

REVISTA GENERAL DE MARINA

JULIO 1991



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

EDITORIAL

D³

TEMAS GENERALES

Coronel Auditor José Cervera Pery

LAS SECUELAS DEL CONFLICTO DEL
GOLFO 5

Hermenegildo de la Corte

LA VIRGEN DEL CARMEN EN LA HISTORIA
DE LA MARINA ESPAÑOLA 9

J. Miguel Alía y Plana y Jesús María Alía y Plana

NUESTRO SEÑOR PROTECTOR SAN JUAN
DE NEPOMUK 13

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Corbeta Fernando Quirós Cebriá

LA NAVEGACIÓN EN LA ANTÁRTIDA 17

Capitán de Infantería de Marina José Antonio Alcázar Fernández-Clemente

EL VIDEO INTERACTIVO EN EL ADIES-
TRAMIENTO Y EN LA FORMACIÓN 21

HISTORIAS DE LA MAR

Coronel Auditor Amancio Landín Carrasco

GUÍA DE DESCUBRIDORES: LOS GRAN-
DES VIAJES DE MENDAÑA (1567-1595) 31

Contralmirante Carlos Martínez-Valverde

POR «EL MAGALLANES» Y LA PATAGONIA
CHILENA 41

EPISTOLARIO

COMENTARIO INTERNACIONAL

MISCELÁNEA

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

FUNDADA EN 1877

AÑO 1991

JULIO

TOMO 221



Nuestra portada:
«50 años de historia».

Autor:
José A. de la Fuente Ramos.

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: 098-91-002-5

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinsón*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librería. Real, 71.
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I.V.A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
Nacional	142	8	150
Extranjero (incluidos gastos franqueo)	200		200

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

EDITORIAL



L patronazgo de Nuestra Señora del Carmen en la Armada es relativamente reciente: se estableció por Real Orden de 19 de abril de 1901, por lo que cumple ahora su nonagésimo aniversario. Anteriormente no había Patrona, pero los marinos se ponían bajo el amparo de la de su puerto base; quizá la de más antigua tradición fuera Nuestra Señora del Rosario, advocación que, como es sabido, se remonta a la batalla de Lepanto y que en

España era también conocida como «la Galeona». En este número de la REVISTA hallará también el lector la curiosa historia de cómo San Juan Nepomuceno fue, en el siglo XVIII, el santo Patrón de la Infantería de Marina, confirmado más tarde por Real Orden de 18 de marzo de 1878.

Hoy, la devoción a Nuestra Señora del Monte Carmelo está profundamente arraigada en la gente de mar, no sólo en la Marina de guerra, sino también en la mercante, pesquera y deportiva: no falta su imagen protectora en casi ningún barco y el día de su festividad, además de las celebraciones oficiales, entre ellas la Jura de Bandera de los Aspirantes y entrega de despachos a los nuevos oficiales de la Armada en la Escuela Naval Militar, se organizan pintorescas procesiones marítimas en los puertos de nuestro litoral en las que, por una vez, los pescadores sustituyen las artes de su duro oficio por el vistoso engalanado general para honrar a la Patrona común.

Que Ella nos ampare a todos.





Imagen de la Virgen del Carmen que se venera en la Comandancia Militar de Huelva.

LAS SECUELAS DEL CONFLICTO DEL GOLFO

LA REACTIVACION DEL TRATADO DE NO PROLIFERACION DE ARMAS NUCLEARES

(Una cita concertada)

José CERVERA PERY



Una plausible iniciativa.



URANTE varios meses las páginas de esta REVISTA han sido portavoces puntuales del desarrollo del conflicto del Golfo, tanto en su aspecto bélico como en sus implicaciones sociológicas y jurídicas. Las secuelas derivadas de tal conflagración, felizmente culminada, son, sin embargo, multiformes, y algunas de ellas sorprendentes. Quizá la más sorprendente de todas haya sido la iniciativa francesa de adherirse al Tratado de No Proliferación de

Armas Nucleares (TNP) veintitrés años después de su apertura. El tema es importante, más por lo que representa intencionalmente que por las consecuencias que conlleve tan tardía adhesión a un tratado prácticamente inoperante, y por lo que supone de evidente oportunismo político. Es también una buena ocasión para «echar el cierre» a estas series de reflexiones que sobre la guerra de Irak y sus derivaciones he venido trayendo hasta estas páginas. Quedan aún muchas «asignaturas pendientes» para que el amenazado equilibrio de la zona se mantenga o mejore (Conferencia de Paz de Oriente Medio, disposición israelí a la renuncia de territorios ocupados, solución del litigio Siria-Líbano, etc.), pero de todo ello no puede aún hablarse, sino en clave de futuro. Lo que cuenta ahora, como posdata definitiva de un conflicto que conmovió al mundo, es la nueva posición francesa de adherirse al TNP, y anunciar un ambicioso plan de desarme generalizado, tanto nuclear como convencional, que piensa discutir con las demás potencias en la Conferencia de Desarme a celebrar en París, precisamente en este mes de julio.

El golpe de efecto del presidente Mitterrand —precisamente cuando acaba de cambiar la jefatura de su gobierno— ha sido bien medido. La idea francesa de la destrucción de armas químicas y bacteriológicas son excepción, y la reducción de los polvorines atómicos «al mínimo necesario» va a encontrar una buena acogida en este Occidente *total* de hoy, que incluye a la URSS, vista la buena disposición de Moscú a todas las iniciativas pacíficas. El con-

flicto del Golfo ha dejado clara la enseñanza. Hay que anular de raíz el posibilismo trágico de «tribus» nucleares, amenazándose entre sí y poniendo en vilo al mundo, como en el caso de Irak, cuando faroleó de poner en juego su armamento nuclear.

Las confrontaciones bélicas entre dictadores y revolucionarios, disputas nacionalistas y anexionismos impenitentes, podrán seguir asomando su desagradable rostro, pero sin los afeites o el maquillaje del dispositivo atómico. Todos los países que hasta ayer contaban con la asistencia de Francia para desarrollar su propia arma nuclear (Irak, por ejemplo) van a ver cortada la espita, evitándose así los despropósitos de la venta de tecnología nuclear. La adhesión al TNP obliga a este compromiso ejemplarizante.

Claro es que no todo el monte es orégano, y el dicho conjuga bien en los recelos y suspicacias de pacifistas y ecologistas que no terminan de verlo claro. Francia —tercera exportadora mundial de armamentos— seguirá en el comercio, que buenos beneficios le produce, pero el presidente Mitterrand ha empeñado su palabra en revisar personalmente todas y cada una de las exportaciones de armas que realiza la industria francesa. Ello no podía ser por menos, sobre todo después de su flamante ingreso en el Club de los No Proliferantes.

La reactivación de un Tratado.

¿Pero qué es el TNP, y qué vigencia y rango tiene en los momentos actuales? Firmado en Londres, Moscú y Washington el 1 de julio de 1968, entró en vigor internacionalmente el 5 de marzo de 1970 al haber contado con la ratificación de los Estados necesarios (1), y en su artículo 10 se prevé que veinticinco años después de dicha entrada en vigor habrá de convocarse una conferencia para decidir sobre su futuro. Es decir, que en 1995 se habrán de valorar los efectos de lo que hasta ahora ofrece un pobre balance, y pensarse si se ha cumplido la misión impuesta o hay que prorrogarlo indefinidamente, o por uno o más períodos suplementarios de una duración determinada.

El TNP es, por tanto, un tratado multilateral general del Derecho Internacional contemporáneo y como tal su noción es relativamente reciente, ya que el primero de ellos tal vez sea el Acta Final del Congreso de Viena de 1815. Frecuentemente utilizados durante el siglo XIX como consecuencia de la proliferación de las conferencias diplomáticas y de la acción de la entonces incipiente fenomenología de organización internacional (uniones administrativas), su número e importancia son realidades innegables en la práctica contemporánea, ya que las necesidades de tal práctica y la progresiva toma de conciencia de los intereses generales de la comunidad internacional imponen

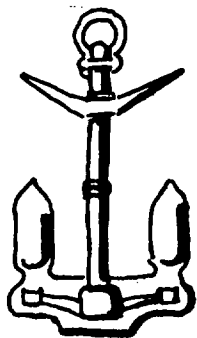
(1) España se adhirió al TNP en 1987.

en su conjunto una cooperación cada vez más amplia entre los Estados y fuerza a la búsqueda de soluciones comunes. El tratado multilateral aparece entonces como el medio más idóneo de positivación de normas jurídicas, siendo en todo preferible al tratado bilateral, porque para conseguir el mismo resultado jurídico que se logra con un tratado multilateral sería preciso una amplia red de tratados bilaterales, y porque se presenta como el instrumento más apto para la codificación y desarrollo progresivo del Derecho Internacional.

El TNP —sujeto a las reglas que informan el Derecho de los Tratados, de Viena de 1969— reserva el monopolio conseguido por las potencias nucleares, prohibiendo de una manera absoluta cooperar al armamento nuclear de otro Estado y estableciendo, aunque sólo respecto a potencias no nucleares, un control realizado por la AIEA (Agencia Internacional de Energía Atómica) y por el Euratom, que formaliza así la idea que impulsó a su creación. De todas formas, y en lo que respecta al uso y empleo de armamentos nucleares, otros tratados consolidan también el monopolio de las referidas potencias, como, por ejemplo, el de Moscú de 1973, que prohíbe los ensayos nucleares en la atmósfera, el espacio extraatmosférico y bajo el agua, pero manteniendo las explosiones subterráneas. Como Francia no se ha vinculado al mismo, ha continuado sus experiencias en el atolón de Mururoa.

Como todos los acuerdos de su género, la parte declarativa del Tratado es un compendio de gerundios esperanzadores: Considerando... las devastaciones que una guerra nuclear infligiría a la humanidad entera y la consiguiente necesidad de hacer todo lo posible por evitar el peligro de semejante guerra y de adoptar medidas para salvaguardar la seguridad de los pueblos... Estimando... que la proliferación de las armas nucleares agravaría considerablemente el peligro de guerra nuclear... Comprometiéndose a cooperar para facilitar la aplicación de las salvaguardias del Organismo Internacional de la Energía Atómica a las actividades nucleares de carácter pacífico... Expresando... su apoyo a los esfuerzos de investigación y desarrollo y demás esfuerzos por promover la aplicación dentro del marco del Organismo Internacional de la Energía Atómica... Afirmando... el principio de que los beneficios de las aplicaciones pacíficas de la tecnología nuclear, incluidos cualesquiera subproductos tecnológicos que los Estados poseedores de armas nucleares puedan obtener del desarrollo de dispositivos nucleares explosivos, deberán ser asequibles para fines pacíficos a todas las Partes del Tratado... Declarando... su intención de lograr lo antes posible la cesación de la carrera de armamentos nucleares y de emprender medidas eficaces encaminadas al desarme nuclear... Pidiendo... encarecidamente... la cooperación de todos los Estados para el logro de estos objetivos... No es preciso seguir. La filosofía expuesta se hace a veces angustiosa, pero retórica y voluntad parecen términos contrapuestos, a veces en la aplicación del Derecho. El Tratado es corto en artículos, sólo once, pero largo en contenido y dimensiones...

Dentro de cinco años, las cartas estarán sobre la mesa. India, Pakistán, África del Sur, Argentina, China e Israel han hecho sus pinitos atómicos, pero no tienen los medios suficientes (salvo quizá Israel) sin la ayuda de sus mentores, para figurar en el Club del arma nuclear como socio ejerciente. Si el Tratado de No Proliferación se reactiva como consecuencia de la entrada en juego de Francia, y se asimila lo peligroso que puede resultar que países agresivos (y el caso de Irak no va a ser el único) manejen armas nucleares, posiblemente el balance quinquenal sea positivo, y aunque continúen las conferencias de desarme sin desarmar del todo, y en las reducciones armamentísticas impere el «chalaneo», se habrá conjurado una tremenda amenaza, y toda la comunidad internacional saldrá beneficiada del envite.



LA VIRGEN DEL CARMEN EN LA HISTORIA DE LA MARINA ESPAÑOLA

¿CUÁNDO EMPIEZA A SER LA VIRGEN DEL CARMEN
PATRONA DE LA MARINA ESPAÑOLA?

Hermenegildo DE LA CORTE

(Primera parte de la conferencia pronunciada por el historiador don Hermenegildo de la Corte, el día 11 de julio de 1990, con motivo de la Festividad de la Virgen del Carmen, excelsa Patrona de la Marina española).



ESDE los tiempos más antiguos la Virgen María fue áncora de salvación de cuantos la invocaron en sus vicisitudes a través de los mares y, bajo diferentes advocaciones, fue Reina y Señora del inmenso piélago. Mas en el siglo XVIII se perfila ya la devoción mariana de la grey marinera a la singular criatura que se apareció al profeta Elías sobre el monte Carmelo, es decir, a la Celestial Señora que todos conocemos bajo la españolísima advocación de la Virgen del Carmen.

Concretamente, se inicia esta devoción en el año 1768, en la bella y riente ciudad de San Fernando, capitalidad del entonces más importante Departamento marítimo de España, en la cual ya existía desde el siglo anterior una benemérita hospedería de carmelitas descalzos cuya principal misión consistía en dar acogida y prestar ayuda a cuantos misioneros iban a las Indias o regresaban de ellas. En este histórico cenobio se daba culto a una antiquísima imagen de la Virgen del Carmen que perteneció a un buque naufragado en la cercana isla de Sancti Petri. Y en el coro de tan hospitalario convento se conservó durante muchos años el palo trinquete de aquella embarcación, al que en los momentos de peligro se agarraron algunos de sus tripulantes salvándose milagrosamente de perecer ahogados.

El día 12 de octubre de 1951, fecha conmemorativa de la mayor edad y gloria de España, en medio de una brillante fiesta organizada por la Capitanía General del Departamento Marítimo de Cádiz, fue coronada solemnemente esta imagen, que es la que actualmente posee la Cofradía de la Virgen del Carmen de esta marinera ciudad fernandina.

«En la extensa amplitud salinera que en los atardeceres se tiñe de rosa —como tan bellamente dijera mi ilustre amigo don Carlos Martínez Val-

verde—, en ese paisaje de esteros y canalizos en el que entre blancas pirámides de sal se celebran nupcias del mar y de la tierra, se alza el carmelitano convento desde el que en lontananza se divisa el mar al que tan estrechamente estaba ligado en pasadas centurias», pues por el mar le vino esta imagen de María y por el mar llegó a su templo la primera imagen del Carmen traída de las Indias que se veneró en su altar mayor. También llegó por el mar, procedente de Honduras, la rica madera de cedro con la que por hábiles manos fue esculpido el retablo de este altar.

En torno a este convento marinero y mariano agruparon sus viviendas los hombres de mar, quienes en sus cuitas y tribulaciones acudían a la Virgen del Carmen implorando su protección tanto en los combates como en los naturales peligros y zozobras de la mar, recibiendo, asimismo, consuelo y auxilios materiales de aquellos buenos padres carmelitas custodios de tan bendito monasterio.

El hombre de la mar, como sabemos, fue siempre eminentemente religioso —recordemos la famosa frase «quien anda por la mar aprende a rezar»— y como precedentes gloriosos de su piedad y devoción hacia la que hoy es Reina y Señora de la Marina española tenemos la veneración hacia otras excelsas figuras de nuestro cristiano Santoral, como la de San Telmo —a cuyos fuegos atribuían augurios celestiales—, la del apóstol San Pedro, de tanta raigambre entre nuestros pescadores, la de Santa Bárbara o la de esa misma Virgen María bajo la advocación del Rosario, del Buen Aire, del Mar, de la Barquera, etc.

Al crearse en Cádiz, en el año 1717, la Real Compañía de Guardias Marinas, base del actual Cuerpo General de la Armada, fue nombrado como primer alférez de ella el que más tarde sería primer capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz, don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, cuya devoción carmelitana contribuyó enormemente a que el culto a la Virgen del Carmen se propagara y arraigara no solamente entre los oficiales de nuestra flota de guerra, sino entre la inmensa mayoría de nuestros hombres de la mar. El prestigio de que gozaba este ilustre prócer en el nuevo y flamante Cuerpo General de la Armada determinó entre su oficialidad una gran corriente carmelitana, hasta el punto de que todos sus componentes, fuesen del grado que fuesen, pertenecían a las Cofradías del Carmen y que sus esposas y familiares femeninos fuesen camaristas de la Virgen mucho antes de que fuera declarado oficialmente su Patronazgo sobre la Marina española.

Al tiempo que desaparecían los antiguos capitanes de mar y de guerra, que subsistieron hasta el siglo XVII, unificándose en nuestra flota el mando militar y marinero, es decir, desde el momento en que la Real Armada Naval o Cuerpo General de la Armada se hacía semejante en sus fundamentos a lo que es actualmente, también se unificaba la antes dispersa devoción marinera y se concentraba en la devoción a la Virgen del Carmen.

Paralelamente también a los grandes planes de auténtica política naval

desarrollados por aquellas dos eminentes figuras que fueron José Patiño y Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, de feliz recordación ambos como verdaderos creadores e impulsores de nuestro poderío naval —aunque las circunstancias le fueran adversas a este último y no llegaran a consumarse sus magníficos proyectos (Inglaterra)—, va desarrollándose la devoción carmelitana de la grey marinera, y ya en el año 1764 se establece de manera oficial «que no se admitirán más mandas en los pagamentos que para las Ánimas, para la Virgen del Carmen y para Santa Bárbara». Así pues, todos tenían ya prácticamente una misma Abogada y protectora: desde los almirantes de casaca azul y galoneado tricornio que ceñían espadas con empuñaduras de oro, hasta los más humildes y simples marineros de listado pantalón y faja y bonete rojos, todos se postraban ya ante la Virgen del Carmen, cuya milagrosa intervención en los momentos aciagos se hizo bien patente al correr de los siglos.

En el año 1783, con motivo de la expedición organizada contra Argel, tradicional nido de piratas sarracenos que atacaban nuestras naves y poblaciones del Mediterráneo y también de nuestro litoral onubense, y que dirigió el famosísimo marino don Antonio Barceló, auxiliado por los no menos famosos garruchos, la Marina de Guerra española rindió público homenaje a la Virgen del Carmen al embarcar su imagen en *El Terrible*, buque insignia de esta flota expedicionaria. Toda Cartagena estuvo presente en sus muelles al zarpar del puerto la Virgen, en medio de atronadoras salvas de artillería, sirenas de los barcos y voces de salutación y entusiasmo. Homenaje que se renueva dos años más tarde junto a los muros de Mahón al entronizar esta Virgen carmelitana en la fragata *Rosa*, nao capitana de las que habían de incorporarse nuevamente a la escuadra de Barceló para efectuar otra acción de castigo a las costas argelinas.

A lo largo de la decimonónica centuria la devoción a la Virgen del Carmen se extiende a la Marina mercante y a la de pesca, reforzándose aún más en nuestra gloriosa Armada. Pocos son los barcos de alguna importancia que no llevaron en su cámara una imagen de la Celestial Señora.

Hasta que llega el 19 de abril de 1901, fecha imperecedera en los anales de la devoción carmelitana, en la que se publica una Real Orden proclamando oficialmente y de manera definitiva a la Virgen del Carmen Patrona de la Marina de España. Esta disposición, refrendada por las firmas de la entonces Reina Regente, Doña María Cristina de Hasburgo, y de su ministro de Marina, don Cristóbal Colón, duque de Veragua, decía, entre otras cosas, estas textuales palabras: «S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer sea declarada Patrona de la Marina de Guerra la Santísima Virgen del Carmen, que ya lo es de hecho de todos los navegantes». Con lo que tomó estado oficial lo que desde hacía mucho tiempo era el sentir general y unánime de nuestros hombres de la mar: la devoción a María bajo esta tan española advocación carmelitana.

Y para terminar esta breve glosa en loor de nuestra Patrona séanos permitido cerrarla con estos versos de nuestra inspiración que, como manojó de rosas, humildemente, ponemos a sus pies:

Madre nuestra del Carmelo,
áncora de salvación,
Estrella del marinero,
Luz de la gloria de Dios.
Míranos desde tu altura
con benigna compasión
y a esta vida triste, oscura,
vuelva la luz de tu Amor.
Al tenebroso océano
en el que estamos hundidos
lanza el irrompible cabo
que nos salve del peligro.

Vuelve tus ojos de cielo
a esta tierra tan sufrida,
Madre nuestra del Carmelo,
consuelo de nuestras vidas.

Todos somos marineros
que por los mares bogamos;
sin tu ayuda perecemos,
si te alejas naufragamos.

Madre nuestra del Carmelo,
áncora de salvación,
Estrella del marinero,
Luz de la gloria de Dios.
Que Huelva te sepa honrar
con cariño fervoroso
y sea tu festividad
como faro luminoso.
Que la grey navegante
te venere y te aclame;
que todos, de buen talante,
te den gracias y te amen.

Condúcenos, Virgen Pura,
de tu mano sin tardanza,
superando singladuras,
a la Bienaventuranza.

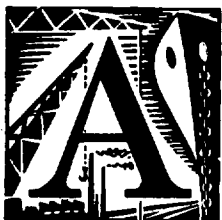
¡Virgen del Carmen, Señora
de los procelosos mares,
sé siempre la conductora
de las españolas naves!



NUESTRO SEÑOR PROTECTOR SAN JUAN DE NEPOMUK

J. Miguel ALÍA Y PLANA
Abogado

Jesús María ALÍA Y PLANA
Titulado universitario del Ministerio de Defensa.
Licenciado en Historia del Arte,
especializado en Iconología



ALREDEDOR del 1345 nace en Nepomuk, o Pomuk, en las cercanías de Zelená Hora, Bohemia, el que en vida fue Juan de Nepomuk y para nosotros y la eternidad San Juan Nepomuceno.

En 1370 era notario de la Curia Arzobispal de Praga. En 1379, ordenado sacerdote, es párroco de San Gall de Praga. Desde 1382 hasta 1387 estudia en Padua, doctorándose en Derecho Canónico. En este último año es nombrado canónigo de San Gil de Praga. En 1389 lo es de la Colegiata de Vysehrad. En 1390 es arcediano de Zatec, canónigo honorario de la catedral de San Vito de Praga y vicario general de la archidiócesis.

Muerto el abad Racek de Kladruby, Olen es elegido sucesor suyo. El vicario general confirma el nombramiento en contra de las opiniones del rey Wenceslao IV, que quiere una Iglesia dócil y a sus órdenes. Pretendía nombrar para el cargo a Juan Nanko, preboste de Lebus, en la Silesia.

El rey, contrariado en sus planes por Juan, hombre incapaz de «adorar a los santos por la peana», de una libertad de pensamiento incómoda, de una fidelidad a ultranza a la Iglesia de Cristo y, sin duda, dotado por Dios del don del coraje, da orden de asesinarlo y arrojar su cuerpo al río Vitava. Así se hace. Su cadáver, desde el agua, emitía luz. Es el año 1393.

Los datos anteriores ofrecen las máximas garantías de autenticidad, pues están tomados de Lodolfo Loserth, abad agustino de Zahaní, en Silesia. Se encontraba en Praga en la fecha del martirio. Están confirmados por el obispo de Praga Juan de Jenstein, en la relación del martirio que envía a Roma en 1401. En ella, entre otras cosas, dice:

«Venerabilis Joannes, doctor et vicarius meus in spiritualibus, post dirum martirium et combustum latus propter quae ulterius nullo modo vivere potuisset, ad submergendum per vicos et plateas civitatis publice ductus, ligatis post tergum manibus, os ejus quodam ligno aperente, ligatisque ad caput pedibus ad instar rotae, de ponte Pragensi, hora noctis quasi tertia, in flumen projectus est et submersus.»

La tradición, puesta por escrito por Dobner en *VINDICIAE SIGILLO CONFESSIONIS DIVI JOANNIS NEPOMUCENI, PROTOMARTYRIS POENITENTIAE, ASSERTAE* (publicado en Praga y Viena en 1784), afirma que «la causa real, pero secreta, del martirio fue el haber rehusado revelar la confesión de la reina; la oficial, conocida de todos, fue el haber confirmado la elección del abad de Kladruby».

Lamberto de Echevarría, catedrático de la Universidad Pontificia de Salamanca, tras el estudio de la documentación del proceso de canonización de San Juan no encuentra fundamento a esta tradición, que aún sigue viva entre nosotros.

El 25 de junio de 1721 el Papa Inocencio XIII declara beato al mártir padre Juan Nepomuceno. El 18 de junio de 1722 el mismo Santo Padre abre en Roma el proceso de canonización, a petición del emperador de Austria, de los obispos del Imperio, de las Órdenes religiosas y en especial de la Compañía de Jesús, y de las Universidades de Viena, Praga, Bratislava y Olomouc. Fueron examinadas las declaraciones de cincuenta y cuatro testigos. Se analizaron los milagros que se atestiguaban.

El 27 de enero de 1725 una comisión compuesta entre otros por dos cirujanos y profesores de medicina y presidida por el obispo de Praga, abre el sepulcro de Juan. Sucede algo que pocas veces sucede en un proceso de esta clase...

... la comisión «examinó la lengua del mártir, que fue encontrada incorrupta, pero seca y de color gris. De pronto, en presencia de todos, empezó a esponjarse y apareció rosa, como si se tratara de la de una persona viva. Todos se pusieron de rodillas, y este milagro realizado en circunstancias tan solemnes fue el cuarto de los que sirvieron para la canonización. Ésta tuvo lugar el 19 de marzo de 1729, por Benedicto XIII, en la basílica de San Giovanni Laterano». Tomo prestados estos datos del tomo II del *AÑO CRISTIANO*, editado en Madrid en 1959 por la Biblioteca de Autores Cristianos.

La magnífica historiadora militar Ana Belén Sánchez Prieto nos informa de que en España el Santo es desconocido. Quizá el libro de Passi *LA STORIA DELLA VITA, DEL MARTIRIO, E DEI MIRACOLI DI S. GIOVANNI NEPOMUCENO*, que fue publicado en Roma en 1729 y tuvo gran repercusión en su tiempo, sea el responsable de que las noticias de San Juan lleguen a nuestra Patria. De una forma u otra, su nombre y devoción en Roma está muy unido, por favores recibidos, al de la familia Búffalo. Uno de sus miembros nos es de sobra conocido: don Juan José Navarro de Viana y Búffalo, marqués de la Victoria, vizconde de Viana, caballero Gran Cruz de la Orden de San Genaro de Nápoles y capitán general de la Real Armada Naval del Rey de España.

Es Navarro precisamente quien nos da noticia, el 24 de mayo de 1758, de que los ocho batallones de Infantería de Marina han elegido como Patrón a San Juan Nepomuceno. Con anterioridad, el virrey de Nueva España, el 3 de agosto de 1731, había mandado que los infantes de Marina del Batallón de

Barlovento lo tuvieron por Patrón mientras estuvieron en la metrópoli, siendo su Patrona en el virreinato Nuestra Señora la Virgen de Guadalupe.

San Juan Nepomuceno, santo de tierra adentro y de un país lejano, es un Patrono muy raro para un soldado español de Marina (yo que he servido en las armas bajo las banderas sé que ha formado muchas veces junto a mí, alieneado como uno más entre tantos y tantos otros que como yo llevaban sardinetas en los puños). Su sentido está ligado a ser «mártir del sigilo sacramental y abogado de la buena fama», «para que el soldado tomándolo como ejemplo, no quebrante el secreto de las consignas recibidas», como figura en los textos antiguos; pero también como ejemplo del estricto cumplimiento del deber. De un deber al que nuestros soldados entregaron siempre lo mejor que tenían: sus propias vidas envueltas en una Bandera.

El 18 de marzo de 1878 es confirmado San Juan como Patrono de la Infantería de Marina por una Real Orden cuyo tenor literal es el siguiente:

«Exmo. Sr.: Habiéndose dirigido al Sr. Vicario General Castrense el Inspector que fue del Cuerpo de Infantería de Marina, con la Comunicación que se acompaña marcada con el n.º 1, en súplica de que volviera a confirmarse a San Juan Nepomuceno como Patrono de dicha Infantería según lo había sido en épocas pasadas y confirma el expreso escrito; la Autoridad Eclesiástica Castrense ha accedido a lo solicitado en los términos que manifiesta la contestación señalada con el n.º 2.

Dada cuenta a S. M. el Rey (q. D. g.), se ha dignado mandar se comunique a V. E., para su conocimiento y fines que correspondan; siendo al propio tiempo su soberana voluntad que el día 16 de mayo en que se celebra constantemente la festividad del Santo Patrono San Juan Nepomuceno, lo sea de gala para cuantos pertenecen al Cuerpo de Infantería de Marina, celebrándose una función religiosa, según permitan los fondos de entretenimiento general de los Regimientos, Batallones sueltos o Apostaderos; costeándose por los mismos la efigie del Santo, retrato en pintura que ha de existir en la capilla de los cuarteles donde alojan de ordinario las tropas de la Armada, de que se trata.

De Real Orden lo digo a V. E. para su conocimiento y circulación. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 18 de marzo de 1878. Pavía. Sres. Capitanes y Comandantes Generales de los Departamentos, Apostaderos y Escuadra de Instrucción.»

Por Real Orden de 19 de abril de 1901 se nombró a Nuestra Santísima Madre la Virgen del Carmen Patrona de la Armada. A partir de esto dejó de celebrarse la festividad de San Juan Nepomuceno.

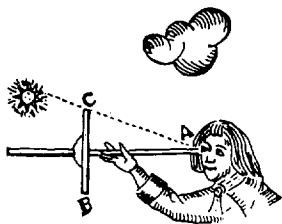
Todos sabemos que el atributo distintivo de la Virgen del Monte Carmelo es el escapulario. Ella se lo entregó a Simón Stock el 16 de julio de 1251 dicién-

dole: «Recibe, amado hijo, este escapulario. El que muera con él no sufrirá las penas del infierno.»

Pues bien, la Iglesia celebra el día 16 de mayo no sólo a San Juan Nepomuceno, Patrón de la Infantería de Marina española, sino también a San Simón Stock, receptor del escapulario de la Virgen del Carmen, Patrona de toda la Armada española.

A priori, las coincidencias y casualidades no significan nada. A posteriori, entrecomillan y dan que pensar.

Que ellos nos guarden y cuando llegada sea nuestra hora nos lleven hasta Nuestro Señor, Dios Cristo Resucitado.



TEMAS PROFESIONALES



LA NAVEGACIÓN EN LA ANTÁRTIDA

El buque oceanográfico «Las Palmas» terminó con éxito su última campaña antártica, ya que la próxima será realizada por el nuevo «Hespérides», buque construido expresamente para este fin, que fue entregado en Cartagena el 16 de mayo pasado, y al que el ministro de Educación y Ciencia calificó como el mejor del mundo en su tipo. El «Hespérides», después de realizar campañas de evaluación en aguas de Noruega, en el mar de Alborán y en la zona del Estrecho, se incorporará durante los meses del verano austral —de noviembre a febrero— a los trabajos de investigación antártica desde la base «Juan Carlos I», en la isla Livingston. Su excelente equipamiento hará aún más fructíferas las labores científicas de su predecesor, pero las experiencias de éste serán, indudablemente, de gran provecho. Nadie está mejor cualificado que el comandante del «Las Palmas» para exponer las peculiaridades y dificultades de la navegación en aguas tan inusuales para nuestros marinos, lo que hace a continuación con la sobriedad y concisión de un hombre de mar.



L navegar al sur del paralelo 60° S hay que tener muy en cuenta fenómenos nuevos como pueden ser el hielo, la ausencia —o bien la poca fiabilidad— de las cartas náuticas existentes y otros, ya conocidos por el navegante, que adquieren unas características especiales en esta zona.

La meteorología se caracteriza por los cambios bruscos. En muy pocas horas se puede pasar de un día en calma a tener vientos que en esta última campaña llegaron a alcanzar, en algunas ocasiones, fuerzas de 70

y 80 nudos. También es cierto que los temporales no suelen durar más de dos o tres días, pero la calma que suele seguir a éstos tampoco suele ser muy larga.

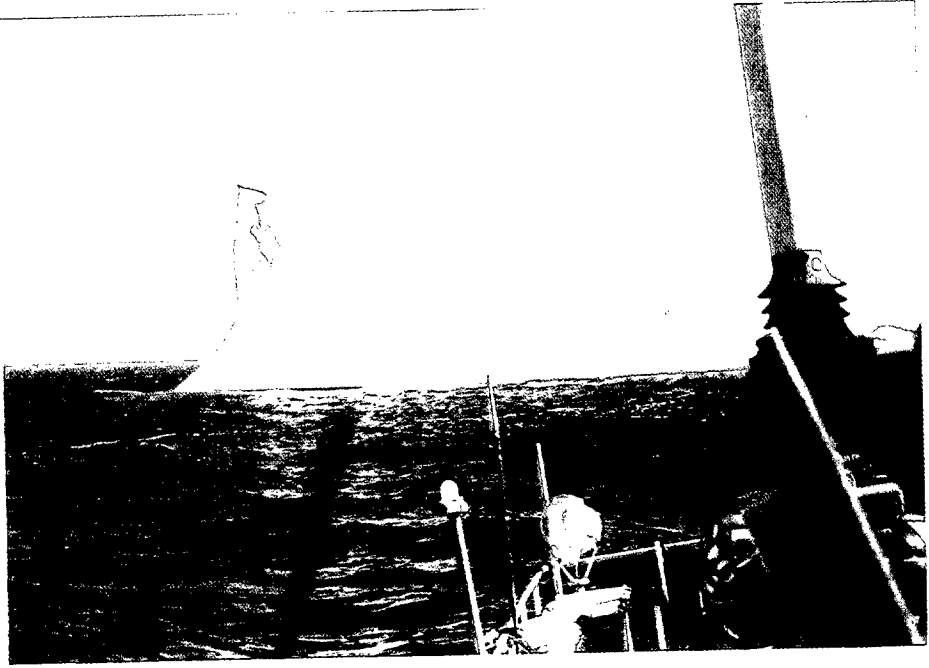
Estos vientos tan fuertes llegan a levantar grandes mares en aguas libres, como pueden ser las del estrecho de Drake, donde en el verano austral, que por otra parte, junto con la primavera, suele ser la estación de más viento, puede uno encontrarse, si antes de cruzarlo no se ha tenido la precaución de consultar con los meteorólogos, con esas famosas mares montañosas de olas de 9 a 12 metros en las que es mejor no pensar. En un mar más protegido, como puede ser el existente entre las islas Shetland del Sur y la península antártica, estos vientos tan fuertes también levantan mucha mar, pero es fácil encontrar refugio en alguna de las bahías existentes en estas islas, manteniéndonos a la capa, ya que los fondeaderos existentes no son seguros con vientos tan fuertes.

En esta zona los fondeaderos, en general, no son buenos. Hay que acostumbrarse a fondear, la mayor parte de las veces, en profundidades de más de 60 metros, siempre con un mínimo de ocho grilletes en el agua. Los teneros de estos fondeaderos tampoco son buenos. El fondo suele ser morrena de glaciación, donde las anclas no agarran con seguridad, aunque hay excepciones, como el fondeadero frente a la Base Antártica española «Juan Carlos I» donde el buque oceanográfico *Las Palmas* ha aguantado, sin garrear, en varias ocasiones, hasta que los vientos han alcanzado intensidades entre los 65 y 70 nudos, por lo que podemos considerarlo como un buen tenero.

En los fondeaderos hay que tener en cuenta la existencia de los llamados «vientos Fohn», debidos al efecto del mismo nombre originado al descender el aire por las laderas de sotavento de las montañas, incrementándose la velocidad del viento; un repentino aumento de la temperatura y la correspondiente caída de la humedad. Este fenómeno origina unos vientos muy fuertes, donde pensamos que, en buena lógica, deberíamos estar socaireados por tierra. Se observa esto con relativa frecuencia en el fondeadero de la base española, con vientos que han llegado a los 80 nudos del E o NE, en un lugar donde, en teoría, se debería estar al socaire de ellos por las altas montañas allí existentes.

Para navegar por esta zona debemos ir provistos de toda la cartografía existente, que nunca será suficiente. Existen cartas, en general de pequeña escala, en las cartografías americana, inglesa, argentina, chilena y, desde hace unos años, española; pero son cartas muy generales. Cuando nos acercamos a tierra o nos adentramos en una bahía, prácticamente no tenemos cartografía, o, lo que viene a ser lo mismo, es mala, en la que está representado el contorno de tierra, pero sin casi sondas; únicamente la línea que obtuvo en su sondador algún barco que pasó por allí anteriormente.

En sus tres años de campañas, las Comisiones Hidrográficas embarcadas en el buque oceanográfico *Las Palmas* han levantado tres cartas de las proxi-



midades de la base antártica española, al sur de la isla Livingston, lo que facilitará mucho la navegación por esta zona al nuevo buque oceanográfico *Hespérides*, pues ya no tendrá que adentrarse por esas aguas sin cartas y muy pendiente del sondador, como lo tuvo que hacer en su día el *Las Palmas*.

Esta falta de una buena cartografía ha dado lugar a accidentes en los que se han perdido barcos, como el caso del buque polar de la Armada argentina *Bahía Paraíso*, al salir por una canal de la base americana «Palmer Station» sin una buena carta.

Otro de los problemas para el navegante en estas aguas son los hielos. Al aproximarse a las Shetland del Sur pueden aparecer los primeros «icebergs» (témpanos), que normalmente no deben constituir ningún peligro, siempre y cuando naveguemos de día o, si es de noche, tengamos buena mar y un buen radar, pues estos grandes trozos de hielo siempre darán un buen contacto en condiciones normales. Ahora bien, todo puede complicarse con mal tiempo, pues el retorno de mar del radar puede fácilmente enmascararlos precisamente cuando están más próximos al barco y, por tanto, cuando son más peligrosos.

La niebla, como es fácil imaginar, puede complicarlo todo, y es bastante frecuente en esta zona con buen tiempo y sin viento. Navegando con niebla, en una zona de gran concentración de «icebergs», no hay otra solución que dejarnos los ojos en el radar, colocado éste en una escala corta, y navegar a

poca velocidad. Esta circunstancia de navegar con niebla entre «icebergs» se suele dar al hacerlo en las proximidades de la península antártica.

Al cruzarnos con un témpano hay que tener siempre presente que la mayoría de ellos están en movimiento, por lo que hay que procurar darles un resguardo, pues no podemos olvidarnos de la parte sumergida cuya forma no vemos, y que podría rajarnos el casco como si se tratara de un abrelatas. A sotavento de los grandes témpanos suele haber trozos de hielo más pequeños, desprendidos de éstos por la acción del viento y la mar, que pueden ser peligrosos para la navegación; esto hay que tenerlo siempre en cuenta al aproximarnos a un «iceberg».

Estando fondeados no se pueden perder de vista los témpanos próximos, pues, como ya hemos dicho anteriormente, normalmente están en movimiento y en el caso de estar varados pueden dejar de estarlo en cualquier momento y venirse encima del barco. Este peligro, real cuando estamos fondeados, nos obliga a mantenernos con la máquina encendida o bien listos para encenderla en cualquier momento, siempre que esta maniobra sea rápida.

En las proximidades de la costa y en los fondeaderos existe también el llamado «brash-ice» (escombros de hielo), que no es otra cosa que pequeños trozos de hielo de dimensiones no mayores a los dos metros; son restos de la disgregación de otras masas de hielo. No deben constituir un peligro para la navegación, pero se debe navegar entre ellos a poca velocidad, procurando mover lo menos posible el timón (pues entre estos trozos relativamente pequeños puede haber alguno que no lo sea tanto) y sin olvidar nunca la parte sumergida que no vemos.

Todos estos peligros, de los que hemos estado hablando, requieren una atención muy especial del oficial de guardia en el puente, pues no tienen por qué ser un problema siempre que se detecten con tiempo y sepamos cómo actuar en cualquier momento.

Fernando QUIRÓS CEBRIÁ



Comandante del buque oceanográfico *Las Palmas*



EL VIDEO INTERACTIVO EN EL ADIESTRAMIENTO Y EN LA FORMACIÓN



L video interactivo (VI), como nueva herramienta tecnológica, ha despertado un gran interés tanto por sus posibilidades de acceso inmediato a la información como por su componente de interactividad. El mercado de aplicaciones militares para este producto representa una de las áreas con más potencial de desarrollo en un próximo futuro. La mayor

aplicación desarrollada hasta hoy día en el ámbito militar es el «Army Joint Optical Information Network» (JOIN), en Estados Unidos. Existen alrededor de 3.000 sistemas integrados de videodisco interactivo en oficinas de reclutamiento, donde se muestran las perspectivas profesionales de cada especialidad dentro del Ejército. Este sistema JOIN puede hacer «test» para determinar si un candidato está o no cualificado para ingresar en una determinada escuela. Los sistemas JOIN locales están conectados por «modem» con un ordenador central del Ejército, de forma que es posible hacer la instancia de ingreso en una determinada escuela en el mismo momento en que se solicita información. Un sistema similar existe en la actualidad en la Armada británica.

En la Escuela de Suboficiales del Ejército italiano, en Caserta, tienen en funcionamiento un aula interactiva para la enseñanza de electrónica. Este aula se compone de alrededor de 60 estaciones de trabajo individuales, donde los alumnos trabajan de forma autónoma en el temario de electrónica que imparten en la escuela. Cada estación de trabajo consta de un ordenador, un videodisco interactivo y un banco de pruebas, donde los alumnos trabajan realizando montajes electrónicos reales. La principal novedad de este aula en relación con los programas de enseñanza de electrónica que existen en el mercado y que utilizan el ordenador o videodisco es que integra ambos elementos, con la ventaja añadida de las prácticas reales de montajes de circuitos, con control directo del profesor-instructor.

Además, el videodisco interactivo se utiliza en el entrenamiento. Estos equipos han resultado muy eficaces y económicos para el adiestramiento en tareas altamente especializadas de reparación y mantenimiento de sistemas complejos. Un típico sistema de esta clase utiliza un videodisco interactivo conectado a través de un «interface» a un panel de mandos similar al del aparato que se quiere enseñar a manejar.

Otra aplicación bastante frecuente en el ámbito militar son los sistemas interactivos de simulación de armas de fuego. Un sistema de este tipo está compuesto por un ordenador personal, un reproductor de videodiscos, un proyector de video y un fusil normal modificado con una unidad emisora de láser. Para dar la impresión de un disparo real se utilizan salvas. Al terminar la sesión de entrenamiento el alumno obtiene una copia impresa de los resultados que ha obtenido en los diferentes escenarios presentados por el videodisco. Cada videodisco suele contener unas cuarenta situaciones grabadas. Para utilizarlo, no son necesarios ni instructores especializados ni experiencia con ordenadores; el alumno puede seleccionar las alternativas a través de menús. Para reducir la posibilidad de que un estudiante memorice los escenarios, éstos se seleccionan al azar y algunos tienen el mismo principio. El ordenador indica instantáneamente al estudiante el tiempo de reacción y la puntuación en cada disparo. Las ventajas de estos sistemas son obvias en cuanto a gastos de munición, facilidad y rapidez de instalación y de transportabilidad, mantenimiento y motivación del estudiante.

¿Es conveniente utilizar estas nuevas tecnologías en el adiestramiento y en la formación?

En el contexto militar podemos afirmar no sólo su conveniencia sino su necesidad. Podemos citar las siguientes razones:

1. El número de personas disponibles para ingresar en la vida militar está decreciendo de forma constante en los últimos años. Las causas son de tipo demográfico: el descenso del número de nacimientos en la década de los setenta; y sociológicas: la tendencia antimilitarista que se refleja en los medios de opinión y comunicación social.
2. Los equipos y sistemas de armas son cada día más complejos. Esto exige un adiestramiento permanente del personal tanto en el manejo como en el mantenimiento.
3. Los costes del adiestramiento en situaciones reales han aumentado. El combustible y la munición son los dos principales elementos que contribuyen al coste del adiestramiento militar. El precio de combustible parece que no va a volver a ser el de antes de los setenta, y los costes de la munición continuarán subiendo a la par con la sofisticación de los nuevos sistemas de armas. Además, los campos de maniobras parece que van a escasear más de lo que ahora escasean.
4. La doctrina de la guerra moderna demanda unidades autónomas dispersas. El acceso a ayudas a la enseñanza, a instructores cualificados y a expertos se reducirá de forma sustancial por esta necesidad de mantener la dispersión de las unidades. Hay que aumentar la capacidad de instruir a distancia: llevar la instrucción al soldado, más que el soldado a la instrucción. La enseñanza a distancia será un factor esencial a tener en cuenta en el adiestramiento militar futuro.

5. El adiestramiento de los reservistas plantea unas demandas especialmente difíciles. Los componentes de la reserva disponen de poco tiempo para entrenarse, las unidades están dispersas por todo el país, y no todas están dotadas con los mismos equipos.

Los que estamos dedicados a la enseñanza militar somos conscientes de estos retos y creemos que los enfoques convencionales no resolverán las exigencias de una mejora de eficacia del entrenamiento, manteniendo los costes constantes. Consecuentemente hay que buscar nuevos enfoques instructivos. No es sorprendente que sean las nuevas tecnologías las que acaparen nuestra atención; en concreto la tecnología del videodisco está demostrando sus potencialidades para el adiestramiento.

Pero, ¿qué es el video interactivo? ¿Cómo se puede utilizar en el adiestramiento y en la formación? ¿Qué medidas y precauciones hay que adoptar al introducirlo en nuestras aulas?

El video interactivo.

El video interactivo es la convergencia del video con la tecnología informática: una película de vídeo y un programa de ordenador funcionando juntos bajo el control de una persona delante de un monitor. Este medio combina el poder del ordenador para controlar, dirigir y organizar la información, con el poder del video para presentar información visual. La convergencia de la tecnología del ordenador y del video para producir sistemas de video interactivo significa que la EAO (Enseñanza Asistida por Ordenador) supera las limitaciones de la información textual; además, el video no tiene por qué seguir siendo un medio lineal y pasivo.

La idea fundamental en el video interactivo es la «interactividad». Quizá, la definición más simple de interactividad sea «una conversación de dos canales» entre el alumno y la máquina. Esto no tiene nada que ver con la tecnología y mucho con la comunicación humana. Aquí la tecnología simplemente es un medio para alcanzar un fin.

Aspectos técnicos.

La palabra «hardware» describe todos los componentes físicos y tangibles de un sistema interactivo de presentación de información; es decir, el equipo que presenta el programa.

El «software» describe el contenido del programa. En video interactivo esto normalmente hace referencia a las imágenes fijas y en movimiento de una videocinta o de un videodisco, junto con el texto del ordenador, los gráficos y los programas de control. Éstos, a su vez, pueden ser almacenados dentro del mismo ordenador en discos duros de gran capacidad o en discos flexibles

que pueden ser sacados e introducidos en una ranura llamada «drive». En el mundo de la educación normalmente se designa a este paquete completo —videodiscos, discos de ordenador, libro de ejercicios y manuales— como «courseware».

En el lado del «hardware», el usuario normalmente ve un ordenador, un monitor de televisión, un reproductor de video y un dispositivo de introducción de datos. Si el ordenador tiene disco duro, normalmente va dentro del ordenador. La otra pieza esencial del «hardware» suele ir también dentro del ordenador: es la tarjeta de «interface», que capacita a las diversas partes del sistema para comunicarse entre sí. Ya que las imágenes de video y las imágenes generadas por el ordenador son tratadas de modo diferente, son necesarios complejos circuitos electrónicos para sincronizarlas entre sí. La falta de sincronización significa que el texto sobrepuesto a las imágenes de video se mueve ligeramente arriba y abajo cuando se accede al videodisco, o se producen distorsiones en la imagen. Las tarjetas de «interface» o sistemas «genlock» del ordenador tienen como función evitar esto. (Fig. 1).

Si la pantalla es táctil, puede recibir y presentar mensajes: el alumno simplemente toca una palabra de la pantalla para indicar una elección o una decisión.

Los dispositivos de introducción de datos más comunes son: el teclado del ordenador, el ratón, el lápiz óptico, el «joystick», el lector de código de barras y la pantalla táctil. Muchos sistemas utilizan una combinación de dispositivos para realizar tareas diferentes: el teclado para recoger información detallada, como el nombre del alumno, y la pantalla táctil para facilitar elecciones y decisiones simples durante el desarrollo del programa.

El monitor de televisión normalmente puede presentar al mismo tiempo las imágenes de video (fijas y en movimiento) y los gráficos y el texto generado por el ordenador. Al mirar un programa de VI es fácil distinguir la información visual del video. La ventaja de esta combinación reside en que el material grabado en el videodisco es inmutable (no se puede borrar ni escribir encima), mientras que el texto del ordenador puede cambiarse o actualizarse en unos pocos minutos a través del teclado.

La realización del «master» y el prensado de los videodiscos.

Una vez filmado y editado el material de video obtenemos la videocinta «master». El sistema LaserVision, que es el estándar en videodiscos en la actualidad, utiliza para producir el «master» del videodisco un láser de alta energía para grabar la información de la videocinta en un disco óptico especialmente preparado. Esta información se codifica en el videodisco en forma de una tira de diminutas hendiduras a lo largo de una pista en espiral.

De este disco óptico «master» se sacan una serie de troqueles con el fin de producir gran cantidad de copias, proceso que se denomina *prensado*. Hay

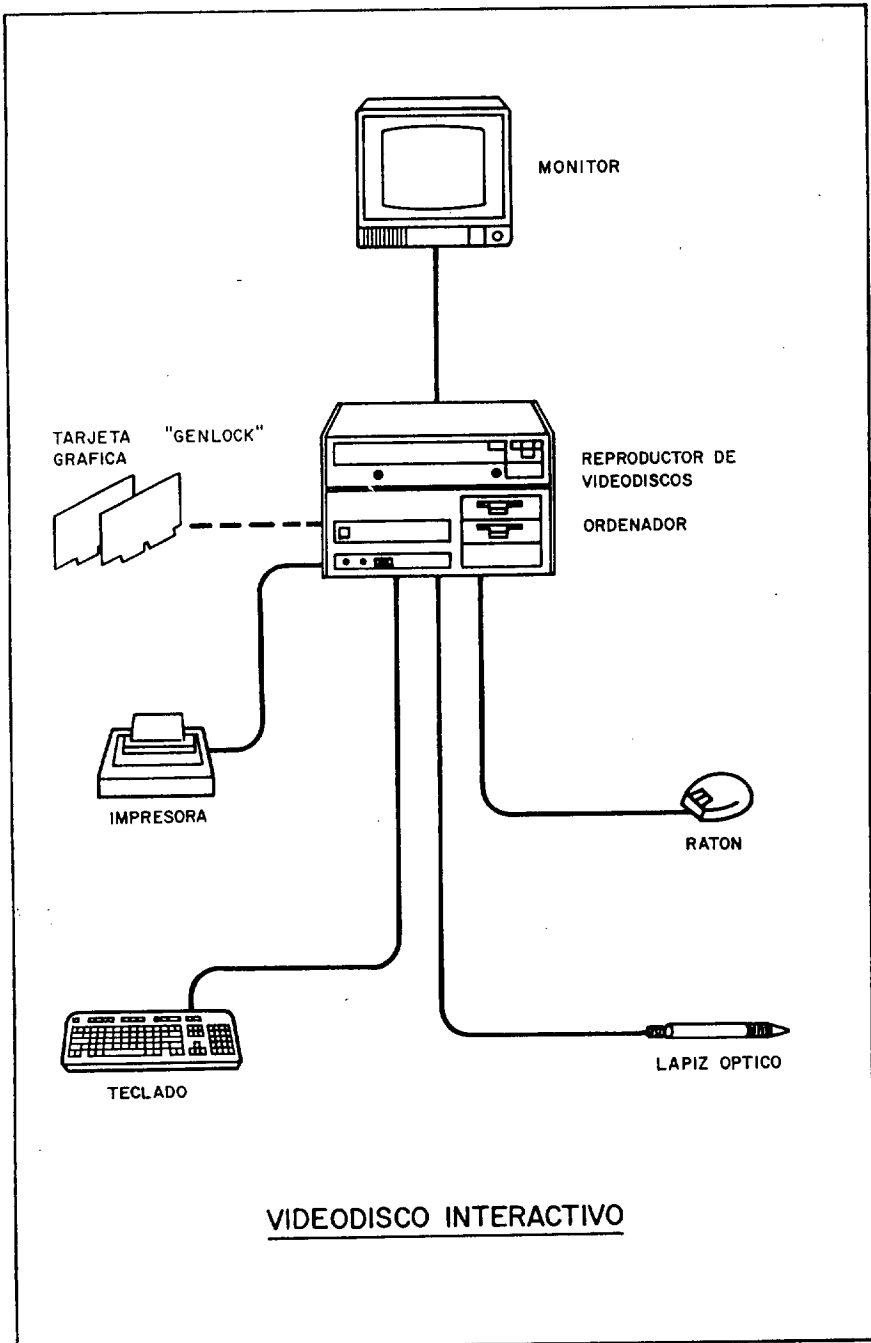


Figura 1.

muchas etapas en la tarea de prensado y producción del «master», pero la esencia radica en que la información sacada de la cinta «master» es registrada en un disco de plástico rígido, recubierta con una fina membrana de aluminio reflectante y sellada bajo una capa de plástico transparente. Esta cubierta protectora hace que el disco sea altamente resistente a los arañazos, suciedad, etc., pero también significa que la información allí grabada no se puede modificar a menos que se produzca otro nuevo videodisco.

Cómo funciona.

Los sistemas de disco láser leen información almacenada en videodisco iluminando con un láser de baja densidad la superficie reflectante del disco donde están grabados los datos en forma de diminutas hendiduras a lo largo de una pista en espiral. Este rayo, al reflejarse, atraviesa una red de prismas y espejos hasta llegar a un fotodiodo que decodifica las variaciones de la luz reflejada convirtiéndolas de nuevo en señales de audio y video, las cuales son distribuidas a sus respectivos dispositivos de salida, monitor de televisión, altavoces y otros elementos del sistema interactivo de presentación e información. El punto esencial radica en que no se produce contacto físico entre el disco y el dispositivo de lectura, lo que significa que los discos láser no están sometidos al desgaste, sin importar la frecuencia de su uso. (Fig. 2).

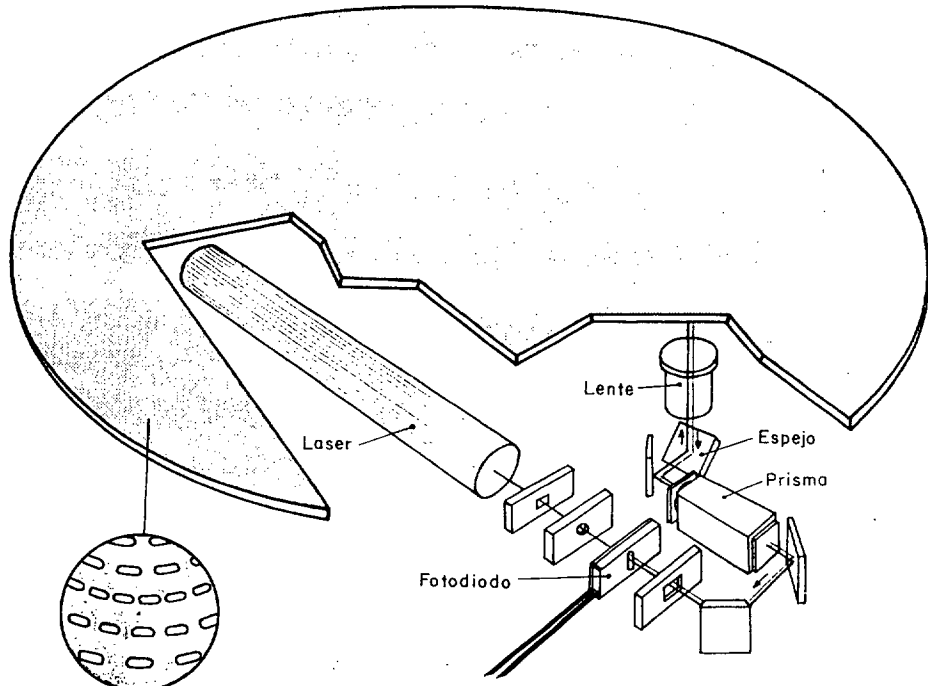


Figura 2.

Además de los videodiscos LaserVision existen otros medios ópticos que están ya en el mercado o en constante desarrollo; los más importantes son: CD-ROM (Compact Disc - Read Only Memory), DVI (Digital Video Interactive) y WORM (Write Once, Read Many).

Los medios digitales están creciendo muy rápidamente y en muchas direcciones. No podemos sacar todavía ninguna conclusión absoluta al respecto, pero sí podemos afirmar que el video análogo permanecerá aún con nosotros durante muchos años.

Estrategias instructivas.

Es importante destacar que el video interactivo, en sí mismo, no aumentará el aprendizaje ni la comunicación. Las estrategias instructivas son un punto esencial a tener en cuenta para el éxito del video interactivo: son el camino que puede seguir el profesor para organizar y ejecutar el proceso instructivo. En las publicaciones sobre el tema se ofrecen seis modelos de estrategias de instrucción:

- *El hospital* (el usuario como paciente), donde un experto (que sabe lo que es bueno para los demás) suministra la información y el aprendizaje. Fundamentalmente son ejercicios de práctica y repaso, aunque también se suelen presentar preguntas muy variadas y diversos modos de retroalimentación para diversificar las experiencias del alumno.
- *La sala de juegos* (el usuario como jugador) utiliza los juegos con el fin de desarrollar las habilidades cognitivas y psicomotoras. Los juegos dirigen virtualmente todas las habilidades físicas e intelectuales al arrebatar nuestra atención de un modo tan intenso que nos olvidamos que estamos «aprendiendo».
- *El teatro* (el usuario como actor) permite al usuario explorar un mundo ficticio y finito que puede ser más o menos real según los propósitos del ejercicio y las características del grupo. Estos ejercicios permiten al usuario reaccionar más libre e imaginativamente de lo que lo haría en un ambiente real.
- *El laboratorio* (el usuario como examinador) da al usuario las herramientas para realizar un experimento (a menudo experimentos que de otro modo serían demasiados caros, peligrosos o que demandarían gran cantidad de tiempo). De modo figurado, da al usuario las herramientas necesarias para plantearse preguntas del tipo «¿qué pasaría si...?»
- *El centro de recursos* (el usuario como artista o investigador). Los discos de recursos ofrecen valiosa información sin estructurar que puede servir de materia prima para que los alumnos creen sus propios trabajos.

- *El taller* (el usuario como inventor) involucra a elementos de los esquemas anteriores. De forma específica va dirigido al adiestramiento en resolución de problemas. El alumno se enfrenta a una serie de problemas escalonados y se le suministran las herramientas y los recursos necesarios para que los analice y los resuelva.

Estrategias para la puesta en práctica.

La implementación, esto es cómo incorporar el video interactivo a los centros de formación, es un elemento tan fundamental para el éxito como el contenido y diseño del programa. Muchos programas han fracasado porque el centro donde se implantaron no estaba preparado para su introducción.

Desgraciadamente se suele pensar que la implementación tiene que comenzar una vez terminado el programa: esto es demasiado tarde. Una estrategia de implementación eficaz debería en teoría preparar a todo el personal del centro para la introducción del nuevo sistema, de forma ideal en una escala de tiempo que satisfaga gradualmente los intereses y la toma de contacto de los miembros que van a estar en relación directa con el nuevo elemento. En este proceso hay varios puntos fundamentales a tener en cuenta y que se aplican a la EAO (Enseñanza Asistida por Ordenador):

Desde un punto de vista estratégico es importante involucrar a los jefes en las primeras etapas del desarrollo e investigación del sistema: la participación activa da a las personas un sentido de pertenencia que les predispone positivamente a recibir el producto final con entusiasmo. Desde un punto de vista práctico sus experiencias pueden ser de gran utilidad.

El éxito de un programa de video interactivo está en relación directa con su adaptación a la estrategia educativa global del centro. Incluso al tratar de programas individuales de entrenamiento con VI deberá de tenerse en cuenta su relación, tanto en tono como en contenido, con la información, las imágenes y los modelos que el centro desee proyectar: es cuestión de enfocar las estrategias de entrenamiento como un todo y ver cómo los diversos componentes se complementan o podrían complementarse unos con otros.

Antes de introducir un sistema de VI en un centro es importante asegurarse de que los miembros con poder de decisión sobre la puesta en marcha de este sistema conocen los conceptos básicos. Esto puede hacerse por medio de presentaciones a los jefes. Se sugiere que sean presentaciones «prácticas», donde se pueda «tocar» un programa real de VI. Se ha comprobado que es muy útil alquilar material publicado en el mercado de VI con el fin de observar cómo el personal del centro reacciona a la idea del aprendizaje interactivo. Muchos de estos cursos generales de enseñanza tratan sobre habilidades

básicas de comunicación y de gestión, por lo que prácticamente cualquier persona puede beneficiarse de su aprendizaje. El involucrar gran cantidad de personas en esta etapa de proyecto tiene dos efectos sobre el personal: mejora la conciencia y el interés del proyecto, y suministra una excelente retroalimentación para el diseño y la implementación de futuros cursos de VI.

Cuando se dispone de unos pocos sistemas de video interactivo rotativos por muchos lugares es probable que su situación sea temporal, por tanto su localización debe escogerse no solamente en base a criterios de conveniencia y comodidad, sino también para que atraiga la atención sin provocar grandes distracciones en las tareas diarias.

Un espacio tranquilo, aireado y con una agradable decoración predispone en los alumnos un adecuado «estado mental». El espacio ideal para la enseñanza dispone de muebles confortables y un lugar para descansar y tomar una taza de café (un área de relajación común provoca en los alumnos la discusión y la comparación de sus experiencias de aprendizaje, lo que a su vez es un ejercicio valioso en sí mismo). El lugar ideal de trabajo con VI es atractivo en sí mismo (no una habitación intimidante llena de equipos y de cables), con pantallas y dispositivos de entrada de información en lugares convenientes e, idealmente, regulables. El VI requiere concentración: el ruido, los pasillos, los teléfonos, los altavoces, son todos ellos causas de distracción. Esta es la razón por la que muchas aulas de VI están insonorizadas o disponen de auriculares. Es recomendable disponer de pequeñas habitaciones individuales y separadas para crear áreas privadas de estudio.

¿Utilizarán los alumnos el VI en sesiones cortas y espaciadas o en sesiones de trabajo intensas y continuas? ¿Se utilizará el VI durante el tiempo libre? Estas son algunas de las preguntas que tendríamos que plantearnos antes de diseñar un adecuado horario de utilización. Este debe tener en cuenta no sólo los diferentes estilos de aprendizaje de los alumnos, sino también sus peculiares sistemas de trabajo.

Además del ambiente confortable que tiene que rodear al VI, el sistema en sí mismo tiene que ser reforzante y fácil de utilizar. Una introducción amistosa, unas claras instrucciones de manejo e indicaciones generales del contenido del programa y de su organización, preparan al usuario para un mejor aprendizaje. Dentro del programa, las facilidades de ayuda y un «mapa» del contenido del programa (que permitan al usuario volver fácilmente a cualquier punto), junto con el uso consistente de imágenes inteligibles, hacen que el programa sea más fácil de usar y de entender. Dedicar algún tiempo y dinero extra para conseguir estos objetivos merece la pena. Es conveniente poner a prueba y mejorar estas características con usuarios reales durante la etapa de desarrollo. Si los primeros cinco minutos van bien, los beneficios perdurarán durante años.

El video interactivo representa, junto a las tecnologías informáticas de

TEMAS PROFESIONALES

almacenamiento de grandes volúmenes de información, como el CD-ROM, la base de los procesos de adiestramiento y formación del futuro. La complejidad y sofisticación de nuevos equipos en los ambientes laborales hacen necesario recurrir a estas nuevas tecnologías de la información, para conseguir una mayor eficacia en el proceso de enseñanza-aprendizaje.

José Antonio ALCÁZAR FERNÁNDEZ-CLEMENTE





GUÍA DE DESCUBRIDORES

Los grandes viajes de Mendaña (1567 y 1595)



mediados del siglo xvi era común en Perú la idea de que a poniente existían islas muy ricas, aún desconocidas, entre las que se contaban las llamadas *Hahuachumbi* y *Ninachumbi* (1). Tal creencia determinó que el gobernador Lope García de Castro iniciase en 1565 las gestiones para el envío de una expedición marítima. Ya en septiembre de 1567, escribía Castro al rey: «Por tener gran noticia, como se tiene, de las islas que acá llaman de Salomón, y por echar parte de la gente haragana que anda en este reino, envío a Álvaro de Mendaña, mi sobrino, con cien hombres, al descubrimiento de ellas».

Se destinaron a la jornada las naos *Los Reyes* (capitana), de unas 300 toneladas de porte, y *Todos los Santos* (almiranta), de 200. Embarcaron unas 160 personas entre las que se contaban, aparte de Mendaña, el maese de campo y almirante Pedro de Ortega Valencia, natural de la villa sevillana de Guadalcanal; el capitán y cosmógrafo Pedro Sarmiento de Gamboa, de quien se hablará con extensión en otro epígrafe; el piloto mayor Hernán Gallego, natural de La Coruña; el escribano y factor real Gómez Fernández Catoira, paisano del anterior; el capitán de artillería Pedro Xuárez Coronel; los capitanes de tropa Hernando Lamero Gallegos de Andrade y Francisco Muñoz

(1) Marcos Jiménez de la España: *Las islas de los Galápagos y otras más a poniente*.

Rico; los pilotos Gregorio González, Juan Manríquez, Pedro Rodríguez y Juan Enríquez; el escribano Antonio de Cieza y cuatro religiosos franciscanos.

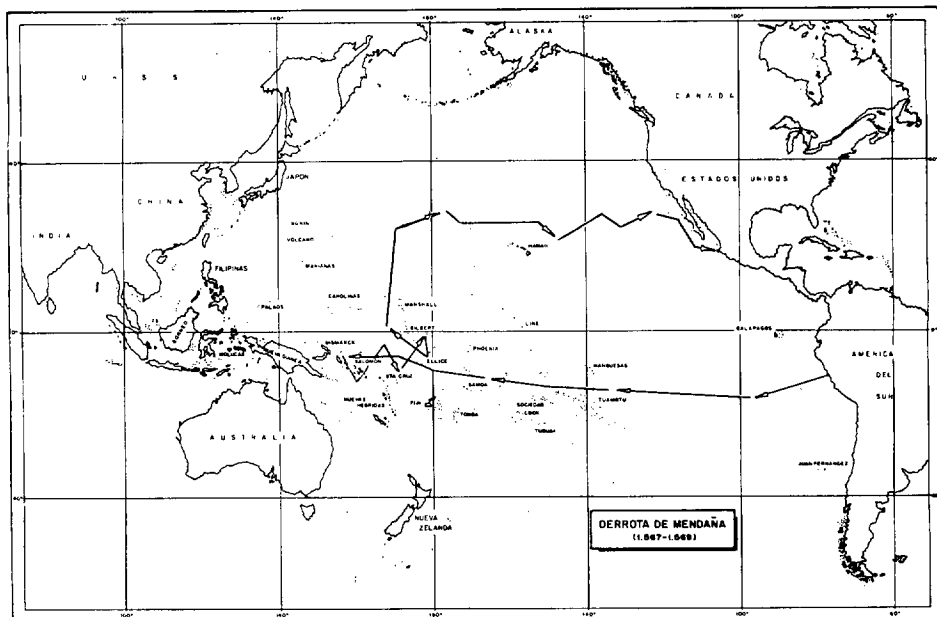
Álvaro de Mendaña y Neira, jefe de la expedición, había nacido en Galicia en torno a 1542 y pasó a Perú en 1562, acompañando a su tío, el gobernador García de Castro. Esa circunstancia inclina a pensar que el nombramiento de Mendaña como general de la expedición no obedeció a la aptitud y experiencia de este joven de 25 años, sino a la confianza que merecía a su pariente y gobernador; por otra parte, en carta dirigida a Felipe II por Sarmiento de Gamboa en marzo de 1572, dice: «Puesto que a mí se me ofreció la empresa y total gobierno de la armada, yo insistí se encomendase a Álvaro de Mendaña, sobrino del licenciado Castro, por obligalle a que favoreciese con más calor el negocio».

Nada hemos de adelantar sobre la actuación de Mendaña en las dos campañas oceánicas por él dirigidas, que recordaremos enseguida. Sus huellas se desvanecen tras el regreso a Perú del primero de sus viajes, en septiembre de 1569, quizá porque se había producido el relevo de su tío; pero el gusanillo de las exploraciones seguía vivo en su mente, porque logró la firma en Madrid, en abril de 1574, de una capitulación para realizar a su costa un intento de colonizar las islas Salomón, que se frustraría con la empresa de 1595. En 1586, cuando el capitán coruñés andaba por los 40 años, casó con Isabel Barreto, y sólo cuando llega a Perú el nuevo virrey don García Hurtado de Mendoza va a encontrar respuesta a su pretensión.

Con aquella capitulación de 1574 había recibido Mendaña título de adelantado de las Salomón, pero el segundo viaje no se inicia hasta que había transcurrido más de un cuarto de siglo del primero. Los deseos de don Álvaro quedaron incumplidos, ya que no encontraría el archipiélago por él descubierto, aunque sí otros dos, de las Marquesas y Santa Cruz, ignorados aún por los europeos. No pasaba por entonces de ser un aceptable cincuentón, pero la muerte le atrapó en el último de los archipiélagos citados.

El descubrimiento de las Salomón.

Si para el análisis de otras campañas oceánicas hemos lamentado la escasez de documentos originales, en este caso la fortuna nos ha proporcionado no menos de una decena de crónicas directas, ya sean de Álvaro de Mendaña, de Pedro Sarmiento, de Hernando Gallego, de Hernández Catoria, de Juan de Orozco o de la información ordenada por el virrey Toledo. Sus originales están en el Archivo de Indias, en el de Simancas, del Bristish Museum o en la Santa Casa de Loyola, pero casi todos están copiados en las colecciones de Muñoz (ts. X y XXXVII), Salazar y Castro y Navarrete (t. XXX), así como en la sección de manuscritos del Museo Naval (ms. 921).



Capitana y almiranta largaron el trapo en el puerto del Callao el 19 de noviembre de 1567. Hacia el 28 de noviembre, cuando había ganado altura meridional hasta los 14° largos, Sarmiento se queja de que no se siguen sus planes; él deseaba llegar hasta los veintitantos grados sur en busca de las nuevas tierras, mientras que Gallego se conformaba con arrumbar más al norte y, al menos, recalar hacia las Filipinas. De haberse seguido el consejo de Sarmiento ¿hubiesen podido anticiparse los descubrimientos de la Polinesia meridional, Tonga, Nueva Caledonia o la misma Australia?

El 14 de diciembre navegan por los 11° sur y el 21 del mismo mes se sitúan en 6° bajo la equinoccial. A los cincuenta días de mar les aprieta la necesidad de rellenar la pipería, porque el agua «no se podía beber, de amarga y hedionda». Al alba del 15 de enero de 1568, en 7° escasos, se produjo el primer avistamiento: una islilla madrepórica, a la que llamaron *Nombre de Jesús*, y en la que no quisieron detenerse por creerla despoblada y sin provecho; se trata, en opinión de varios autores (2), del atolón de Nui, correspondiente al archipiélago de Ellice o Tuvalu, sobre 7° 15' de latitud sur y 177° 10' de longitud este, lo que contradice el sostenido error de que las Ellice fueron descubiertas por el norteamericano Peyster, que navegó por aquellas latitudes en 1819.

El 1 de febrero «amanescimos sobre unos bajos», tendidos de nordeste a sudoeste, en 6° 15' australes, que bautizan de la *Candelaria*, hoy rotulados de

(2) Luis Sánchez Masía: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, ob. inéd. Cap. XV.

Roncador, en 6° 10' sur y 159° 20' de longitud oriental. Y siguen aproados al sudoeste cuarta al oeste, hasta que el 7 de febrero «fue Dios servido de mostrarnos una gran tierra», muchos de cuyos naturales se acercaron en canuluchos a las naos españolas, ofreciendo un amistoso trapicheo. La isla de Llegada se cristianó como Santa Isabel, topónimo que aún conserva. Estaban en el archipiélago melanesio de Salomón, del que tomaron posesión para la corona del rey Felipe. Los pilotos dieron para el puerto de la Estrella, en el que fondearon, una situación de 7° y dos tercios.

Mientras algunos expedicionarios se adentraban en la isla para saber de la tierra y sus pobladores, otros construían un bergantín destinado a reconocer aguas demasiado comprometidas para las naos. Los cronistas españoles tomaban notas, inestimables para el etnólogo de hoy, sobre vocabulario, danzas, vestimenta, armas, hábitos sociales y mil curiosidades de aquel pueblo melanesio. Entre otras actitudes sorprendentes, los isleños obsequiaron a los visitantes con trozos de carne humana, como el brazo de un muchacho, y les entregaban a sus propias mujeres para que holgasen con ellas, sorprendiéndose mucho de que no las quisieran tomar. Vieron enormes murciélagos y comprobaron la existencia de diversas especias, como el clavo, nuez moscada, jengibre o pimienta, y también de papagayos de todos los colores, pavos, faisanes, palomas, perros y aves de rapiña.

Construido el bergantín, que bautizaron *Santiago*, el 7 de abril iniciaron la primera exploración, capitaneada por el maese de campo Pedro de Ortega y el piloto mayor Hernán Gallego, con diez soldados y doce marineros. Desde el extremo oriental de Santa Isabel, parten hacia levante y descubren las islas que van llamando Ramos, Galera, Buenavista, *San Dimas* (Mbokonimbeti), *San Germán* (Mangalonga), *Guadalupe* (Soghonora o Ndalakalau) y Florida. Ya a partir del 14 de abril avistan *Sesarga* (Savo) y Guadalcanal, así llamada en honor del pueblo del maese de campo, la mayor del archipiélago, muy poblada y rica en frutas, puercos y otros productos muy estimados. Y ya de regreso a Santa Isabel, a donde aportaron el 4 de mayo, ven y rotulan San Jorge, *San Nicolás*, *Arrecifes* y *San Marcos* (Choiseul).

El 8 de mayo se trasladaron las naos a Guadalcanal, tomándola como base de nuevos reconocimientos interinsulares. Parte de nuevo el bergantín, ahora al mando del alférez Fernando Enríquez y del piloto Hernán Gallego, para rendir viaje en Guadalcanal el 2 de junio, después de avistar la ya conocida Malaita y las nuevas islas de *Treguada* (Ulawa), *Tres Mariás* (cuyo nombre conservaron), *San Juan* (costa occidental de San Cristóbal) y *San Urbán* (quizá las actuales Rennel).

En Guadalcanal se habían roto las hostilidades entre isleños y españoles; nueve de los últimos habían sido atacados por sorpresa y descuartizados. Sarmiento llevó a cabo una incursión de castigo y las naos se trasladaron a la isla de San Cristóbal, desde donde se inicia el 4 de julio la última exploración, siempre bajo la dirección náutica de Gallego y ahora con el mando militar del

capitán Francisco Muñoz, para costear San Cristóbal y descubrir las islillas de Santa Catalina y Santa Ana.

Todos los expedicionarios concordaron en la conveniencia de emprender el regreso, y no sólo por la enemistad de los indígenas, sino también porque había muchos enfermos, nada aptos para fundar población, y tanto las naves como sus aparejos, armas y demás material estaban muy necesitados de reparación o relevo. Sarmiento de Gamboa aconsejó la vuelta por el sudoeste, «en demanda de la otra tierra que al principio él quiso descubrir, que está sobre Chile», pero ganó el criterio opuesto, de hacerla por el hemisferio norte.

Partieron de San Cristóbal el 11 de agosto, tardaron una semana en costear esta isla y navegaron al primer cuadrante. El 4 de septiembre cruzan el ecuador y padecen grandes calmas; el 17 ven unos bajos o islotes que llaman de *San Bartolomé* o *San Mateo*, quizá el atolón hoy llamado Maloelap-Aur, correspondiente al archipiélago de las Marshall (3), en 8° 40' norte y 171° de longitud este. Siguen ganando altura y el 3 de octubre avistan «una isla baja, redonda, de mucha arena y matorrales, cercada de arrecifes, despoblada» y que bojeaba un par de leguas; la bautizaron *San Francisco*, por ser víspera de esta festividad, desembarcaron en ella y, al no hallar nada de interés, ni aún agua, siguen camino hacia el nornordeste. La identificación del hallazgo, por su aislamiento, no ofrece problema alguno; se trata de la isla de Wake, en 19° 20' sobre la equinoccial y 166° 30' de longitud este.

Hacia el 18 de octubre, en más de 30° de altura, se vieron atrapados por un temporal que desarboló casi por completo a las dos naos, y a punto estuvo de hacerlas zozobrar. Se habían separado dos días antes y cada una afrontó la situación a su manera. La gente iba mortificada por el escorbuto, el hambre y la sed, sólo se repartían diariamente «medio cuartillo de ruín agua y ocho onzas de bizcocho podrido». El 9 de diciembre mejoró el tiempo y el día 17 recalán sobre el continente americano; en palabras del piloto mayor, «se alegran de ver la madre de todos; que la mar es buena para los peces». La capitana surgió en una bahía situada sobre 27° largos, que llamaron *Santo Tomé*, probablemente la actual de Sebastián Vizcaíno, en la Baja California, y el 22 de enero de 1569 fondea la capitana en el puerto de Santiago, próximo al municipio de Manzanillo, en el estado mejicano de Colima. A los tres días «arribó la almiranta, sin árbol ni batel y con una sola botija de agua».

Después de cuarenta días de descanso, en que algunos se repusieron y otros pasaron a la eternidad por el lastimoso estado en que venían, pasaron al puerto de Realejo y, finalmente, el 11 de septiembre llegaban al Callao, de donde habían partido casi dos años antes. Cuarenta y tantos hombres, un tercio de los embarcados, habían perdido la vida en la empresa.

Se descubrieron entonces el atolón de Nui (Ellice), los bajos de Ronca-

(3) Algunos autores opinan que corresponde al atolón de Namu. F. Morales Padrón: *Los descubrimientos de Mendaña...*, y Donald Brand: *The Pacific Basin*, pág. 133.

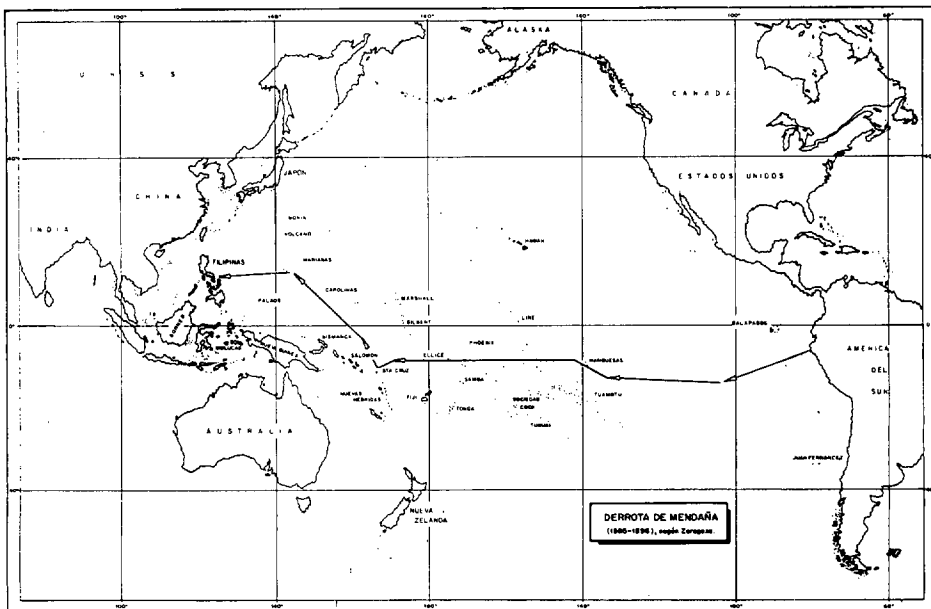
dor, las islas de Santa Isabel, San Jorge, Ramos, Malaita, Kombuana, Vati-lau, Florida, Mbokonimbeti u Olevuga, Mangalonga, Soghonara, Ndalakalau, Savo, Guadalcanal, Choiseul, Ulawa, Tres Marías, Uki Ni Masi, San Cristóbal, Rennel, Santa Catalina, Santa Ana (Salomón), atolones de Maloe-lap-Aur (Marshall) e isla de Wake.

Fue éste el primer viaje redondo al Pacífico meridional. Los navegantes europeos (Bougainville en 1768 y Surville en 1769) tardarían dos siglos en dar otra vez con las islas de Salomón.

Los archipiélagos de Marquesas y Santa Cruz.

El ansia de llevar a cabo un firme asentamiento hispánico en el archipié-lago de Salomón, por él descubierto, no dejaba de hormiguear en la mente del ya talludo Mendaña. Desde el asiento firmado en Madrid el 27 de abril de 1574 tenía el general reservado su derecho a poblar aquellas islas; el docu-mento cargaba sobre la bolsa de Mendaña el coste de la expedición, entre cuyos fines principales figuraba el de «traer al conocimiento de Dios Nuestro Señor, sujeción y obediencia nuestra, los indios naturales».

Para la empresa de 1595 se aviaron en el Perú las naos *San Jerónimo*, capi-tana, de entre 200 y 300 toneladas de porte, y la *Santa Isabel*, almiranta, de capacidad muy semejante, así como la galeota *San Felipe* y la fragata *Santa Catalina*, estas últimas de tan sólo 30 a 40 toneladas, provistas de remos y



aptas para navegar por zonas peligrosas. El total de personas embarcadas fue de 378, de las que sólo 280 podían «tomar armas», ya que el resto eran mujeres, niños, criados o esclavos. Ni aún la quinta parte de esas personas pudieron llegar a la bahía de Manila: 47 quedaron enterradas en la isla de Santa Cruz; medio centenar murió en la travesía desde la última isla a la filipina de Luzón; 182 se fueron con la almiranta al fondo del Pacífico, y un número incierto de hombres, enrolados en la fragata y la galeota, dejaron sus huesos no se sabe dónde.

Personajes destacados de la campaña fueron Isabel Barreto, esposa de Mendaña, y el piloto mayor Pedro Fernández de Quirós, de quien habremos de tratar por extenso más adelante. Isabel Barreto, quizá de linaje gallego, casó con el adelantado en mayo de 1586, cuando ya era viuda. Su presencia a bordo se explica por el embarco de varias docenas de matrimonios con hijos, dispuestos a sembrar nueva sangre en el archipiélago melanesio. Con Isabel embarcaron también tres hermanos suyos: Lorenzo, Luis y Diego Barreto. La fama de esta mujer responde al hecho de que, a la muerte de su marido, iba a desempeñar el cargo de gobernadora de las nuevas tierras. Llegada la capitana a Manila, después de un viaje calamitoso durante el cual Isabel se mostró valerosa y nada tierna, consolaría su viudez casándose nuevamente con Fernando de Castro, general de galeones de la carrera de Filipinas y pariente lejano del difunto Mendaña. Parece que murió en Perú en septiembre de 1612 y que fue sepultada en el convento limeño de Santa Clara.

También acompañaron a Mendaña el capitán Lope de Vega, nombrado almirante, que perdió la vida en el naufragio de la nao almiranta, muy llorado por su esposa doña Mariana de Castro, que viajaba en la capitana; Pedro Merino Manrique, maese de campo, sesentón y pependenciero, ajusticiado por sus desmanes en la isla de Santa Cruz; Felipe Corzo, propietario y capitán de la galeota *San Felipe*; Alonso de Leiva, capitán y dueño de la fragata *Santa Catalina*; los tonsurados Juan Rodríguez de Espinosa y Antonio de Serpa, ambos fallecidos durante la campaña, y el «venerable y viejo cristiano» Juan Leal, caritativo hasta el extremo en el cuidado de los enfermos.

La muerte de muchos y muy significados hombres en el transcurso del último viaje de Mendaña, incluido el propio general, limita nuestras fuentes informativas, que prácticamente se contraen a dos relatos del piloto mayor, Fernández de Quirós, ambos impresos en la notable obra de Justo Zaragoza (4).

La armada se hizo a la vela en el Callao el 9 de abril de 1595 y pasó a otros puertos peruanos más norteños, con objeto de completar gente y provisiones. Estuvieron las naos en Santa, Cherrepe y Paita, fondeadero este último desde

(4) J. Zaragoza: *Historia del descubrimiento de las regiones australes...*, tomos I y II. Uno de ellos se reprodujo por Cristóbal Suárez de Figueroa en *Hechos de don García Hurtado de Mendoza*, pág. 238 y ss., del que hay copia en el Museo Naval, Ms. 951.

el que se lanzaron a la aventura oceánica el 16 de junio, arrumbados al oesso-doeste. Al llegar a los 14° australes navegan al oeste cuarta al noroeste, al tiempo que la gente de a bordo festeja los quince casamientos que acaba de bendecir el vicario. El 21 de julio avistan la primera tierra: una isla a la que llamaron *Magdalena*, sobre 10° de latitud sur. Es éste el primer descubrimiento en el ignorado archipiélago que Mendaña bautizó *Marquesas de Mendoza* en recuerdo de la esposa del virrey del Perú, don García Hurtado de Mendoza, segundo marqués de Cañete, islas cuyo topónimo se simplificaría en el actual de Marquesas.

Los isleños eran «casi blancos y de muy gentil talle... de carnes limpias, en que mostraban bien ser gente sana y fuerte», lo que no fue obstáculo para que la rapacidad de los marquesanos determinase serios conflictos con los navegantes. En la identificación de las islas descubiertas por Mendaña hay una rara unanimidad entre los historiadores: *Magdalena* es la actual Fatu Hiva; *San Pedro*, Mohotani; *Dominica*, Hiva Oa, la mayor del grupo, con 389 kilómetros cuadrados de superficie; y *Santa Cristina* es la actual Tahuata. Todas ellas son montañosas y caen en torno a los 10° de latitud sur y 139° de longitud occidental.

El 5 de agosto partió la flota en busca de las Salomón, que jamás encontraría, con rumbos cercanos al oeste, y el día 20 amanecieron junto a cuatro islas pequeñas y bajas, que cristianaron de *San Bernardo*, identificables con el hoy llamado grupo de Danger (5), en 10° 53' sur y 165° 49' oeste, compuesto por las islillas de Pukapuka, Motu Koe o Motukul y Kavata, más algunos islotes y algún cayo. La buena marcha de aquellas naves —30 leguas por singladura— se explica porque navegaban a favor de los alisios del sudeste, dominantes en la zona.

Sin detenerse, continuaron hacia poniente y el 29 de agosto vieron una isleta baja y redonda, la *Solitaria*, que no permitía el fondeo para hacer aguada y leña, identificable con la actual Nurakita, la más meridional de las Ellice o Tuvalu, en 10° 45' de latitud austral y 179° 30' de longitud este (6). El ánimo y la esperanza de los navegantes, ansiosos de ver las Salomón, se iban marchitando. La almiranta se mostraba muy poco marinera y «no sufría mucha vela», hasta que llegó la catástrofe cerca de la medianoche del 7 de septiembre, después de haberse avistado tierra. Las dos naves pequeñas respondieron a las señales de farol que les hacía la capitana, pero no así la almiranta *Santa Isabel*, vista tres horas antes. La luz del nuevo día confirmaba las dos realidades de la noche anterior: por un lado, la nueva tierra aparecía claramente ante los españoles; por otro, la almiranta no se mostraba por parte alguna, evidenciando así su naufragio con 182 cristianos a bordo.

Como a ocho leguas de la isla recién descubierta, vieron un cerro con un

(5) H. E. Maude: *Spanish discoveries in the Central Pacific...*, pág. 309.

(6) O. Spate: *The Pacific since Magellan. The Spanish Lake*, pág. 128, etc.

volcán del que «sale con estruendo mucha cantidad de centellas». Aquella primera isla, llamada por Mendaña *Santa Cruz*, es la actual Nendo, en 10° 43' bajo la equinoccial y sobre los 165° 50' este, la principal del archipiélago melanesio de Santa Cruz. De ella salieron medio centenar de canaluchos con indígenas vocingleros que llamaban a los de la capitana. La isla tiene 560 km² de superficie y en su parte noroccidental hay un buen tenedero en el que fondearon las naves, rotulado por los navegantes bahía *Graciosa*, nombre que aún conserva, al igual que el de cabo Mendaña, en su zona sureña. El volcán estaba en la hoy llamada Tinakula, isleta cónica de gran altura.

Mientras se aproximaban a Nendo, los españoles iban avistando nuevas islas del grupo, que son las actuales Tomuto Neo y Tomuto Noi (*La Huerta*), Utupua, y el grupo de Swallow o Great Reef. En la isla principal había agua abundante, puercos, gallinas, perdices, palomas torcaces, tórtolas, patos, garzas, pescado variado, plátanos, cocos, caña, almendras, piñas y diversas raíces comestibles. La buena relación inicial entre visitantes y visitados se fue agriando, a lo que no fue ajena la desabrida actitud del maese de campo Pedro Merino, ajusticiado allí mismo con dos de sus hombres más afectos, después de un juicio muy sumario.

Para mayor desdicha, una enfermedad pestífera se fue cebando en los españoles, muchos de los cuales acabaron allí su vida, incluido el propio Mendaña, que dejó este mundo el 18 de octubre de 1595. En su testamento nombró sucesor como capitán general a su cuñado Lorenzo Barreto y designó gobernadora de la empresa a Isabel, su mujer. Lorenzo moriría en la isla dos semanas después, a causa de un flechazo melanesio; y aunque no lo precisen los documentos originales, hemos de pensar que fue Isabel quien tomó el mando de la expedición, asistida por el piloto mayor Fernández de Quirós.

Cuando ya habían muerto 47 españoles, y después de exhumar el cadáver de su marido y de embarcarlo en la fragata *Santa Catalina*, la Barreto ordenó la partida, en busca de las Salomón; era el 18 de noviembre. Pasados dos días sin ver la buscada isla de San Cristóbal, que debían de tener al alcance de la mano aunque algo más al norte, resuelven abandonar el camino de las Salomón y tomar el de Manila. A lo largo de aquella etapa, con la enfermedad y luego el hambre a bordo, iban a morir medio centenar de españoles que tendrían el océano por sepultura. El 10 de diciembre están a medio grado de latitud sur y encuentran calmas. Allí pierden de vista a la galeota *San Felipe*, mientras el estado de la capitana obligaba a penosísimas faenas que eran causas de general desánimo. Llevaban velas y jarcias podridas, rendidos el palo mayor y el bauprés, al tiempo que «por las obras muertas estaba tan abierto el navío, que a pipas entraba y salía el agua cuando iba a la bolina».

En esos durísimos momentos, cuando el hambre y la sed mortificaban a niños y mayores, Quirós, llorando la falta de agua, retrata la indiferencia casi despiadada de doña Isabel: «Era muy larga la gobernadora en gastarla, y en lavar con ella la ropa». Y añade en otro lugar: «No quiero decir que hice en

esta jornada otra cosa buena, más de sólo sufrir una gobernadora mujer y a sus dos hermanos».

El 19 de diciembre, sobre 3° 30' de latitud norte, la capitana deja de ver a la fragata *Santa Catalina*, en la que iban los restos del capitán general y adelantado. El día 23, confundiéndola con la isla de los *Barbudos*, pasaron junto a la actual Ponape, en el grupo de las Senyavin, Carolinas orientales, en 6° 53' norte y 158° 10' leste. Ya completamente sola, el primer día del año 1596 navegaba la capitana por los 14° de latitud boreal. Dos días después recalaban los españoles sobre las marianas Rota y Guam, para seguir sin apenas detenerse hacia el oeste franco. El día 14 vieron tierra filipina, en Samar, y con ayuda de prácticos de la tierra fondeaban el 11 de febrero frente a Cavite, en la gran bahía de Manila.

Más tarde se supo que la fragata *Santa Catalina* había sido hallada «con todas las velas arriba, y la gente muerta y podrida», y más que podrido, por supuesto, estaría el cuerpo de Mendaña. La galeota *San Felipe* llegó de arribada a Mindanao y algunos de sus supervivientes aparecieron en Manila. De los tripulantes de la capitana, diez murieron a poco de llegar a la capital filipina, mientras que otros cuatro vistieron desde entonces hábito religioso, aunque hubo otros que, como la misma gobernadora, se casaron en Manila y aún echaron raíces en la ciudad del Pasig.

Esta campaña cerró el ciclo de los grandes viajes llevados a cabo en el Mar del Sur durante el reinado de Felipe II. En el transcurso del viaje de la *San Jerónimo* se abrió a la cultura europea el conocimiento de grupos étnicos distintos y se amplió la cartografía del Pacífico mediante los siguientes descubrimientos: Islas de Fatu Hiva (*Magdalena*), Mohotani (*San Pedro*), Hiva Oa (*Dominica*) y Tahuata (*Santa Cristina*), en el archipiélago de las Marquesas. Islas de Pukapuka, Motu Koe y Motu Kavata, con el cayó de Toka, en el grupo de las Danger (*San Bernardo*). Islas de Nendo (*Santa Cruz*), Tinakula (*Volcán*), Tomuto Neo, Tomuto Noi (*Huerta*) y el grupo de Swallow (Recifes, Nupani, Nifiloli, Fenuale y Lomlom), en el archipiélago de Santa Cruz. Y Ponape, Pakin, Pagenema y otras islas menores, en el grupo de Senyavin, zona oriental de las Carolinas.

Amancio LANDÍN CARRASCO



POR «EL MAGALLANES» Y LA PATAGONIA CHILENA

Acción «actual» y evocaciones

(I)



ORRÍA el mes de febrero del año 1930 y mandaba el *Juan Sebastián de Elcano* el capitán de fragata don Claudio Lago de Lanzós; un hombre recto y con bigotes retorcidos con estilo reminisciente de época anterior. Buen militar, buen marino, perito en lo que a la vela se refería. Me parece estar viéndole asomado a la puerta del pasillo de estribor de la superestructura de popa, con la mirada puesta en «los altos», después de sus cortas horas de descanso, éste siempre con el desvelo propio de un buen comandante. Era esta estampa una de las primeras de la mañana en los días de mar; que eran los más; contemplaba el catavientos, el aparejo y la dirección de la mar, mirando

Horas del huso número	DISTANCIAS De correrías Navegadas	Rumbos (a)	DESVIO	VARIACION	VIENTOS Dirección F.*	MAR	Barómetro	Termómetro unido	PSICRÓMETRO	
									B. S.	B. H.
1										
2										
3										
IV										
5	Viste de la costa N de la entrada al estrecho de Magallanes									
6	N/S con el cabo de las Virgenes y a 2000 mtrs de Pta Miera									
7										
8										
IX										
10	Costa norte		} Miera al 60°							
11			} Monte Dueno al 324°							
XII										

las olas, que entonces rompían mucho en el alcázar, menos protegido que ahora. Y lo escrutaba todo con cierto gesto peculiar, mostrando los dientes, sin que ello supusiese risa, por debajo del retorcido bigote. Y era su costumbre dirigirnos con frecuencia patrióticos discursos con visos de alocución, en los que tras un invariable «¡Tripulantes todos de este buque!», comentaba las glorias de nuestra Historia, recordadas en escala o «fase marinera» anterior; impulsando siempre nuestro espíritu militar y marinero, motivo principal.



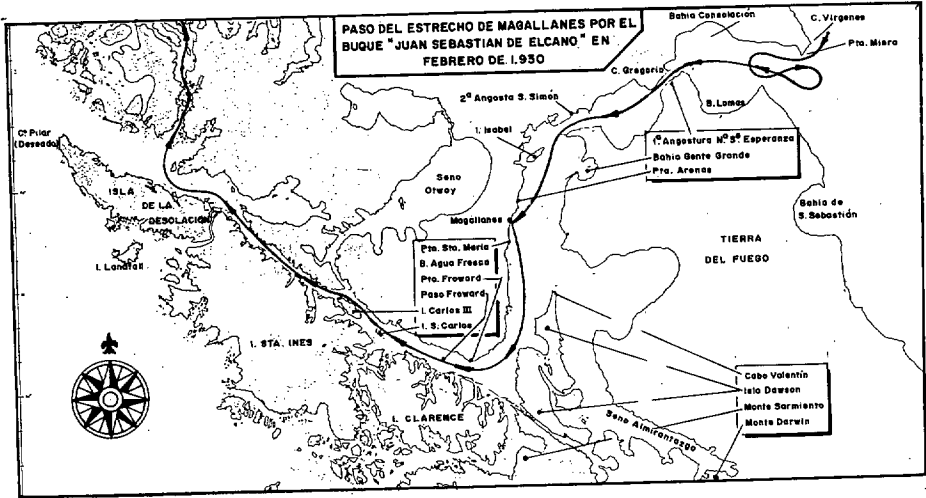
Después de evocar la benemérita acción de España en su antiguo y extendido Imperio en la Exposición que en Sevilla a la sazón se celebraba, con Torre del Oro y la «carabela» del capitán de corbeta Guillén, dimos el gran salto atlántico con alguna corta escala en las Madeira, con su bello Funchal. Dimos el salto y tuvimos la emoción de la recalada en tierras de América. Fue en tierras de Brasil. Si siempre es emocionante una recalada, más lo es sin duda la de un barco español avistando América; siempre rememora algo aquella primera del Descubrimiento. Después, Río de Janeiro, tan llena de color tropical. «¿Gostó do Río?», fue pregunta a bordo muy frecuente entonces.



En el centro de la Plaza de Armas de la ciudad de Magallanes (Punta Arenas hasta 1928), campea la estatua de don Hernando de Magallanes. Quiso llamar al estrecho Canal de Todos los Santos, pero no cuajó la cosa. Ya expresó Ercilla en «La Araucana»: «Magallanes, Señor, fue el primer hombre, que abriendo este camino le dio nombre».

Después, el «áspero, pero espléndido» Magallanes. Empezaré a detenerme algo más en el relato, ya que éste va dirigido a aquella región del mundo y a los canales, después de la Patagonia chilena. Todo con emocionado recuerdo (1).

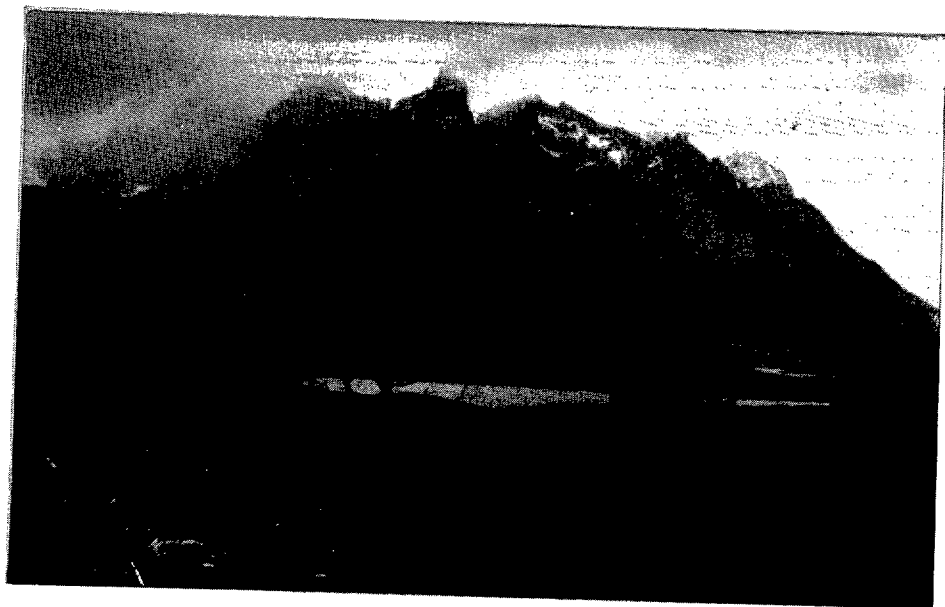
Pese a haber pagado el tributo de acercamiento sufriendo el castigo de un fuerte pampero, al llegar ahora a la boca del Estrecho, éste nos recibía enseñando las fauces, cosa que les ocurrió a muchos navegantes que demandaron su entrada, entre ellos el descubridor Magallanes, su domador principal. También a Loaísa en 1526... Sarmiento de Gamboa, por dos veces, encontró,



«acompañado», la entrada muy difícil; y una tercera vez, ya mandando él en jefe, fue expulsado por furioso temporal. En nuestra ocasión con el *Elcano*, entramos dando un amplio resguardo al «Banco Sarmiento» al estar ya cerca del cabo de las Once Mil Vírgenes. Empezaba la tarde de un 7 de febrero. El tiempo empezó a empeorar más y más pero ¡Adentro! ¡Vaya un verano austral! Allá lejos, en la mar, se avistaban numerosas ballenas (2). Cuando ya nos acercábamos a la Primera Angostura se vio que era imposible seguir adelante, tal era la fuerza del viento del sudoeste y la gruesa marejada, con olas cortas

(1) Magallanes se expresó cuando llevaba andadas más de cincuenta leguas de estrecho y destacaba a la nao *San Antonio* en exploración: «Las partes de estrecho eran las más hermosas del mundo»: contemplaba «unas sierras cubiertas de nieve». Empezaba a contrastar todo aquello con la primera parte, bella también, pero de tierras bajas y desoladas, peladas por vientos huracanados de la Tierra del Fuego. «Hermosa desolación», podíamos decir: «¡Grandiosa!».

(2) La estampa de las ballenas es frecuente; entre los papeles que conservo hay uno que me dice que en 1784, cerca del cabo Virgenes, la fragata *Ventura* arponeó medio centenar de esos grandes cetáceos.



«El Magallanes» tiene altas montañas de misteriosas cumbres apenas desveladas. Son las del final Sur de la Cordillera Andina, que recurva hacia el Este, partida por el Estrecho, en virtud de un gran cataclismo geológico.

y muy altas. Aquello empezó «a hervir». El comandante decidió salir mar afuera y pasar la noche capeando. Lo hicimos a palo seco y braceadas las vergas a fil de viento (3).

A la tarde del día siguiente entramos de nuevo y pasamos la Primera Angostura, la de Nuestra Señora de la Esperanza, nombre puesto por Sarmiento (era el nombre de su barco): Un cortejo de aves marinas, una se posa en un penol, ¡extraño juanetero! Toninas a rayas blancas y negras como urcas saltan cerca de la proa como dándonos la bienvenida y marcándonos camino. Por la Tierra del Fuego corren unos guanacos. ¡Un nutrido comité de recepción!

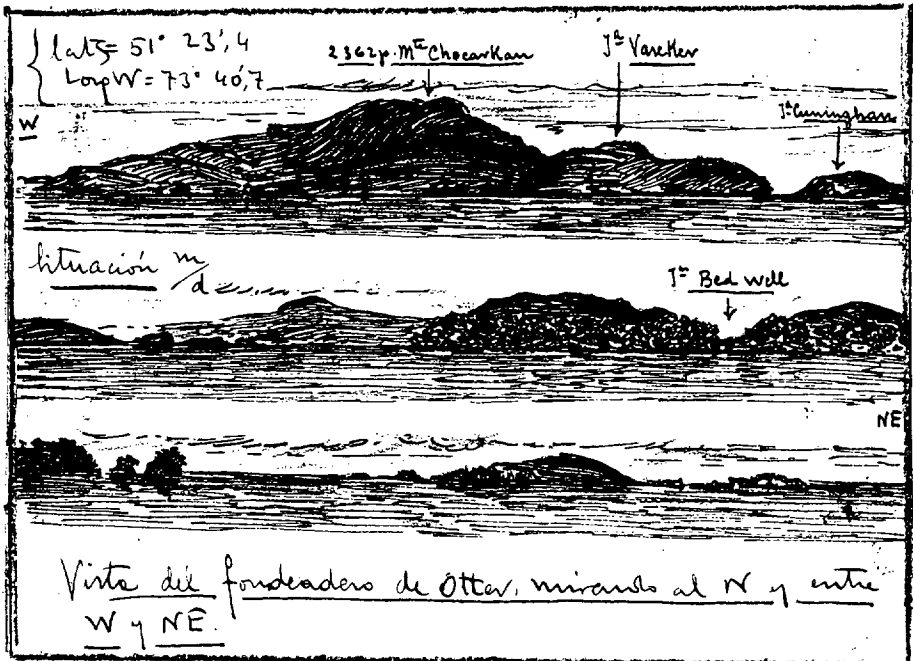
El paso de las angosturas es un problema de mareas; ya nos lo explicó previamente el teniente de navío Aubarede, oficial de Derrota. Hemos pasado con la corriente casi parada; cuando es fuerte se producen en las embocaduras de las angosturas unas violentas corrientes de desbordamiento. Las rocas

(3) Leo hoy en el discurso de nuestro comandante Lago de Lanzós, refiriéndose al paso del Estrecho: «Salimos, dice, porque debíamos salir en espera de bonanza. Porque *no se cabía en el Estrecho*». Recuerda los menores medios de nuestros descubridores; dice: «en aquel escenario y en aquella ocasión se podía realzar ante lo íntimo de nuestro espíritu y de nuestro orgullo de españoles los términos de una hazaña sin par».

están ahí preparadas para morder. Los hilos de corriente normalmente se marcan por las largas algas llamadas cachiuyo (nombre indio). Pasamos la Segunda Angostura, la de San Simón. Después, isla Isabel, bahía de Gente Grande. El tiempo se ha cerrado mucho y fondeamos en la rada de Magallanes, al sur de Punta Arenas, lo hacemos a ciegas, casi, son ya las cero horas del día 9. Por la mañana nos enmendaremos. Sigue la gran cerrazón.



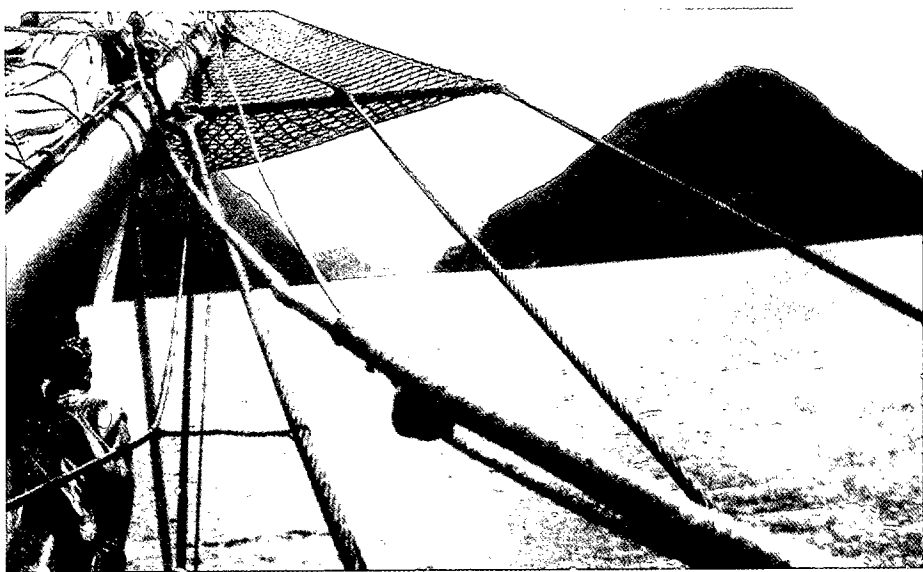
Magallanes (o «Punta Arenas»): españoles que sueñan con la Madre Patria. Bellas chicas yugoslavas (abunda esa colonia). Excursiones por un yermo terreno que nos recuerda la famosa tenaz marcha de las ochenta leguas de Sarmiento cuando va a fundar la ciudad del Rey Felipe, ya fundada la del Nombre de Jesús, allá lejos, cerca de la boca atlántica del Estrecho; marcha agotadora. Patriotismo chileno; en las casas particulares se iza la bandera nacional todos los días de fiesta; todas tienen el asta correspondiente. En medio de la plaza de Armas campea la estatua de Don Hernando de Magallanes (la donó un patriota español). Contacto fraternal con los jefes y oficiales del destacamento de Tropas. Aprendo el himno chileno. Tienen estos oficiales un gran espíritu militar. Cambio de discursos. Nuestro comandante lo pone de manifiesto en el suyo. El coronel jefe del destacamento ensalza las



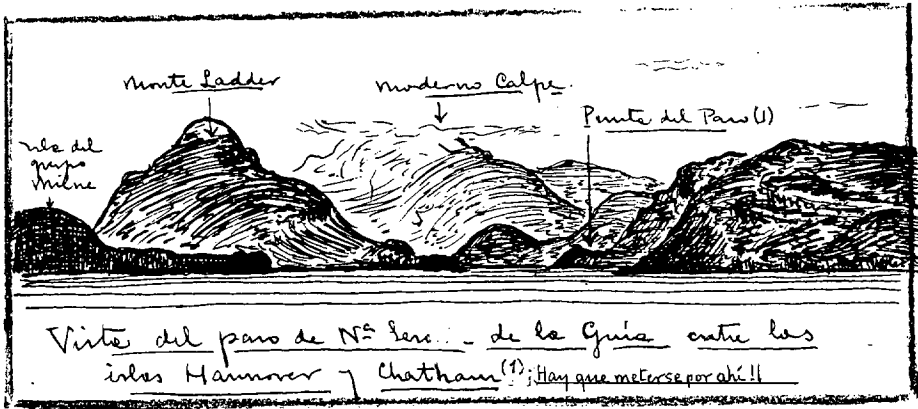
virtudes de la raza hispana. La despedida del puerto: viene a bordo una guapa y elegante, y extraña, señora con facciones muy marcadas indias. Su largo abrigo de pieles, hasta el suelo, hace revivir el recuerdo de los patagones, patagona en este caso, y en guapo. Es una buena última impresión de Magallanes.



La segunda parte del Estrecho es más montañosa que la primera. Hicimos la salida de Magallanes de noche y contemplamos un hermoso arco iris lunar. El tiempo, primeramente bonancible, se fue achubascando. Nos cruzamos con el crucero chileno *Blanco Encalada*, que arbola insignia de contralmirante. Saludamos al cañón; las montañas nos devuelven mil ecos y resonancias, pues en esta segunda parte se levantan desde la misma orilla: un primer término de verdura y más arriba y algo lejos cumbres nevadas. Desemboca algún glaciar con su helada masa blanca en lenta marcha. En las córcovas descarnadas de las riberas retozan las nutrias. Todo este día navegamos por canales bastante enfilados: Paso Ancho, del Inglés, del Gancho y Largo. Y, nombres españoles: Isla Carlos, isla Carlos III. Península de Ulloa, península de Córdoba; gran labor hidrográfica hicieron los nuestros, continuada después tenazmente por los chilenos. De las expediciones españolas podemos recor-

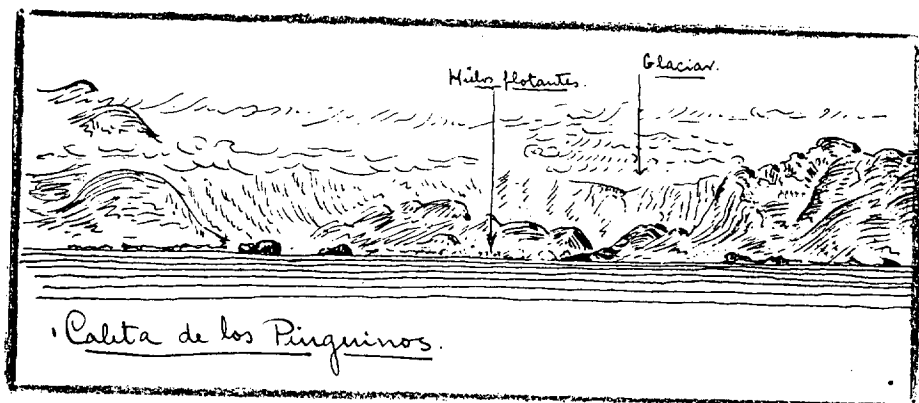


Bajo el chinchorro del bauprés del *Elcano* aparece la muy bella entrada a Chasm Reach, Paso del Abismo para nosotros, de gran profundidad y muy angosto.



dar la de la fragata *Santa María de la Cabeza*, la de los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, mandada por el capitán de navío don Antonio de Córdoba (1788) ya había mandado la expedición anterior, la de la fragata (1785), y la repetía con barcos de menor porte. Sufrieron grandes temporales, uno de ellos fue relatado magistralmente por Churruga, que formaba parte de la expedición (4). Al fin, la isla de la Desolación —qué nombre más bien puesto!— corrida por babor; termina con el cabo Pilares o ¡Deseado! Ante este punto final, al que no llegamos, pero avistamos en la neblinosa lejanía, sí que debemos descubrirnos al recordar el acto descrito por Churruga: «Después de haber andado 20 millas —dice— a costa de remar once horas, llegamos a la cabeza del cabo Pilar..., cuya felicidad celebramos arbolando la Bandera y saludándola con siete voces de ¡Viva el Rey!». Es fácil imaginar la emoción de aquellos hombres exhaustos por su esfuerzo y la expresión de su patriotismo y disciplina. Allá lejos, el Pacífico. También hay algo que evocar con referencia a Malaspina cuando después de doblar el cabo de Hornos se acercó a la boca occidental del Estrecho: «La situación del navegante en aquellas mares —en éstas que hoy surcamos— y en unas regiones tan distan-

(4) Magnífico es Churruga en su descripción: «Los vientos empezaron a tomar tal incremento por el noroeste, que dentro de pocas horas ya teníamos un temporal. Todo fue en aumento, el viento más recio, más gruesa la mar y la lluvia siempre copiosa y permanente; con la noche creció aún más la furia del viento; venía a ráfagas violentas, que el profundo seno formado por las montañas hacía un ruido espantoso, de que cada uno era eco particular; y el bramido del mar y el estruendo de las olas que rompían en las rocas inmediatas le formaban no menos horroroso, y el todo constituía la noche más terrible que se puede concebir...» Siguen unos versos de Horacio en latín: «*Horrida tempestas coelum contraxit... Nunc mare, nunc silvae Treicio Aquilone sonant...* (gran cultura demuestra nuestro héroe de Trafalgar)». Continúa: «Parecía que el viento y las aguas habían puesto en acción todas sus fuerzas y conspiraciones a batir las soberbias moles de piedras que nos defendían de su furia, para sepultarnos bajo las ruinas». Lo escribió en una vecina cala próxima al puerto de Santa Mónica.



tes de las que vieron nacer, es sin duda alguna de las más extraordinarias que pueden acontecerle». Y eso mismo, sin saber lo escrito por Malaspina, es lo que sentíamos nosotros (1789) (5).



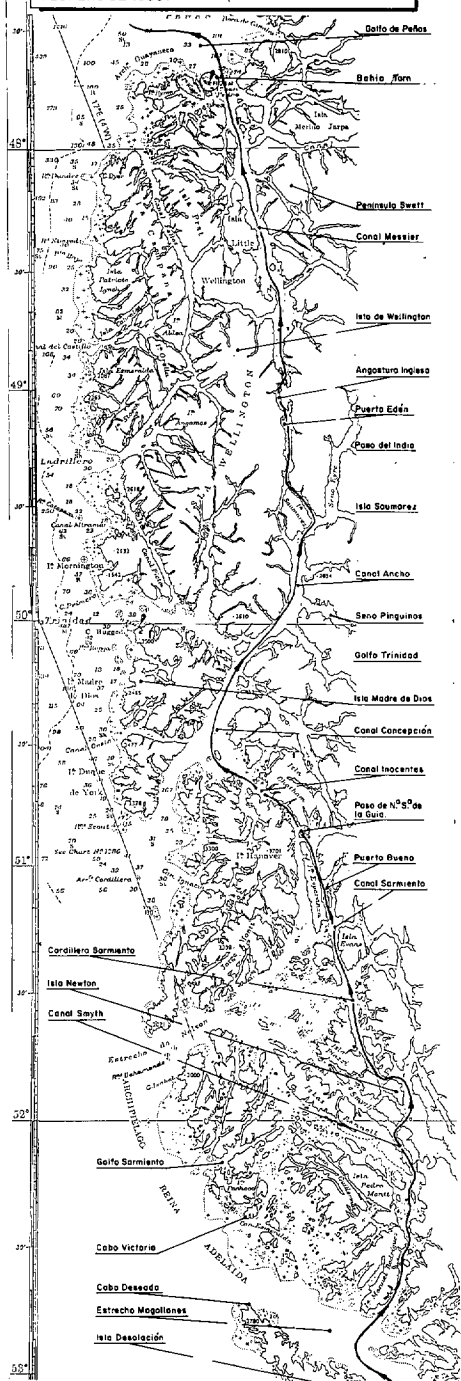
Metimos a estribor en demanda de los canales; de ese maravilloso laberinto patagónico chileno. Embocamos el canal Smyth. Fondeamos en Otter, en la isla de Newton. Por el estrecho de Collingwood embocamos el canal Sarmiento. Su nombre recuerda la exploración que hizo aquel capitán en sentido opuesto al de nuestro recorrido, es el 14 de febrero (el del nuestro), de 1930. Era 1579 cuando Sarmiento lo hacía en el batel *Nuestra Señora de la Guía* (6). Nos cruzamos con el escampavía chileno *Águila*, que vigila los canales; nos acompaña un largo estrecho, precisamente hasta el paso ahora denominado Nuestra Señora de la Guía; se despide y antes de invertir el rumbo su dotación lanza un estruendoso ¡hurra! que resuena por las vaguadas cercanas. Embocamos y seguimos el canal de Inocentes. Paramos; a nuestro costado atracan unas canoas de indios. Después, el canal de la Concepción y fondeo en la ensenada de Molyneux. Se fondea siempre en estos canales en gran profundidad (7). Después, el canal Ancho, el paso del Indio y al terminarle la incom-

(5) Estas notas conmemorativas no fueron escritas por mí en aquel entonces —yo guardiamarina—, fueron añadidas años después, rememorando el viaje, enriqueciendo así el Diario de Navegación, que, eso sí, había sido llevado con todo entusiasmo, dándome cuenta de que aquello que estaba viviendo valía mucho la pena de ser vivido y recordado más tarde. Me refiero a las citas de los que nos precedieron, con más mérito que nosotros, en la empresa.

(6) Sarmiento entró a buscar el Estrecho por el golfo Trinidad. Tomando como base puerto Bermejo, en la isla Madre de Dios, efectuó exploraciones en el batel de la Almiranta y después en el de la Capitana, el *Santiago*.

(7) El fondeadero de aguas más profundas que tomamos con el *Elcano* fue el de Otter o Colombine. Fondeamos en sesenta metros de agua, con siete grilletes de cadena. No hubo dificultad para levar, sí la habrá después, en cambio, en la ensenada de la Libertad, en cincuenta metros, y con cinco grilletes, esto es, con menos longitud de cadena.

DERROTA DEL "JUAN SEBASTIAN DE ELCANO" POR LOS CANALES DE LA PATAGONIA CHILENA EN EL MES DE FEBRERO DE 1930.



parable pequeña ensenada de puerto Edén. El nombre es la mejor descripción, aún se queda corto. La palabra me recuerda la referencia que a ella hace el himno de Chile, que aprendí en Magallanes (8). Puerto Edén es un lugar maravilloso, libre ya de hielos flotantes como los que encontramos por la mañana a la boca de la caleta de los Pingüinos; ahora parece que hemos entrado en una hermosa primavera. Cierta retraso, aunque pequeño, provocado por moderar para gozar de todo aquello que nos hace llegar a la Angostura Inglesa con la marea ya a favor. Es el paso más difícil y ha de hacerse con ella en contra para mejor gobierno. Tomo la palabra de nuestro comandante (en la alocución siguiente): «El *Elcano*, magistralmente piloteado, hurtó su casco a las corrientes (a los amenazantes hileros de corriente). El silencio elocuente y noble de la emoción sellaba nuestros labios durante los veinte minutos que el paso audaz, aunque sereno, exigió para su ejecución... , las aguas tiraban más de seis nudos, en casi plenilunio como estábamos...». Todos felicitábamos a nuestro práctico, el capitán Muñoz,

(8) Dice el himno: «Puro, Chile, es tu cielo azulado / Puras brisas te cruzan también / Y tu campo de flores bordado / Es la copia feliz del *Edén* / Majestuosa es la blanca montaña / Que te dio por baluarte el Señor / Y ese mar que tranquilo te baña / Te promete futuro esplendor».

La palabra *Edén* y la majestuosa blanca montaña que hay en puerto Edén me llevan a la alusión al himno, aunque la letra no fuese puesta pensando en este bello lugar que ahora se considera, de estos canales patagónicos.

e *in mente*, y muy profundamente, a nuestro comandante por su decisión y valor. Dimos fondo, en 50 metros de agua, en la ensenada de la Libertad.

Fueron botes a tierra y volvieron sin novedad, y a eso de las nueve de la noche atracaron a nuestro costado tres canoas con indios. Su petición como cantinela: «pasa camisa»; les damos ropas, algunos llevan restos de uniformes chilenos. Suben a cubierta. Son robustos de cintura para arriba, por el bogar, y raquíticas sus extremidades inferiores, seguramente por su larga permanencia sentados en las canoas. Alguno va embadurnado de rojo (ya los describe así Sarmiento en sus «Relaciones»). Permanecieron atracadas sus canoas casi toda la noche. Se leva y al hacerse difícil cobrar la cadena, se ayuda al gran chigre con uno de los pequeños cabrestantes de maniobra, abozándose previamente la cadena desde un bote que al efecto se echa al agua.



Va acercándose el fin de los canales; se proyectaba el seguir por los de más al norte, los del sur de Chiloé, pero se recibió un mensaje ordenando entrar en dique en Talcahuano, en el arsenal militar, a fin de limpiar fondos. Para cumplimentar hacerlo en la fecha indicada había que salir a la mar libre por el golfo de Peñas, llamado por los marinos chilenos y no chilenos «de Penas», por las que hay que pasar en él las más de las veces.

Así, pues, luego de levar en el fondeadero de la Libertad, se navegó hacia el norte por el canal Messier hasta llegar a la bahía de Tarn. Nos cruzamos con

un barco chileno. En el transcurso de la navegación por los canales habíamos encontrado algunos, muy pocos, de diferentes nacionalidades, con el consiguiente consuelo de ver que había otros seres humanos distintos de nosotros por esos ámbitos del mundo, salvajes, desérticos en lo que a población humana se refiere.

En Tarn, una isla de los Pingüinos, otra dedicada a San Pedro, patrón en España de los pescadores. Al fin, el golfo de Penas. Tomo ahora de mis memorias de guardiamarina: «a la caída de la tarde nos encontramos mecidos por la mar larga, muy larga, del Pacífico, nuestro antiguo Mar del Sur». De nuevo se oye la cadenciosa orden plena de autoridad: «¡Listos a largar el aparejo!». Toque de corneta de «maniobra general», pitidos de los contra maestres, carreras con alegría y sin nerviosismo alguno: esto es, con presteza marinera. Se prepara la maniobra, se prolongan tiras, drizas... Cuando ya, dados los cangrejos, el barco se escora, suenan los telégrafos de máquinas haciendo enmudecer al motor. Solamente se oye el embate de la mar contra el costado y el silbar del viento en las jarcias. Se da seguidamente el aparejo de cruz, braceado a ceñir un viento del sudoeste cuarta al oeste.

Estamos de nuevo en mar libre. Va quedando en la estela de la vida el recuerdo del estrecho de Magallanes y de los canales de la Patagonia chilena. Un gran recuerdo, sin duda, para toda la vida. Ahora vienen a mi memoria cuando han transcurrido sesenta y un años. Recuerdo a todos cuantos vivimos aquella bella etapa de Buen Servicio. Siguiendo el léxico moderno en el ámbito de la señales, alguien podría izar una dirigida al *Elcano* de entonces: ¡BIEN HECHO!... *LAUS DEO*; podemos rubricar nosotros.

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE



NOTA: Las vistas panorámicas que ilustran este artículo han sido dibujadas *in situ* por el guardiamarina Martínez-Valverde. La de puerto Edén es copia de la dibujada por el de la misma clase Moya Blanco.



Patrulleros. Autor: Diego Quevedo Carmona.

EPISTOLARIO



EABRIMOS esta Sección con la carta que desde la villa aragonesa que goza del sonoro y bellissimo nombre de La Almunia de Doña Godina nos envía don José Luis Martínez García, que estampa con orgullo su condición de marinero de primera bajo su firma, esperando que su hermosa iniciativa, cuyo fin más explícito es honrar a nuestra Patrona por quienes se pusieron bajo su amparo al servir a la Patria

en la Armada, encuentre el eco que merece.

«Ilmo. Sr.:

Tengo el honor de dirigirme a su persona para la exposición de la presente, con la finalidad de conocer su opinión.

La única vinculación que mantengo con la Armada, independientemente de ser reservista..., es mi suscripción anual a esa publicación.

El servicio militar tiene un carácter obligatorio, por eso la mayoría de los españoles que lo cumplen después lo olvidan con facilidad.

Sin embargo, personalmente quiero dotarlo con un significado especial entre los antiguos marineros que un día formamos parte del contingente distribuido en diferentes destinos.

Un ejemplo digno de mencionar son los «Caballeros Legionarios», que están organizados como Hermandades.

He meditado mucho desde mi licenciamiento..., un compromiso que cubra de verdad los intereses de nuestro Cuerpo, y esa reconfirmación pasa por hacer de los «reservistas» una consolidación y una unión para mantener

EPISTOLARIO

vivo nuestro amor a la Patria y hacia nuestra Patrona la Virgen Nuestra Señora del Carmen.

La iniciativa, amparada en la legalidad, consiste en que todos los 16 de julio de cada año acompañáramos en procesiones, dándole escolta, a nuestra «Reina de los Mares».

Celebrar la festividad con una comida de Hermandad y otros actos importantes.

Como alternativa a esa falta de ilusiones que se ceba en la sociedad, daría confianza y fe.

El proyecto, con la ilusión de hacer realidad una promesa, merece la pena estudiarlo.

La esperanza es el realce que pueda causar entre los voluntarios que deseen participar en esta Asociación o nombre más apropiado.

Recuerdo emocionado, en la «Jura de Bandera» en Cartagena, cómo los padres de unos reclutas querían renovar el juramento realizado años atrás; ahora en compañía de sus hijos.

Aprovecho la ocasión para saludarle».

José Luis MARTÍNEZ GARCÍA
Marinero de primera



COMENTARIO INTERNACIONAL



Muchos vientos agitan las veletas preveraniegas, aunque todos conciten un verano más plácido y llevadero que el de 1990, en el que los calores de agosto trajeron el inicio del conflicto del Golfo. Si oteamos el panorama de los días pasados nos daremos de bruces nuevamente con la violencia (India, Etiopía) y con las sorpresas de la política, como en Francia, que ha colocado en la Jefatura del Gobierno a una mujer. Son los puntos básicos de una reflexión, de cara ya al paréntesis estival, para el que parecen contar más las prisas que las pausas.

Francia estrena jefa de Gobierno.

Era cosa cantada que las diferencias entre el presidente francés, Mitterrand, y su primer ministro, Michel Rocard, romperían el impuesto matrimonial de conveniencia «celebrado» tres años antes. Dadas las diferencias de criterio, muy acusadas en las últimas semanas, a nadie pudo extrañar que la salida de Rocard del Gabinete fuera algo más que un puente de plata. Pero tal vez quedó fuera de los cálculos políticos que el nuevo «hombre de confianza» presidencial fuera una mujer, en este caso la atractiva Edith Cresson, ex ministra de Agricultura, de Comercio Exterior, de Industria y de Asuntos Europeos, de la que se ha escrito que es sólida y jovial, competente y solidaria, firme y diplomática, lúcida y exigente. Tal vez estos adjetivos no hayan impresionado tanto a Mitterrand como el hecho de que se trata de una de sus más leales colaboradoras, desde que en 1965 participara directamente en su campaña electoral, y veinticinco años de constancia en la fidelidad pesan mucho sobre cualquier «curriculum».

Nacida en Boulogne-sur-Seine, Edith Cresson es hija de familia burguesa sólidamente arraigada en la zona. Casada y madre de dos hijos, además de doctora en demografía es diplomada de la Alta Escuela de Comercio (HCE),

conocida como una de las grandes «écoles» francesas, capaz de impulsar un notable espíritu de lucha entre quienes salieron de sus aulas, y que no ha sido desmentido por la nueva primera ministra, que ha demostrado una enorme capacidad de trabajo a lo largo de su carrera política. En Bruselas, en la época en que fue titular de los Asuntos Europeos, llegó a comparársela con Margaret Thatcher, y todavía recuerdan sus históricos enfados y su capacidad y buen talante negociador, y aunque Mitterrand permitió que tan valiosa colaboradora dimitiera en 1990 para irse al sector privado, los vínculos no se rompieron, y hoy aparece en su nuevo puesto como una curiosa mezcla de nacionalismo y feminismo, asumidora de la cruzada de la «grandeur» industrial y creativa de Francia en el mundo.

Edith Cresson llega al poder en un momento en que los balances que en Francia y fuera de Francia se están haciendo sobre la década Mitterrand tienen signos distintos. La oposición ha considerado su nombramiento como un «golpe mediático» y «un giro a la izquierda», aunque lo evidente es que con una alta aceptación entre la clientela política, la señora Cresson tendrá como misión dirigir —que no presidir— el Gobierno hasta las elecciones legislativas de 1993, en las que, paradójicamente, el centro-derecha aparece como favorito.

En opinión de los observadores la sustitución de Michel Rocard por Edith Cresson hay que encajarla en el dilema del 95, cuando Mitterrand termine su actual mandato, y no en el del Mercado Único de 1993, como ha dado a entender el mandatario galo. Las aspiraciones de Rocard a sucederle en la Presidencia de la República pueden ser también un factor importante en el nombramiento de Edith Cresson, que puede actuar de contrapeso. Pero la primera ministra tiene desafíos mucho más acuciantes como los temas del presupuesto, del paro —el problema más importante—, el de la formación profesional de los jóvenes «que no encuentran trabajo» y el de las jubilaciones.

La nueva jefa del ejecutivo francés, en su discurso de presentación, se definió como socialista, pero afirmó identificarse con la socialdemocracia, una buena fórmula —como dijo— «porque el liberalismo ha sido condenado hasta por el Papa, y ya hemos visto lo que era el comunismo».

A pesar de la entrada de dos mujeres más en el nuevo Gobierno de Edith Cresson, la lista de sus ministros no ha presentado grandes sorpresas. En los puestos claves como Defensa, Interior, Relaciones Exteriores, Justicia, Cultura y Presupuesto y Economía se mantendrán los fieles colaboradores del presidente de la República, pero la gran novedad se centra en la creación de un «superministerio» dirigido por Pierre Beregovoy, que dirigirá la economía, la industria, el comercio exterior, el presupuesto y las finanzas con objeto de hacer frente al reto de la Europa del 93, que es más que posible sea un escenario de acción y atención de la nueva «dama de hierro» francesa.



La India que vuelve al caos.

¡Terrible país la India! Tan terrible como enigmático, misterioso y atractivo. Primero fue el viejo Gandhi, el mítico apóstol de la no violencia, el que cayó fulminado por ésta. Luego Indira, asesinada a balazos cuando paseaba por el jardín de la casa familiar de Nueva Delhi, y ahora su hijo Rajiv queda despedazado cuando una mujer «kamikaze», con un cinturón lleno de explosivo plástico, le ofrecía un ramo de flores. Si no fuera por la trágica imagen de tanta muerte esparcida, «muerte entre las flores» sería el título de mejor encuadre en el drama de los Gandhi.

La desaparición de Rajiv Gandhi ha promovido de inmediato un nuevo período de turbulencias e incertidumbres políticas en la India. La mayor democracia del mundo, pero de ningún modo la más cimentada, con más de 800 millones de habitantes, había comenzado con una desbordada violencia su semana larga de elecciones legislativas. Con 600.000 colegios electorales, las votaciones fueron espaciadas para permitir que la Policía, que puso en juego casi un millón de efectivos, pudiera desplazarse por zonas distintas y alejadas del país para controlar la violencia, muy acusada en el Estado de Tamil Nadú, de clara mayoría tamil, que había mal soportado el envío de una fuerza de seguridad india a Sri Lanka (el antiguo Ceilán) para luchar contra la minoría tamil en este país vecino de la India. Y en Tamil Nadú —lo que no deja de ser significativo— se ha consumado el magnicidio.

Aunque la vida interna del principal partido político hindú, el del Congreso, ha sido bastante tumultuosa ya desde la época del Pandit Nehru (el abuelo del desaparecido Rajiv), tanto él, como su hija Indira, y el propio Rajiv, siempre representaron la unión de fuerzas y la victoria electoral. Sus métodos, sin embargo, no siempre fueron muy ortodoxos y democráticos frente a otros partidos y frente a muchas de las etnias y religiones en la variopinta nación asiática, pero al final el asesinato del líder carismático por herencia puede provocar una desestabilización interna en la India de consecuencias imprevisible.

La historia de la India es sumamente desesperanzadora. Hace tan sólo veinte años el nivel económico de este país no era inferior al de Corea, Hong-Kong o Tailandia. Hoy es diez veces más bajo. Las cifras sobre el nivel de pobreza alcanzan dramáticas proporciones según el Banco Mundial. La corrupción administrativa adquiere dimensiones colosales y el país ha ido progresivamente acentuando su violencia en su convivencia. El último atentado, que ha acabado con la vida de una dinastía y también con una esperanza, podría resultar fatal para el futuro del país. En este clima de inestabilidad política y de inseguridad ciudadana, las elecciones se han aplazado, pero el vacío de Rajiv Gandhi va a ser muy difícil de llenar.

No obstante, siempre queda un hueco para la esperanza, y la India tiene una gran fuerza y ha capeado muchas terribles tormentas políticas antes. La

democracia india está seriamente amenazada, pero sus cimientos parecen más sólidos que los de otros países afines; el pueblo se siente identificado con ella, y a pesar de la irrupción de la violencia cree también en ella como el único sistema capaz de hacerle encarar su destino.



La caída de Mengistu.

Le llamaban el «Negus Rojo», porque de ser un oscuro oficial del Ejército cuando la revolución de 1974, que derribó al emperador etíope Haile Selassie, logró con astucia y tenacidad, pero sobre todo con duras formas, hacerse con el poder en febrero de 1977 y desde entonces hasta hace pocos días lo ha ejercido sin trabas, con un balance aterrador de víctimas y represiones durante todo su mandato, eliminando a cuantos le salieron a su paso. Todo un catálogo de horrores que le llevó a ser el dictador africano de peor imagen en Occidente, y eso que los ha habido para dar y repartir.

Acosado por los guerrilleros de Eritrea y del Tigré, a quienes no ha podido derrotar a pesar de disponer del ejército más poderoso del África negra (300.000 hombres), y de dedicar el 60 por 100 del presupuesto nacional a Defensa, intentó a toda costa mantener la carta de la unidad etíope a cualquier precio, sabedor de que así sería apoyado por la mayoría del país, y en un extraño viraje de alianzas, del apoyo sin reservas de la URSS y Cuba, pasó a echarse en los brazos de Israel, para conseguir armas a cambio de dejar partir a millares de «falashas» judíos etíopes (enraizados en el país desde los legendarios tiempos de Salomón y la reina de Saba), y en una peripecia espectacular abandonó el sistema marxista por un incipiente liberalismo económico, que no le ha permitido sin embargo subsistir.

Sin embargo la huida de Mengistu hacia Zimbabwe, al que pocos van a echar de menos, no va a resolver de inmediato los problemas de la atormentada y hambrienta Etiopía, que sin la bota de hierro del «Negus Rojo» difícilmente va a poder parar las apetencias secesionistas de Eritrea, sobre la que la ONU decidió por su cuenta, en 1950, integrar en una federación con Etiopía, sin pedir la opinión de los propios eritreos. Aquella autonomía duró formalmente diez años hasta que el Negus Haile Selassie la liquidó, y fue entonces cuando se inició una guerra que ha durado 30 años, conducido el irredentismo eritreo primero contra el emperador, más tarde contra la junta militar que se hizo con el poder y por último contra Mengistu Haile Mariam, al que ahora han dado puerta de la forma más convincente.

Tras la rendición de Addis-Abeba y la formación de un gobierno de transición integrado por todas las partes en conflicto, las miradas están puestas en

Londres, donde se ha negociado el futuro del país. Pero la victoria contra el tirano de hoy puede ser reemplazada por las carnicerías religiosas y raciales mañana cuando la desmembración del antiguo imperio sea el inexorable desenlace. Los problemas de Etiopía, que empezaron hace muchos años, no parecen puedan arreglarse con el triunfo de los grupos guerrilleros.



Angola: Otra guerra que acaba.

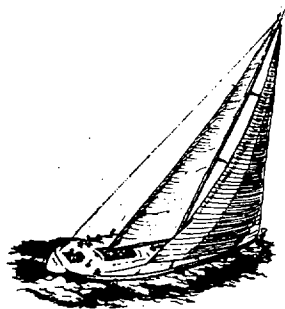
No parece habersele dado demasiada relevancia en las noticias de primera plana, y sin embargo lo es de gran magnitud. En Lisboa se ha firmado el acuerdo que pone fin a la guerra civil en Angola, suscrito entre el presidente del MPLA y jefe del Gobierno, José Eduardo Dos Santos, y el líder de UNITA, Jonás Savimbi. El mutuo agotamiento de ambas partes, en un tan dilatado como inútil conflicto, puede haber sido el pasavante hacia la cordura y el sentido común.

El MPLA estuvo sostenido tenazmente por Cuba con un ejército de 30.000 hombres, que tuvo grandes pérdidas, mientras que Moscú cubría las espaldas con ayuda financiera y respaldo ideológico. A ello respondieron Estados Unidos, África del Sur y, sorprendentemente, China, ayudando a UNITA. La lucha fue cruel y se llegó a una estabilidad en los frentes, constituyendo durante mucho tiempo otra de las guerras «olvidadas», pero el desplome del sovetismo en Europa dejó a Cuba a la intemperie, y Moscú se mostró poco interesado en ganar una guerra «sin sentido». Ambos movimientos, que tanto se habían opuesto al poder colonial portugués, aunque terminaron devorándose tras la independencia, han vuelto a los antiguos lares coloniales a darse la mano en son de paz. Todo un ejemplo que no puede pasar inadvertido.

Y es que Lisboa ha sido en estos días la capital de la esperanza, porque al acuerdo alcanzado por los líderes angoleños de las facciones contendientes se une el conseguido por los responsables de los Asuntos Exteriores de los Estados Unidos y la Unión Soviética, James Baker y Alexander Bessmertnij, acerca de la reducción del armamento convencional —es decir, no nuclear— estacionado en Europa, que desbloquea el CFE. Tratado firmado hace medio año en París sobre ese mismo asunto y que es un punto de partida para importantes iniciativas diplomáticas. La de más alcance será sin duda la «cumbre» Bush-Gorbachov, aplazada «sine die» a causa precisamente de las dificultades que habían surgido para llevar adelante los planes de París. Una «cumbre» necesaria para profundizar ese nuevo «orden mundial» que ha de pacificar, esperemos que de una vez por todas, el Oriente Medio.

Quizá Israel tenga que mandar también negociadores a Lisboa para tratar de encontrar una salida airosa a sus litigios vecinales, a lo que no parece muy propicia. La realidad es que aunque en este comentario no hemos hablado nada del avispero del Oriente Próximo, las secuelas de la guerra del Golfo tienen todavía mucha cuerda informativa, y dejan muchas incógnitas sin despejar, sobre todo si se tiene en cuenta que Israel no va a aceptar fácilmente una conferencia de paz bajo el respaldo de las Naciones Unidas.

J. C. P.





MISCELÁNEA

“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.

23.279.—Hace cien años.

Comienza este cuaderno de julio de 1891, tomo XXIX, con un artículo titulado *Manera de dotar las Escuadras. Reorganización e instrucción de los Cuerpos existentes*, es su autor C. Johnstone, capitán de navío de la Marina inglesa, está extractado del «Journal of the Royal United Service Institution», es conclusión del publicado en el número de junio pasado; trata de las discusiones, una vez terminada la conferencia, entre varios almirantes y jefes, a los que cita y manifiesta su opinión; la traducción es de P. S. Sigue, *Simple ensayo de táctica racional de Escuadra*, extracto de la «Marina Francesa», por don Gabriel Escribano; se refiere a movimientos de escuadras y papel de las diferentes unidades actuantes, lo que el autor cree debieran hacer. Continúa con *Los cruceros*, por el teniente de navío don Honorio Cornejo, continuación de otro trabajo anterior, sobre la misión, armamento, etc., de estos barcos. *La*

catástrofe del «Vizcaya», por don Manuel Triana, teniente de navío de primera clase; contestando a la refutación que sobre esta catástrofe le hizo el capitán de navío de primera clase don Eliseo Sanchiz, «autoridad competente en asuntos de marina mercante». Sigue con *Rumanía y la Marina rumana*, por don Manuel M. de Martín Barbadillo, teniente de Infantería de Marina; estudio ésta, su organización, buques que la componen, uniformes y vestuarios, condecoraciones, etc., trabajo extenso y documentado. Se continúa con *Blindaje moderno*, por F. R. Braionard, de la Marina de los Estados Unidos, tomado del «Scientific American», traducido por P. S.; se refiere, entre otras cosas, a experimentos efectuados con planchas de blindaje. *La guerra marítima en Chile*, por Weyl, tomado de «Le Yacht», traducido por P. S.; los varios combates navales habidos durante ésta. *Los Ministerios de Marina en el extranjero. Organización y funciones*, continuación de anteriores cuadernos; sigue con el de Inglaterra; la traducción es de don Federico Montaldo. Sigue con *Chimeneas de los buques de vapor*, tomado de «Engineer», traducido por O. S., sobre las proporciones de éstas en los barcos.

En *Noticias Varias* encontramos, entre otras: *Nuestra escuadra en Grecia*, tomada del «Diario de Cádiz»; cuenta la visita que al Pelayo hizo el rey de Grecia y fiestas en su honor. *Nudos y millas*, tomada del «Boletín del Centro Naval», de Buenos Aires, se refiere «a la práctica creciente de hacer un uso impropio» de estas palabras. *Enfriamiento de la tierra*, por R. Becerro de Bengoa, se hace la pregunta de si «¿se va enfriando nuestro planeta?, ¿sí o no?», sobre este tema hace un ligero estudio.

Bibliografía, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 19 de junio. Gran número de figuras y planos acompañan al cuaderno.

J. F. G.

23.280.—Precauciones contra los peligros de la electricidad.



Tomada de la *Gaceta de Obras Públicas*, la REVISTA, en su cuaderno de marzo de 1891, daba la que aquí transcribimos para conocimiento y cumplimiento de los que la manipulan directamente y para todos en general:

«Las corrientes de alta tensión presentan para los que las manipulan directamente ciertos peligros, de los cuales es fácil precaverse observando las siguientes reglas prácticas formuladas por el profesor Henry Mortos, en la

última sesión de la Sociedad americana de luz eléctrica.

1.º No se coja ningún hilo ni se toque ningún aparato eléctrico cuando los pies pisen directamente el suelo, ó el cuerpo esté en contacto directo, por un punto cualquiera, con objetos de hierro, tubos de agua ó de gas, construcciones de ladrillo ó mampostería, etc., á menos que las manos no estén preservadas por guantes de caucho ó que no se haga uso de herramientas aisladas que un electricista haya reconocido como buenas ó en buen estado de aislamiento. Si es imposible dejar de pisar el suelo durante el trabajo, es preciso emplear zapatos con suelas de caucho, y

herramientas protegidas por un mango aislador.

2.º Es necesario no tocar nunca un hilo eléctrico ó un aparato con las dos manos á la vez, siempre que esto sea posible, y si es indispensable emplear las dos manos, es preciso asegurarse previamente que no hay corriente en la línea y que las dos manos, ó por lo menos una de ellas, están protegidas por guantes de caucho.

3.º Al tocar los hilos, trátese cada uno de ellos como si condujese una corriente peligrosa, y en ningún caso se han de poner en contacto inmediato dos ó más hilos á la vez.

4.º No se corte nunca un hilo en servicio sin haberlo avisado previamente al director de la fábrica ó á cualquier otra persona encargada de la vigilancia de la canalización; solicítese que se interrumpa desde luego el circuito en la estación central, y que no se cierre de nuevo este circuito hasta que esté completamente terminado el trabajo de la línea.

5.º No se toque ninguna polea, dinamo ni aparato alguno colocado en la sala de máquinas, sin conocer perfectamente la función del aparato y el modo de emplearse.

6.º Las herramientas usadas por los obreros que trabajen en las líneas, deben estar provistas de mangos aisladores de ebonita, ó de cualquier otra sustancia perfectamente aisladora. Es deber de todo obrero asegurarse de que sus herramientas están en buen estado y cumplen las condiciones de aislamiento necesarias para su seguridad. En las líneas aéreas debe haber un intervalo de 50 cm. por lo menos entre los soportes de los hilos dispuestos sobre los brazos horizontales de los postes, á fin de que un obrero pueda fácilmente llegar á la parte superior de este poste y trabajar allí sin peligro.

7.º Los obreros encargados de la conservación de las lámparas de arco, antes de tocar á ellas, deben asegurarse que está abierta la comunicación que pone la lámpara dentro del circuito.»

J. F. G.

23.281.—La electricidad en la navegación fluvial.



Tomada de la *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*, la REVISTA, en su cuaderno de junio de 1891, sección de

Noticias Varias, daba la que aquí transcribimos:

«Después de un largo período de tener una estación provisional para cargar los acumuladores de las embarcaciones menores en el Támesis, la Sociedad Woodhouse Rawson ha decidido instalar una estación permanente en Chertsey. Ya se encuentra en construcción, y para el verano, que es cuando hay en Londres la costumbre de hacer esos paseos por el río, se encontrará la nueva estación en estado de cargar lanchas de todos tamaños. Presumimos que una estación de esa índole tendrá que hacer gran diferencia entre el precio que haga para usos diarios y constantes y el precio que establezca para recreos ocasionales. Entendemos que con esto se crea una nueva industria para los puertos y las poblaciones situadas á orillas de ríos navegables. Empieza en Londres, pero no tardará en generalizarse.»

J. F. G.

23.282.—Pseudohistoriadores.



Es frecuente, desgraciadamente, en el campo de la Historia la intervención de algunas personas que, bien por reunir ciertos títulos o por manifiesta osadía, se creen con derecho para «pontificar» sobre determinados sucesos históricos, así el que traemos ahora aquí se trata del «historiador» francés Julien Ch-André, del que no dudamos de sus conocimientos en el campo de la Historia, aunque aquí falle, quien en su *Historia de Oceanía*, traducida al español y publicada en Barcelona el año 1947, nos cuenta el arribo de Magallanes a la isla de Guam.

Veamos la «perla»:

«... sus tres miserables cáscaras... se lanzaron a la buena de Dios... Al fin el 6 de marzo de 1522... abordaron en Guam... Magallanes arrasó Guam...

¿Qué hay de cierto en lo que el francés escribe?»

Cáscaras, debe ser cosa del traductor queriendo referirse a *carcasas*, *vieillo carcasso*, *vejestorio*, *carcamal*, según el *Diccionario Larousse*; también pudiera referirse a *carca-*

mán, que así apoda la gente de mar al *barcarren pesado de malas cualidades marineras*. Lo cierto es que Magallanes arribó a Guam con las naos *Trinidad*, *Concepción* y *Victoria*; descubriendo el archipiélago el 6 de marzo de 1521, al que bautizó con el nombre de *Ladrones*, por lo aficionados al latrocinio de sus habitantes, también se les dio el nombre de *Velas Latinas*, «por la forma de las velas de las embarcaciones indígenas».

También nuestro «historiador» atribuye el descubrimiento del Pacífico a Cabral; sabido es que este inmenso océano fue descubierto por Vasco Núñez de Balboa, que lo bautizó con el nombre de Mar del Sur, el 28 de septiembre de 1513. Años más tarde, el 27 de noviembre de 1520, llegó a él Magallanes, dándole el nombre de océano Pacífico, por lo tranquilo de sus aguas en aquel momento.

E. S. R.

23.283.—Relación.



El día 3 de octubre de 1606, el navegante portugués, al servicio de España, Luis Váez de Torres, separado de la Armada del almirante Pedro Fernández de Quirós, cruzó el estrecho que separa Australia de Nueva Guinea, que lleva su nombre, recorriendo las costas de ésta y, quizá, de Australia. Transcribimos la que, el año 1607, desde Manila, elevó al rey Felipe III:

«Por el rumbo sudeste no hallé por ella señal de tierra; de aquí me volví al noroeste hasta 11 grados y medio; aquí di con el principio de Nueva Guinea, cuya costa va corriendo del este al oeste, cuarta del noroeste sureste; así la vine costeano al oeste, y por la parte del sur toda es tierra de la Nueva Guinea; está poblada de indios no muy blancos desnudos aunque bien tapadas las vergüenzas con cáscaras de árboles a manera de lienzo muy pintado, pelean con dardos y rodelas y algunas mazas de piedra con mucha plumería muy galana; van de luengo de costa más islas y pobladas; hay por toda la costa muchos puertos muy grandes con muy grandes ríos, muchas llanadas; va por fuera destas islas un

arrecife de bajos y entre ellos y la tierra tirman las islas.

»Hay canal por dentro; en estos puestos tomamos posesión en nombre de V. M. cuya discreción va con ésta; andadas 300 leguas de costa como tengo dicho y disminuido dos grados y medio que venimos a quedar en nueve; de aquí va empezando un placer (banco de arena) de tres brazas hasta las nueve que prolonga la costa ciento ochenta y tantas leguas, metímonos por el luengo de costa hasta siete grados y medio y el remate es de cinco; no pudimos pasar adelante por los muchos bajos y grandes corrientes que hay por todo él.

»Así hubimos de salir a la vuelta del sudeste por el dicho fondo, hasta once grados y va el placer más bajo; había muy grandes islas y parecía más a la punta de sur».

L. F. F.

23.284.—Una ley de ascensos.



A finales del año 1855 y principios de 1856 había un proyecto de ley de ascensos del Cuerpo General de la Armada que produjo polémicas y comentarios. Así, *El Diario Español* decía que: «tal proyecto de ley se había elaborado sin la mayor intervención de la Secretaría del Ministerio, ni haberse consultado ni dado participación alguna al Almirantazgo, ha impulsado a esta corporación, en uso de las facultades que le concede el decreto de su reciente creación, a representar a S. M. en contra del citado proyecto».

Por otra parte, otro periódico, el llamado *La España*, de aquellas fechas, anunciaba que el Almirantazgo en masa había dimitido, lo cual «ha producido la suspensión del destino a sus individuos, pasándose todos los antecedentes de este desagradable suceso al Tribunal Supremo de Guerra y Marina».

Y también otro periódico, *La Revista Militar*, tercia en el asunto y dice: «ignorando si esta corporación respetable (la Armada) se limitaría a protestar por creerse ajada en sus facultades, al no haberse pedido su parecer sobre una medida de tanta gravedad, nos encontramos muy aumentadas las dificultades que son naturales al examinar la complicada organización de la Armada».

L. M. L.

23.285.—Composición.



Continuando con la que el bertsolari José María de Iparraguirre dedicó a

«Ala dakite gizon biozdunak.
errendituari barkatzen;
egin an bera, bai, euskaldunak,
gudarik bada izaten:
izan gaitezen danok anaiak
eta alkartu gaitezen.
¡O! ez ibilli, Euskal leialak,
lurrak odolez estaltzene!

Izanagatik garaillaria
arrotasunik ez zuan,
ala zan gure gizon aundia
jazar-lekuan berean.
Burua zutik, begiak argi,
eta ezpata eskuan
ematen zuan beti arpegi
Argidutarren moduan.

Zededun ona beti izana,
eta budari aundia,
Jainkoak deitu zuan beregana
Jainkoak deitu zuan
Gizon illezkor argia.
Alabatua bere izena
gaur zeruetan jarria,
bere gloriaz bete zuana
betiko Euskalerria.»

don Antonio de Oquendo, véanse en «Miscelánea» números 23.216 y 23.248 de marzo y mayo pasados, la finalizamos con esta «tercera parte».

«Así saben los grandes corazones
perdonar a los vencidos,
y esta verdad
deben de tener en cuenta los euskaldunes
si son guerreros.
Seamos todos hermanos y unámonos.
¡Oh, no anden los leales vascos
cubriendo la tierra de sangre!

Siendo vencedor,
no tuvo orgullo;
así era nuestro gran hombre
en la lucha.
Erguida la cabeza, los ojos chispeantes
y la espada en la mano,
daba siempre la cara
como los héroes.

Siendo hombre de gran fe
y guerrero notable, llamó
Dios a su lado
al inmortal luchador.
Sea bendito su nombre,
hoy colocado en los cielos,
quien de gloria llenó
para siempre la Euskalerria.»

E. S. R.

23.286.—Marinería.



La marinería de la Armada Imperial del Japón estaba muy adiestrada militarmente, y daba gran rendimiento

empleada como infantería cuando la ocasión lo requería... Así fue durante los incidentes de China. Las tropas tomaron parte como refuerzo resolutivo.

Con ocasión de visitar la Escuela de Artillería de Yokosuka, donde se adiestraban los marineros que había de ir a China; pudimos ver algunos ejercicios de combate «con gran tinte de realidad». Y de los alumnos artilleros, todos estaban dotados de equipo para adiestrarse en la esgrima de bayoneta: careta, peto, fusil de esgrima... Y vimos a los alumnos de

una Escuela Náutica (Complemento o Reserva Naval) efectuar un curioso ataque a la bayoneta pasando sobre alambradas, haciendo unos puente a los que le seguían... Esto ocurría en 1934. Ya se preparaban los nipones para la gran expansión.

La fotografía, en la página siguiente, nos muestra un puesto militar en Shanghai guardado por marineros; foto un poco anterior a nuestra visita, todavía hablaban en esa capital de las hazañas de un valiente chino: «Jim el ametrallador», se le llamó.

Al cabo los japoneses dominaron la situación. Como primer escalón de reserva mantuvieron durante mucho tiempo, en Harbine, dos mil marineros mandados por un contralmirante y en Sanghai una pequeña guarnición también de marinería.

¡ C. M.-V.



23.287.—La Virgen del Carmen.



Esta advocación de la Santísima Virgen no es sólo la Patrona de la Marina española, en sus más diversos aspectos, es decir: de guerra, mercante, pesquera y deportiva; sino que además es la Patrona nacional de Chile.

En el año 1960 hubo allí un gran terremoto que produjo grandes daños materiales y vidas. El Gobierno español prestó significativas ayudas a la nación chilena y, entre otras, hizo gratis todo el billeteaje para un sorteo extraordinario de la lotería nacional de aquél país, cuyos beneficios eran a favor de los damnificados. En el dibujo de estos billetes figura la Virgen del Carmen.

L. M. L.

23.288.—Un fondo bibliográfico.



En el año 1612 se depositaron en la Biblioteca del Monasterio de El Escorial (entonces llamada librería), más de cuatro mil preciados manuscritos árabes, turcos y persas que formaban la biblioteca de Muley Zidon, Emperador de Marruecos, apresada por don Luis de Fajardo, capitán de las Galeas españolas.

Se hizo la definitiva entrega de este tesoro en el año 1614. Parte principal de esta colección de obras fue pasto de las llamas en el incendio que causó importantes daños en el monasterio en 1671. Lo que actualmente se conserva tiene un inmenso valor, en muy diversos aspectos, desde el contenido de los textos a las ilustraciones que adornan estos manuscritos.

L. M. L.

23.289.—Zamboanga.



Muy avanzado apostadero era el de Zamboanga, en las Filipinas. Muy lejos de España quedaba Manila y muy lejos de Manila Zamboanga. Allá en la turbulenta isla de Mindanao, y cerca quedaba Joló con otros terribles moros piratas. No se sabía si ellos o los de Mindanao eran los más atrevidos y feroces.

¡Zamboanga! Lo pongo entre exclamaciones pues mucho se presta la palabra al ensueño, al recuerdo romántico y guerrero... A pensar en nuestros oficiales de Marina allí destacados, con tantas clases y marineros leales, solitarios o con sus familias. Muchos de sus apellidos perduran aún en nuestra Armada.

Tiempos de combates al abordaje, el sable y la bayoneta contra el campilán. Otras veces eran los terribles juramentados, ébrios y suicidas, con sus ligaduras bien apretadas para impedir desangrarse antes de hacer muchas muertes.

Zamboanga era el apostadero de las Fuerzas Navales sútiles del Sur, con su avanzada a veces en Santa Isabel de Basilán, cuando se la quitaban a los moros.

Además de apostadero era Zamboanga la capital de la isla de Mindanao, luego cam-

bió... Las Fuerzas Navales y las del Ejército se batían codo a codo, en muy buena hermandad de armas.

C. M.-V.

23.290.—Sanidad.



Traemos aquí dos disposiciones relativas al tema:

Acuerdo:

Por orden del Almirantazgo de 23 de marzo de 1870, se concretaban las bases entre la Visitadora de las Hijas de la Caridad y la Armada. La superiora de las hermanas encargadas del servicio de los hospitales de Marina se consideraba subordinada al Comisario en todo lo que tenía relación con la parte administrativa.

Equiparación:

Los Practicantes Mayores, según la Real Orden de 31 de enero de 1873, tenían consideración de alféreces de Infantería de Marina.

A. R. D.



23.291.—Para pedir, «humildad».



Entre los historiales del personal de la antigua Dirección de Hidrografía encontramos este documento, fechado en Ferrol el 28 de abril de 1816 y dirigido al entonces ministro de Marina, don José Vázquez de Figueroa.

«Escmo. Sr. Como á un padre, y á un padre justo que se afana para el bien de sus hijos me presento á V. E. esta única y última vez.

Parece que debe reemplazarse una vacante en el depósito hidrográfico: si V. E. cree que en razón de utilidad puedo optar á la misma, le seré eternamente agradecido, impidiendo con su justicia se me postergue a otro por asuntos inconnos, cuando llegare á mano de V. E. la propuesta.

Bauzá, Villavicencio, Álava, Escudero y otros podrán informar á V. E. de mis estudios, de la suma afición que siempre tube a estas tareas, de los cinco idiomas que poseo, y de lo demás que juzgue oportuno.

Á la verdad esta confesión me llena de rubor, pero un padre disimulará ésta falta; interin ruego á Dios conserve la salud de V. E. y dilatado tiempo en ese Ministerio para bien de la Armada. Besa la mano de V. E. Escmo. Sr. Firmado Miguel R.»

A pesar de tanto jabón el resultado fue que el destino solicitado se lo dieron a otro, en concreto, a Jacobo Murphy, que había participado en la célebre expedición Malaspina (1789-1794).

I. B. L.

23.292.—Cádiz.



El progreso del puerto de Cádiz en el comercio con América se inició con una Real Cédula expedida por Felipe II en 16 de julio de 1561, ordenando preparar flotas y galeones para garantizar en lo posible la seguridad de las comunicaciones con las Indias, iniciando en dicho puerto las expediciones.

J. M.^a B.

23.293.—Determinación de la diferencia de longitud entre Puerto Príncipe y La Habana (1863).



El vapor *Bazán*, buque encargado de los trabajos de la Comisión Hidrográfica de las Antillas, salió a navegar el 24 de diciembre de 1862, después de que hubiesen sido terminadas las reparaciones a las que había sido sometido en el Arsenal de La Habana.

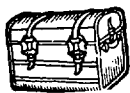
Los trabajos hidrográficos encomendados en aquel momento a la citada Comisión comenzaban por la determinación de las diferencias de longitud entre La Habana y los puntos de la costa comprendidos entre la punta de Maternillos y la punta de Maysí (costa norte de la isla de Cuba). En primer lugar se trabajó para conseguir aclarar las dudas que existían sobre la longitud de la punta Lucrecia. Para ello fue preciso empezar determinando la diferencia de longitud existente entre La Habana y Puerto Príncipe por medio de señales eléctricas, pues éste era el punto más oriental de la isla al que llegaban las líneas telegráficas.

Puesto el telégrafo a disposición de la Comisión, ésta se dividió en dos secciones: la primera, compuesta por el teniente de navío Serrano y el alférez de navío Delgado, se trasladó en el vapor a Puerto Príncipe, donde debía arreglar los cronómetros y observar las señales; la segunda, compuesta por el teniente de navío Pujazón y el primer piloto del *Bazán*, quedó en La Habana, donde hicieron observaciones análogas.

Según consta en la documentación conservada sobre estos trabajos en la Biblioteca del Real Observatorio de la Armada, el método empleado consistió en realizar comparaciones de las referencias horarias de las estaciones de Puerto Príncipe y La Habana por medio de señales telegráficas. En cuatro días se hicieron cien señales repartidas en cuatro series, dos procedentes de Puerto Príncipe y dos de La Habana. Para la determinación de tiempo medio en cada una de las estaciones los miembros de la Comisión realizaron observaciones de alturas correspondientes de Sol, utilizando sextantes con horizonte artificial.

F. J. G.

23.294.—Centenario.



Si bien fue en agosto de 1890 cuando se inauguraron las Hijas de la Caridad en el Hospital de Marina de Cartagena,

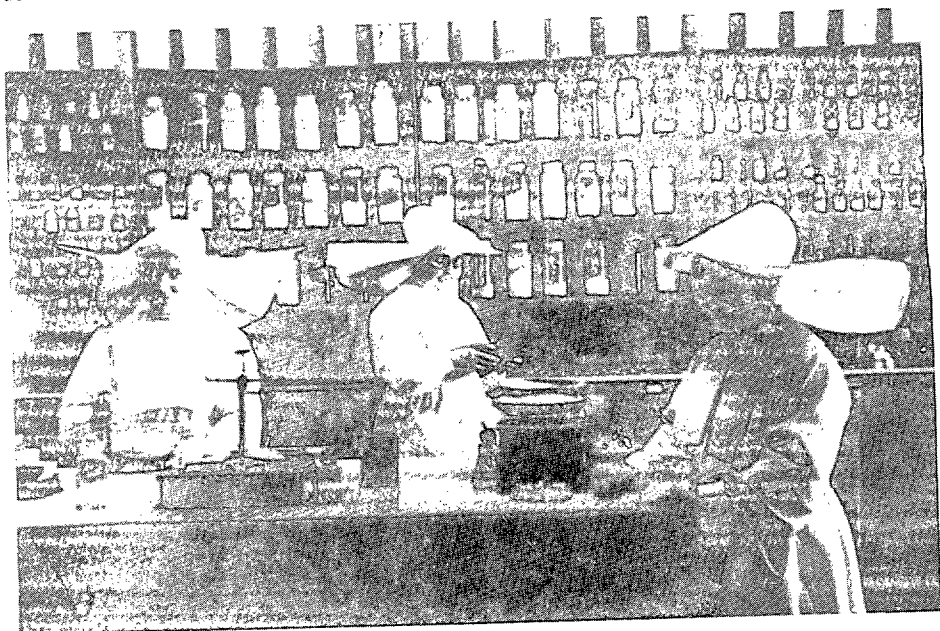
una vez que la Armada se hizo cargo de dicho hospital, que había estado bajo la Administración de Guerra desde 1844, no sería hasta 1925 cuando se destinó a estas beneméritas mujeres al servicio de las farmacias de Marina, con ocasión de haberse aumentado el número de hermanas precisamente en el referido hospital de Cartagena, asignándose, de ellas, dos para la farmacia y otras dos para el gabinete de inyectables, anejo a ésta.

Durante una centuria han venido prestando con elevada espiritualidad y total dedicación al marino enfermo un sin par servicio lleno de profesionalidad, eficacia y bien hacer. Ellas han sido testigo de la profunda transformación experimentada en las antiguas boticas, convertidas hoy en modernas y bien dotadas oficinas de farmacia hospitalaria. Las fórmulas magistrales han dado paso a las especialidades farmacéuticas, de compleja elaboración; el mortero ha sido sustituido por un conjunto de técnicas de elevada precisión.

En la presente fotografía se ve a las Hijas de la Caridad en la farmacia del antiguo Hospital Naval del Mediterráneo en 1945, confeccionando píldoras, cremas, pomadas y papeliños; al fondo se ve un repleto y bien ordenado botamen auténticamente singular donde estaban depositadas las diferentes sustancias químico-farmacéuticas, materia prima de los diversos preparados medicinales. Son sor María Portal, sor Matilde Valentín y sor Adela Sanz (de izquierda a derecha). De ellas sólo pervive sor Adela, farmacéutica, que aún presta su eficaz colaboración con una discreción y exquisita ausencia de protagonismo digna de todo elogio, en la farmacia del moderno hospital, habiendo sido justamente distinguida con la Cruz del Mérito Naval.

Destacamos esta fotografía, cedida por el teniente coronel don Manuel Martínez Cerro, con ocasión de dos efemérides: la llegada de las Hijas de la Caridad al hospital de Cartagena y el cambio de jurisdicción de dicho hospital del Fuero de Guerra al de Marina en la señalada fecha de 1890, cuyo centenario se celebró el pasado año.

M. M. C.

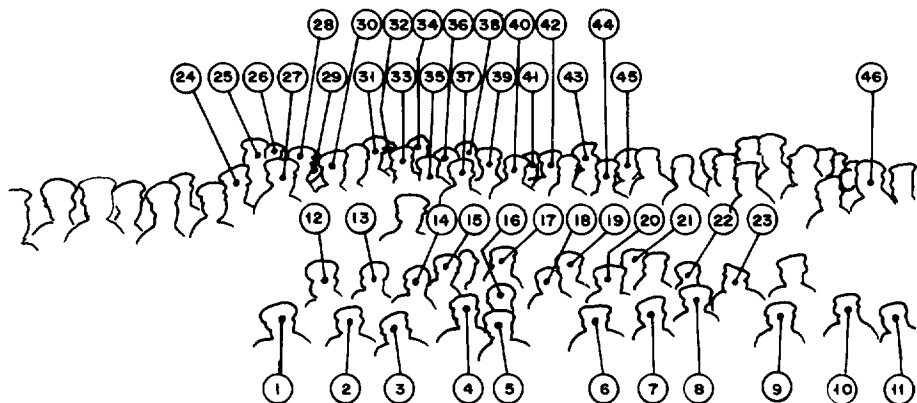


23.295.—Vieja foto.



El capitán de fragata (RNA) (RA), don José A. Lallemand Abella, nos envía ésta que gustosamente publicamos, dice al dorso: «Melilla, los marinos del *Regente* en viaje de instrucción (1916). El comandante general Aizpiru y el comandante del *Reina Regente*, Sr. Pasquín, acompañados de los profesores y guardiamarinas del crucero *Reina Regente* después del *lunch* con que fueron obsequiados por los oficiales del Ejército en la posición de Monte Arruit». Los identificados son:

- 1.—Aspirante de primera don Luis G. Miquel y Rodríguez de la Encina.
- 2.—
- 3.—Aspirante de primera don Francisco Fernández y de la Puente y Gómez.
- 4.—Aspirante de primera don José de la Rocha y Riedel.
- 5.—Aspirante de primera don Juan M. Durán y González.
- 6.—Aspirante de primera don Rafael Guitián y Carlos-Roca.
- 7.—Aspirante de primera don Ramón de Aubarede y Leal.
- 8.—Aspirante de primera don Aquiles Vial y Leste.
- 9.—Aspirante de segunda don Nicolás Piñero Bonet.
- 10.—Aspirante de segunda don Vicente Cervera y Jiménez Alfaro.
- 11.—Aspirante de primera don Joaquín Arbolí e Hidalgo.
- 12.—Aspirante de segunda don Ramiro Núñez de la Puente.
- 13.—Aspirante de primera don Antonio Núñez Rodríguez.
- 14.—Aspirante de primera don Claudio Alvargonzález y Sánchez Barcáiztegui.
- 15.—Aspirante de primera don Rafael Cervera y Cabello.
- 16.—
- 17.—Aspirante de primera don Pedro Sanz Torres.
- 18.—Aspirante de primera don Ricardo Calvar y González-Aller.
- 19.—Aspirante de segunda don Gonzalo Bruquetas y Llopis.
- 20.—Aspirante de segunda don Emilio Cano-Manuel Aubarede.
- 21.—
- 22.—Aspirante de segunda don Francisco Benito Perera.
- 23.—Aspirante de segunda don Vicente Agulló Asensi del Cano.
- 24.—Aspirante de segunda don Juan J. Jauregui y Gil Delgado.
- 25.—Aspirante de primera don Francisco Pemartín Sanjuán.
- 26.—
- 27.—Aspirante de primera don Fernando Meléndez Bojart.
- 28.—Aspirante de primera don Julio César del Castillo y Escarza.
- 29.—Aspirante de primera don Pablo de Santa Ana y de la Rosa.

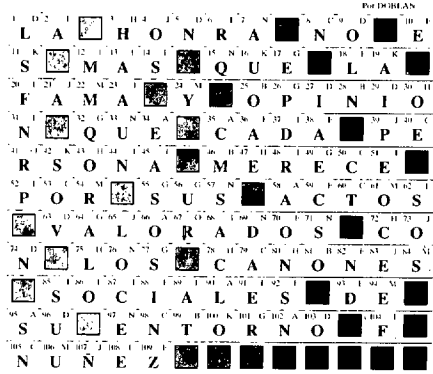


- 30.—Aspirante de primera don José Garat y Rull.
- 31.—Aspirante de segunda don Carlos Vázquez Reyes.
- 32.—Aspirante de primera don Vicente Giromella Ronquillo.
- 33.—Teniente de navío don Joaquín Cervera Valderrama.
- 34.—
- 35.—Aspirante de segunda don José R. Rodríguez y Gil de Atienza.
- 36.—
- 37.—Capitán de corbeta don Salvador Carvia y Caravaca.
- 38.—Aspirante de primera don Isidro Saiz Corratgé.
- 39.—Aspirante de segunda don Ricardo Casas y Miticola.
- 40.—Capitán de navío don Manuel Pasquín y Reinoso.
- 41.—Aspirante de segunda don Faustino Ruiz González.
- 42.—Aspirante de primera don Mariano Romero y Carnero.
- 43.—Aspirante de segunda don Carlos Barreda y Terry.

- 44.—Aspirante de primera don Alejandro Molins Soto.
- 45.—Aspirante de primera don Juan Antonio de Aramburu y Santa Olalla.
- 46.—Teniente de navío don Rafael Ramos Izquierdo y Gener.

R.

MARINOGRAMA NÚMERO 273



MARINOGRAMA NÚMERO 274

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

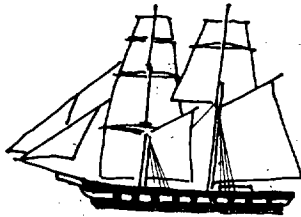
Palabras

- A.—Cualquiera de los dos cabos muy gruesos que se colocaban en ayuda de los obenques 17 24 95 50 108
- B.—Pieza central o alma de un palo macho de la arboladura 104 92 47 59 29
- C.—(En plural): Maza de hierro que se lanzaba a los navíos enemigos 45 53 68 23 69 93 78 32 91 67
- D.—Dispondréis las velas de un buque de manera que reciban el viento de lleno 62 87 60 86 79 43 83 77 35 99 63
- E.—Dícese del buque que tiene mucha estora y poca altura de casco 84 75 42 89 11 107
- F.—Cada uno de los maderos que se usan a bordo para apoyar objetos pesados 28 105 56 7 44 58
- G.—Recogéjelo formando roscas un cabo, cadena o vela enrollada 102 1 73 61 46 103 19 71 97
- H.—Caja cubierta con encerados, dentro de la cual se acomodan los coyos de la tripulación 20 49 96 13 55 33 36 15
- I.—Vicealmirante francés, nacido en 1882. Fue Jefe del Departamento de Balística y Armamento. Comandante en Jefe de la Flota francesa libre . . . 30 18 4 76 16 48 100 88

DEFINICIONES

Palabras

J.—Biog.: Célebre geógrafo árabe. Nació en Ceuta en 1099. Era descendiente de Mahoma por Fátima. Estudió en Córdoba geografía. Viajó por el Mediterráneo y se estableció en Sicilia. Escribió varias obras	65 34 54 2 39 94
K.—Provincia Marítima del E de Costa Rica que limita por el N con la de Heredia y en un corto trecho con Nicaragua de la que lo separa el río San Juan	82 40 52 3 101
L.—Agua solidificada a causa de un descenso de la temperatura	5 85 70 21 10
M.—Biog.: Marino norteamericano. Nació en 1750 y murió en 1778. Después de abandonar la Marina inglesa, en 1773, durante la guerra de la Independencia, obtuvo el mando de un buque de los Estados Unidos	74 6 37 64 51 12
N.—Geog.: Capital de la República Democrática Alemana, que se halla emplazada en la confluencia, del Elba con el Weisseritz	80 9 41 72 90 38
Ñ.—Hidr.: Corriente de agua que va a desembocar en el mar	14 66 8
O.—Zool.: Ave del orden de los pájaros dentirrostrós, muy parecida al mirlo	22 25 31 57 27
P.—Es sección opuesta al HABER	106 26 98 81



AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Se ruega a los señores suscriptores que en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentren en la situación de «disponible forzoso» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3 - 1.º 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades de la Fuerza.

Crucero de Instrucción 1990/91 del «Juan Sebastián de Elcano».—El buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* continúa realizando su viaje de Instrucción.

Durante el mes de junio realizó escalas en Miami (del 1 al 6) y Baltimore (del 12 al 18), encontrándose actualmente de regreso a la península, teniendo prevista la finalización de su viaje en Marín el día 12 de julio.

Una comisión del buque se desplazó a Nueva York para participar en la parada de bienvenida a las fuerzas del golfo Pérsico.



Parada de bienvenida a las fuerzas del Golfo en Nueva York.—El día 25 de mayo salió de Cartagena la corbeta *Descubierta* para asistir a los actos de bienvenida a las fuerzas participantes en el conflicto del Golfo, que se celebró en Nueva York los días 9 y 10 de junio, para, además, servir de apoyo al personal que participó en los actos que, acompañando al embajador de España en Washington, fue el siguiente:

— Capitán de navío Rapallo Comendador (comandante de la Agrupación «Bravo»).

- Una comisión de guardiamarinas (un abanderado y cuatro escoltas).
- Banda de música del *Juan Sebastián de Elcano* (ocho músicos y cuatro cornetas).
- Una sección de honores de la dotación de la corbeta *Descubierta*.



Crucero fin de curso de los alumnos de la Escuela Naval Militar.—Los alumnos de la Escuela Naval Militar (140) realizaron el crucero fin de curso a bordo de los destructores *Gravina*, *Méndez Núñez*, *Lángara* y *Blas de Lezo* desde el 31 de mayo.

Durante el viaje realizaron escalas en Gijón (del 2 al 4), Rota (del 7 al 9) y Cartagena (del 11 al 13), para finalmente participar en el ejercicio ANFIBEX 1/91 (del 13 al 23).

A la finalización de este ejercicio continuaron su crucero, haciendo escala en Málaga (del 24 al 26), Cartagena (el 27) y Las Palmas (del 30 de junio al 3 de julio).

El crucero finalizó en Marín el 10 de julio, siendo la última singladura de los destructores *Gravina* y *Blas de Lezo* antes de causar baja en la Armada.

Por otra parte, y dentro también de las actividades de instrucción y prácticas de fin de curso, los alumnos guardiamarinas de segundo del Cuerpo General e Intendencia embarcaron en distintos buques de la flota, haciéndolo cuatro de ellos en buques de la VI Flota de los Estados Unidos. Los alumnos de Infantería de Marina, también del cuarto curso, realizaron sus prácticas en el TEAR (San Fernando), terminando todos ellos el 10 de julio, fecha en que regresaron a la Escuela Naval para preparar los actos de Jura de Bandera y entrega de Despachos, que como viene siendo tradicional se celebran el 16 de julio, festividad de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada.



Ejercicio ANFIBEX 1/91.—Los destructores *Gravina*, *Méndez Núñez*, *Lángara* y *Blas de Lezo*, junto con unidades del Grupo Delta, Fuerzas de Desembarco del Tercio de Armada, las corbetas *Infanta Cristina*, *Diana* y *Cazadora*, el submarino *Delfín*, los dragaminas oceánicos *Guadalete*, *Guadamedina* y *Guadalquivir* y los dragaminas costeros *Júcar*, *Genil*, *Odiel*, *Sil* y *Miño*, llevaron a cabo el ejercicio ANFIBEX 1/91, que se desarrolló entre los días 13 y 27, a excepción de los dragaminas, que participaron en el ejercicio sólo los días 19 y 20, a su regreso del OCEAN SAFARI-91.

Las operaciones de desembarco se llevaron a cabo en la zona de la sierra del Retín.



Ejercicio MAR-21.—Las corbetas *Diana*, *Infanta Cristina* y *Cazadora* realizaron el ejercicio MAR-21 entre el 9 y el 19 en el mar de Alborán, Estrecho

y Cádiz. El submarino *Delfin* colaboró en dicho ejercicio, así como patrulleros de la Zona Marítima del Mediterráneo y aviones del Ejército del Aire.

Estas unidades tomaron parte simultáneamente en el ejercicio ANFI-BEX.



Pruebas SONAR de la fragata «Cataluña».—Realizó pruebas con sonar 1160LF en aguas atlánticas entre el 27 de mayo y el 4 de junio.

Al finalizar dichas pruebas realizó una escala en Lisboa (del 5 al 6) para incorporarse a continuación al ejercicio OCEAN SAFARI-91. En dichas pruebas colaboró el submarino *Mistral*, entre el 1 y el 4 de junio.



Joint Maritime Course (JMC-912).—La fragata *Extremadura* realizó un adiestramiento avanzado en el Reino Unido, entre el 24 de mayo y el 8 de junio, con unidades británicas y de otras naciones aliadas, en los accesos al canal de la Mancha.



Ejercicio PRE-OCEAN SAFARI-91.—Las fragatas *Santa María*, *Numancia* y *Baleares*, y el buque tanque de CAMPSA *Campeón*, realizaron ejercicios de adiestramiento previo al OCEAN SAFARI-91, en aguas del golfo de Cádiz y Canarias, entre el 27 de mayo y el 5 de junio. Asimismo, colaboraron patrulleros de la Zona Marítima de Canarias y el submarino *Narval*.



Ejercicio OCEAN SAFARI-91.—Las fragatas *Santa María*, *Numancia*, *Cataluña* y *Baleares*; los submarinos *Mistral* y *Narval*; los patrulleros *Lazaga* y *Cadarso*; los dragaminas oceánicos *Guadalquivir*, *Guadalete* y *Guadalmedina*, y los dragaminas costeros *Júcar*, *Genil*, *Odiel*, *Duero*, *Sil* y el petrolero de CAMPSA *Campeón*, tomaron parte en el ejercicio OCEAN SAFARI-91, en aguas del Atlántico y golfo de Cádiz, entre el 6 y el 18 de junio, con unidades de la OTAN, en ejercicios de adiestramiento, para ejercitar los planes de contingencia, los acuerdos logísticos de coordinación y las operaciones coordinadas de control de tráfico marítimo.

Procedente del JMC-91 la *Extremadura* se unió a este ejercicio el día 10 para participar hasta el 12 como fuerza de oposición.



PASSEX hispano-alemán.—Las fragatas *Santa María*, *Numancia* y *Baleares* realizaron ejercicios de oportunidad (PASSEX) con dos fragatas, dos des-

tractores y un buque auxiliar de la Armada alemana en los días 3 y 4 de junio, cuando éstas se dirigían en tránsito hacia Portugal, procedentes de Canarias.

Aviones AV-8 de la Flotilla de Aeronaves, basados en San Javier, realizaron ejercicios de ataque a unidades de superficie el día 4 de junio, con la fragata alemana *Niedersachsen*, al sur de Baleares.



PASSEX hispano-belga.—Realizado por el submarino *Delfín* el día 6 en aguas de Cartagena con la fragata belga *Wielingen*, durante el cual se realizaron ejercicios antisubmarinos.



PASSEX hispano-norteamericano.—Realizado por la fragata *Numancia* y aviones de patrulla marítima del Ejército del Aire en el golfo de Cádiz y Alborán, entre el 17 y el 29, con aviones de patrulla marítima norteamericanos basados en Rota.

La fragata *Santa María* está efectuando ejercicios de adiestramiento con unidades del Grupo del CV *Forrestal* en aguas del Mediterráneo occidental desde el 20 de junio hasta el 10 de julio.



PASSEX hispano-italiano.—El submarino *Delfín* realizó dos ejercicios antisubmarinos con una agrupación de unidades italianas en aguas de Baleares en dos períodos.(del 18 al 19 y del 24 al 25).



Ejercicio MEDATEX-91.—El buque de desembarco *Velasco*, con una compañía de Infantería de Marina, y el buque de apoyo *Poseidón*, con la Unidad de Buceadores de Combate (UEBC) embarcada, realizaron el ejercicio hispano-marroquí MEDATEX-91 en aguas de Alhucemas entre el 9 y el 14 de junio.

Por parte de la Marina marroquí participaron un buque de desembarco clase *Batral*, con una compañía de Infantería de Marina, una sección de buceadores de combate y dos patrulleros.



STANAVFORLANT.—La agrupación permanente de la OTAN STANAVFORLANT realizó escala en La Coruña entre los días 28 de junio y 1 de julio.

La fragata *Cataluña*, coincidiendo con esta escala, se incorporó a dicha agrupación con la que permanecerá hasta el próximo día 3 de octubre.

Operaciones en el golfo Pérsico y mar Rojo.—El transporte de ataque *Castilla* y el buque de transporte *Contramaestre Casado* salieron de Cádiz el 13 para dirigirse al puerto turco de Mersin, al objeto de embarcar al personal y material del Ejército de Tierra destacado en el norte de Irak, para su traslado a la península.

Las fragatas *Reina Sofía* y *Asturias* se encuentran en las zonas de patrulla del golfo Pérsico y estrecho de Tirán, respectivamente, llevando a cabo misiones de control de embargo.

Hasta el día 31 de mayo la unidades de la Agrupación en sus distintas fases han realizado las interceptaciones y llevado a cabo las visitas de inspección que a continuación se expresan:

AGRUPACIÓN	UNIDADES	INTERCEPT.	VISITAS INSP.
Primera (26 AGO/23 NOV 90)	<i>Santa María</i> <i>Cazadora</i> <i>Descubierta</i>	1.180	40
Segunda (31 OCT 90/19 FEB 91)	<i>Numancia</i> <i>Diana</i> <i>Infanta Cristina</i>	1.458	74
Tercera (22 ENE/8 MAY 91)	<i>Victoria</i> <i>Vencedora</i> <i>Infanta Elena</i>	2.127	125
Cuarta (21 ABR/31 MAY)	<i>Reina Sofía</i> <i>Asturias</i>	379	26
TOTAL		5.144	265



Naos del Descubrimiento. Crucero 1991.—Las *Naos del Descubrimiento* se encuentran realizando el Crucero 1991, que se inició en Valencia el 24 de marzo y tienen previsto rendir viaje en Huelva el día 31 de julio, después de tocar una docena de puertos.

Procedentes de Génova, y después de realizar escalas en los puertos de Cartagena (del 31 de mayo al 4 de junio), Rota (del 7 al 12 de junio), Escuela Naval Militar (del 17 al 18) y Vigo (del 23 al 28), para dirigirse posteriormente a Santander, donde tienen prevista su llegada el 5 de julio.

Durante este tránsito son escoltadas por los remolcadores *Cádiz* y *Mahón*.

Deportes.

«**Regata General Óptica**».—Durante los días 31 de mayo y 2 de junio se han celebrado en aguas de la ría de Vigo las mangas correspondientes de la regata «General Óptica», en las que la dotación formada por los guardiamarinas Villalonga, Ceballos, Fernández Portal y Posada Novoa obtuvieron un resonante éxito, resultando vencedores en la clase «Cuarto de Tonelada», y primeros en la clasificación provisional «Copa Rolex».



Trofeo «Marqués de la Victoria».

Publicamos la clasificación final del Campeonato de Vela de la Armada celebrado el pasado mes de abril en la ría de Marín, así como dos momentos de las regatas y de las entregas de premios.

Los tres trofeos, «Marqués de la Victoria», Memorial «Álvaro de Urzáiz», y Memorial «Eduardo Velarde», fuerón ganados por el comandante López Díaz, que aparece en la foto en el momento de recibirlos, y el cabo primero veterano Piñón.





CLASIFICACIÓN FINAL AL TÉRMINO DE LA 4.ª PRUEBA.

N.º	VELA	BARCO	CLUB	PATRÓN	PROEL	PO1	PUN1	PO2	PUN2	PO3	PUN3	PO4	PUN4	PO5	PUN5	TOTAL
1	E27081	Xacarandaina	C.N.R. Ferrol	CTE. López Díaz	C1. Pinón	2	3.0	2	3.0		0.0	1	0.0		0.0	6.00
2	E19130	Siroco	C.N.R. Marín	GM2. Villalonga	GM. Guerra	1	0.0	1	0.0		0.0	9	15.0		0.0	15.00
3	E26979	Terral	C.N.R. Marín	ASP2. Glez. Cela	ASP2. Leira Neir	3	5.7	3	5.7		0.0	3	5.7		0.0	17.10
4	E24780	Oblongo	C.N.R. Madrid	CN. Cominges	CF. Touza	7	13.0	6	11.7		0.0	2	3.0		0.0	27.70
5	E19131	Ventolina	C.N.R. Marín	CC. Suances	M2. Amarello	4	8.0	8	14.0		0.0	5	10.0		0.0	32.40
6	E25080	Mirfak	C.N.R. Ferrol	C. INT. Pardo	M2. Maceiras	6	11.7	5	10.0		0.0	6	11.7		0.0	33.40
7	E19884	Barqueira	C.N.R. Ferrol	Armada Luaces	Vilariño Cerda	11	17.0	12	18.0		0.0	4	8.0		0.0	43.00
8	E26369	Brisa	C.N.R. Cartagena	CTE. Aldegunde	SI. Cifre	5	10.0	4	8.0		0.0	21	27.0		0.0	45.00
9	E 2080	Vispón	C.N.R. Ferrol	AN. Pomares	ASP1. S. Castano	14	20.0	11	17.0		0.0	8	14.0		0.0	51.00
10	E26365	Alphar	C.N.R. Marín	GM2. Pérez Núñez	GM2. Aceña Medin	9	15.0	9	15.0		0.0	16	22.0		0.0	52.00
11	E 34	Jaloque	C.N.R. Cartagena	TTE. Haenelt	TTE. Escondrilla	10	16.0	18	24.0		0.0	10	16.0		0.0	56.00
12	E26978	Tifón	C.N.R. Marín	GM2. S.G. Leonard	GM2. Rdz. Mendoza	19	25.0	13	19.0		0.0	7	13.0		0.0	57.00
13	E 6657	Blue	C.N.R. Madrid	AN. Escribano	M2. Tuya Lara	13	19.0	10	16.0		0.0	17	23.0		0.0	58.00
14	E21582	Andarivel	C.N.R. Marín	ASP1. Valdés	ASP1. Touza Gil	15	21.0	15	21.0		0.0	14	20.0		0.0	62.00
15	E26170	Sapiña	C.N.R. Cartagena	CF. S. Barcáiztegui	ASP1. Pastor Ve.	R	33.0	7	13.0		0.0	11	17.0		0.0	63.00
16	E25384	Bonaire	C.N.R. Marín	GM. Posada	GM2. Polavieja	12	18.0	R	28.0		0.0	13	19.0		0.0	65.00
17	E24787	Porto Pi	C.N.R. Canarias	T.M. Acosta	TN. Moreno	20	26.0	16	22.0		0.0	12	18.0		0.0	66.00
18	E 7	Fresco	C.N.R. Cartagena	SB. Alcobas	ASP1. Márquez	21	27.0	14	20.0		0.0	20	26.0		0.0	73.00
19	E26988	Xangurro	C.N.R. Canarias	SI. Rey Veiga	AI. Ruiz Azcara.	22	28.0	20	26.0		0.0	15	21.0		0.0	75.00
20	E25746	Vendaval	C.N.R. Marín	ASP1. Dolarea	ASP1. Cardona	16	22.0	R	28.0		0.0	19	25.0		0.0	75.00
21	E 2708	Wallaby	C.N.R. Ferrol	TTE. Ortiz	AN. Carvajal	23	29.0	17	23.0		0.0	18	24.0		0.0	76.00
22	E25386	Embat	C.N.R. Cádiz	TN. Flethes	AN. Avanzini	8	14.0	R	28.0		0.0	N	34.0		0.0	76.00
23	E26366	Aldebaran	C.N.R. Marín	ASP2. Rosano	ASP2. Cano García	18	24.0	R	28.0		0.0	22	28.0		0.0	80.00
24	E 23	Faro	C.N.R. Ferrol	Vera Meizoso	S. Campillo	17	23.0	R	28.0		0.0	N	34.0		0.0	85.00
25	E25688	Norie	C.N.R. Cádiz	CV. Camacho	CV. López Rguez.	24	30.0	21	27.0		0.0	23	29.0		0.0	86.00
26	E25382	Altair	C.N.R. Marín	GM2. Estrella	GM2. Bazán	26	32.0	19	25.0		0.0	R	30.0		0.0	87.00
27	E21583	Escota	C.N.R. Marín	ASP2. Alonso	ASP2. Jover	25	31.0	R	28.0		0.0	R	30.0		0.0	89.00

Campeonatos de Tiro de la Armada.—Durante los días 13, 14, 15 y 16 de mayo se celebraron los Campeonatos de Tiro de la Armada, en su edición de 1991, en sus distintas modalidades de arma larga y arma corta.

Las tiradas de la competición tuvieron lugar en las dependencias de la Escuela Naval Militar, instalaciones del Ejército de Tierra en Figueirido y en el campo de tiro deportivo de Ponte Bora.



Participó un numeroso grupo de oficiales, suboficiales, cabos y otro personal de la Armada de las distintas Zonas Marítimas, Jurisdicción Central y de la Flota, así como 10 caballeros alumnos de la Escuela Naval Militar.

Entre los distintos ganadores en las diferentes modalidades son de destacar el capitán de corbeta Crespo Páramo, vencedor absoluto en arma larga, y el sargento de Infantería de Marina Bueno Vega, en arma corta.

Igualmente se hicieron acreedores de mención especial los guardiamarinas Fuente de Cabo y Yanguas Guerrero, en arma corta y arma larga, respectivamente.

La entrega de trofeos a los ganadores de las distintas modalidades, que se celebró en el Casino de Alumnos de la Escuela Naval, fue presidida por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Excmo. Sr. don Francisco José López de Arenosa Díaz.

Los mejores tiradores fueron designados para participar en la VII Semana de Tiro Interejércitos en Santiago, los días 20 a 25 de mayo.



En las fotos, dos momentos de la entrega de premios y el grupo de galardonados.

Arma corta:

Velocidad militar: 1.º, sargento de Infantería de Marina Bueno Vega; 2.º, sargento primero Martínez Tellado; 3.º, teniente coronel de Infantería de Marina Oteyza y Copa.

Fuego central: 1.º, sargento de Infantería de Marina Bueno Vega; 2.º, sargento primero Martínez Tellado; 3.º, comandante de Infantería de Marina Lena de Terry.

Pistola aire: 1.º, capitán de corbeta Fernández de los Ríos; 2.º, sargento primero Martínez Tellado; 3.º, capitán de navío Nieto Moreno.

Velocidad olímpica: 1.º, sargento de Infantería de Marina Bueno Vega; 2.º, capitán de navío Moreno de Guerra; 3.º, teniente coronel de Infantería de Marina Oteyza y Copa.

Libre: 1.º, comandante de Infantería de Marina Lena de Terry; 2.º, sargento primero Martínez Tellado; 3.º, capitán de navío Nieto Moreno.

Arma larga:

Fusil Standard precisión: 1.º, capitán de corbeta Crespo Páramo; 2.º, comandante de Infantería de Marina López Patricio; 3.º, capitán Gallego Camba.

Fusil CETME precisión: 1.º, sargento de Artillería Reyes López; 2.º, sargento de Máquinas Piñeiro Dopico; 3.º, sargento escribiente Díaz Álvarez.

Fusil Standard velocidad: 1.º, comandante de Infantería de Marina López Patricio; 2.º, capitán de corbeta Crespo Páramo; 3.º, capitán de Infantería de Marina Gallego Camba.

Fusil CETME velocidad: 1.º, sargento de Artillería Reyes López; 2.º, capitán de Infantería de Marina Cruz Roldán; 3.º, guardiamarina de segundo Yanguas Guerrero.

Carabina Match: 1.º, capitán de Infantería de Marina Gallego Camba; 2.º, capitán de corbeta Crespo Páramo; 3.º, brigada de Infantería de Marina Torti Rodríguez.

Carabina 3 × 40: 1.º, capitán de corbeta Crespo Páramo; 2.º, capitán de Infantería de Marina Gallego Camba; 3.º, teniente coronel de Infantería de Marina Elizalde González.

Carabina neumática: 1.º, capitán de corbeta Crespo Páramo; 2.º, capitán de Infantería de Marina Gallego Camba; 3.º, teniente coronel de Infantería de Marina Elizalde González.

Mención especial arma corta: guardiamarina Fuente de Cabo. Arma larga: guardiamarina Yanguas Guerrero.

Visitas.

Visita a la Escuela Naval.—El pasado 21 de mayo una representación de 42 agregados militares, pertenecientes a 25 países con representación diplomática en España, visitaron la Escuela Naval Militar.

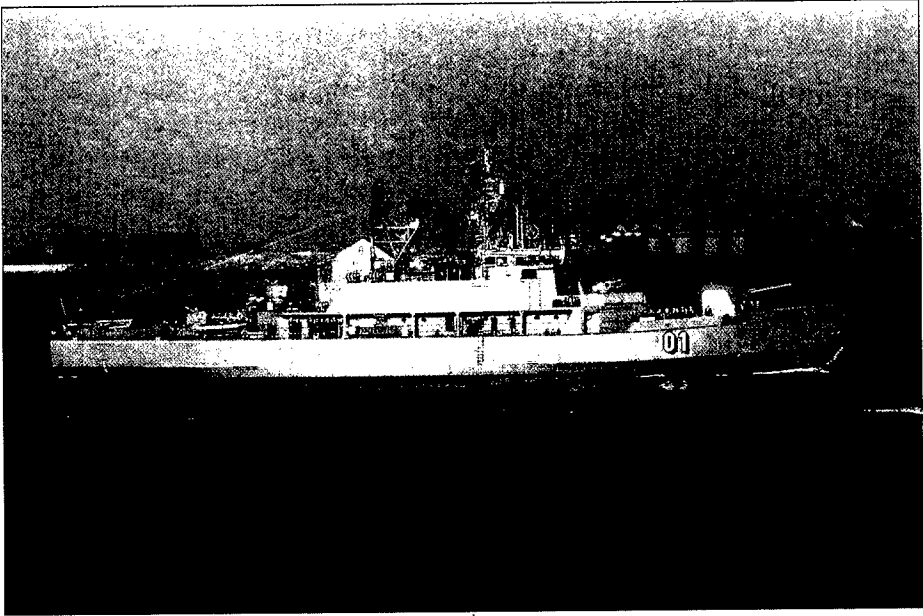
Los agregados, que venían acompañados por los contralmirantes don Alfonso León García y don Alejandro Artal Delgado, fueron recibidos por el comandante-director don Francisco Núñez Laccaci y oficiales de esta Escuela.

Tras una exposición en el Salón de Actos sobre la Escuela y las actividades que en ella se desarrollan, giraron una detenida visita por las instalaciones de la misma finalizando con un almuerzo en el hotel-residencia.



Un buque-escuela finlandés visita Barcelona.—Pese a haber visitado varias veces España (Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife), fue la primera vez que el buque-escuela de la Armada finlandesa *Pohjanmaa* M-01 lo hizo a Barcelona. Durante el crucero de instrucción del presente año, este buque, que zarpó de Helsinki el pasado 1 de mayo, ha visitado Barcelona, El Pireo, Burdeos y Den Helder, realizando un viaje de 49 días —33 de mar— que finalizó el 19 de junio al regresar a su base de Helsinki.

La visita de un buque algo atípico despertó gran interés en los medios informativos especializados barceloneses, dadas sus características de buque



con posibilidades rompehielos (su característica proa puede romper hielos de hasta 40 cm. de espesor) y de incorporar tecnologías de diversos países, en especial de la URSS. El mismo día de la llegada tuvo lugar una rueda de prensa, y en ella, tal vez lo que llamó más poderosamente la atención fue la extraordinaria renuencia que presentó el oficial que la dio, al realizar comentarios que se pudiesen considerar como «poco neutrales» por lo que llevasen de tomas de posición. En este aspecto el hábito del Tratado de París de 1947 pareció flotar en el ambiente.

A la rueda de prensa siguió una visita, en la que sólo pudo visitarse el exterior del buque, la cámara de oficiales, el aula de alumnos, la cocina y la cubierta de minas en las que se exponían cinco minas de orinque para enseñanza, bastante añejas a juzgar por algunos detalles.

Un punto de la habitabilidad que también llamó la atención, fue la solución al problema del alojamiento de los alumnos, en el interior de contenedores séxtuples, convenientemente trincados en los raíles de minas y que llegan a la cubierta de minas a través de escotillas de tamaño adecuado situadas en la toldilla del buque.

Las características del buque son:

Desplazamiento, 1.000 toneladas standard y 1.100 a plena carga; Dimensiones (eslora × manga × calado), 78,2 × 11,8 × 8. Equipo de propulsión, dos motores Wärtsilä Masa 16V22B de 5.850 CV, dos hélices, paso variable, turbina de maniobra en proa; Velocidad, 19 nudos; Autonomía,

3.500 millas a 15 nudos; Armamento, un cañón Bofors de 120/46 mm, dos Bofors de 40/70 mm y ocho de 23/60 mm, en montajes dobles de fabricación rusa; Armamento ASW, dos morteros rusos RBU 1.200 de cinco tubos, con alcance de 1.200 m y dos varaderos lanzacargas con cuatro cargas c/u.; 120 minas de todos tipos (también la británica Stonefish); Contramedidas Barricade (que no se vieron por ninguna parte) y ESM; Radares Signaal DA 05, bandas E/F, alcance 137 km. para blancos de 2 m², para detección, Philips 9LV200, banda J, para control de fuego y un radar de navegación en banda I; Sonar de búsqueda activa y ataque, alta frecuencia, de casco.

C. B. V.



Bajas de buques.—Por sendas órdenes de 17 de mayo se dispone la baja de los destructores *Blas de Lezo* y *Gravina* a partir del 30 de septiembre de 1991. El *Blas de Lezo* fue construido en Estados Unidos por Bath Iron Works, lanzado al agua el 30 de julio de 1945 y entregado el 2 de noviembre del mismo año con el nombre de USS *Noa* (DD 841), y transferido en préstamo a España el 31 de octubre de 1973. El *Gravina* (ex USS *Furse*, DD 882) también de procedencia estadounidense, se construyó por Consolidated Steel, lanzado el 9 de marzo de 1945 y entregado el 8 de junio del mismo año, para ser transferido a España en la misma fecha que su gemelo. Ambos pertenecían a la clase *Gea-*



Destructor *Blas de Lezo*.

Destructor *Gravina*.

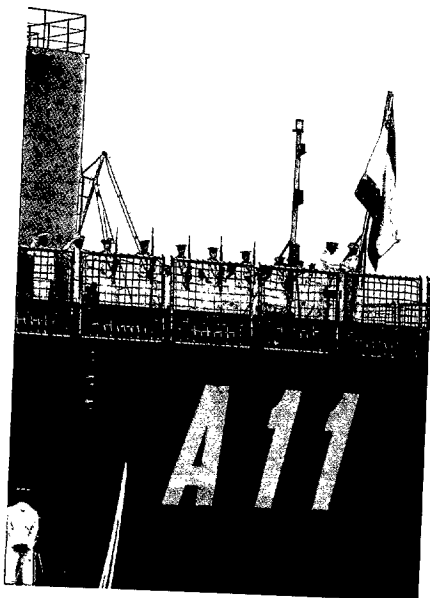
ring *Fram I* y se compraron en 1975, lo mismo que los demás de la misma serie (*Churruca*, *Lángara* y *Méndez Núñez*). Cuentan, pues, con la venerable edad, para un buque de guerra, de 46 años, de ellos 28 prestando servicio a la Armada de los Estados Unidos y 18 a la española. En las fotos, el *Blas de Lezo* y el *Gravina*.



G.

Entrega del «Mar del Norte».—El primer lunes de junio pasado, el día 3, la Armada española recibió, en un solemne acto celebrado en el Arsenal de El Ferrol, el PAF (Petrolero Auxiliar de Flota) *Mar del Norte A-11*. Resaltó la importancia e interés del acto la presencia del secretario de Estado de la Defensa, don Rafael de la Cruz Corcoll, que lo presidió; del AJEMA, almirante don Carlos Vila Miranda; del AJAL, almirante don José M.^a Gurucharrri Martínez; del ALCANT, almirante don Francisco José López de Arenosa Díaz, y del ALARFER, vicealmirante don Carlos González-Cela Pardo, que recibió el buque en nombre de la Armada. Por la Empresa Nacional «Bazán», el astillero constructor, estuvo presente su presidente, don Antonio Sánchez-Cámara Alba, y el director de la factoría de El Ferrol, don Natalio Rodríguez López, entre otros altos cargos.

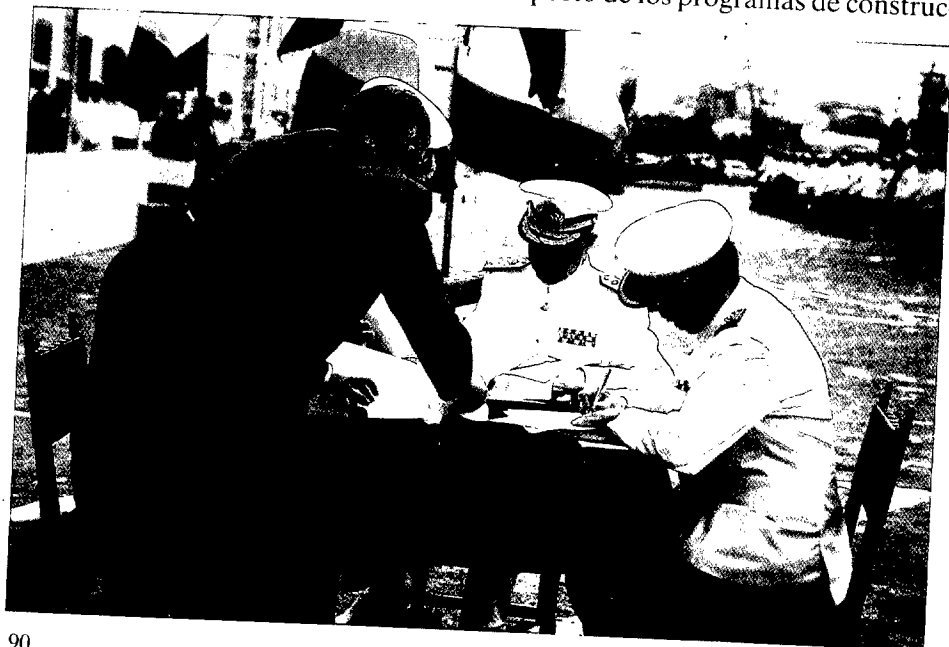
La documentación de la entrega fue firmada por el ALARFER en representación de la Armada y por el director de la factoría, actuando como inter-



ventor el coronel del Cuerpo de Intervención de la Defensa don Robustiano Fernández Ballesteros. Una vez recibido el buque, su comandante, capitán de fragata don Alfonso García Ramos, izó solemnemente la bandera ante toda la dotación formada en la toldilla. Como nota amable y por el momento aún algo atípica, merece citarse la circunstancia de que entre toda la dotación destacaba el uniforme femenino reglamentario de la alférez sanitario doña María Dolores Barroso Mora, ATS de a bordo.

Finalizado el acto de la entrega, las autoridades presentes efectuaron una rápida visita al buque. A continuación, el señor secretario de Estado de la Defensa ofreció una mini-rueda de prensa en la propia toldilla, durante la cual se puso de manifiesto el interés

que merece la Armada en los planes de construcción, tranquilizando a los medios informativos especializados al respecto de los programas de construc-



ción que se seguirán y mantendrán según está programado, para lo cual se obtendrán los créditos extraordinarios que sean precisos.

En las fotos, la firma del acta de entrega y el izado de la bandera a bordo.

C. B. V.



Entregas de buques.—En acto presidido por el ministro de Educación y Ciencia, señor Solana, se efectuó la entrega a la Armada, el 16 de mayo, del buque oceanográfico polar *Hespérides*. Construido por la Empresa Nacional «Bazán», fue lanzado al agua en abril de 1990 y costó 9.000 millones de pesetas, con cargo al Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Plan Nacional de Investigación y Desarrollo Tecnológico. Su construcción incorpora tecnología especial para la navegación entre los hielos, con capacidad para romper espesores de hasta 40 centímetros. Está propulsado por cuatro motores diesel de 1.300 kW y dos eléctricos de 1.400 kW. Durante el mes de junio realizó pruebas de equipos en aguas de Noruega y posteriormente en el mar de Alborán y aguas del Estrecho.



Recepción de las corbetas «Infanta Elena» y «Vencedora».—El pasado día 7 de mayo tuvo lugar en Cartagena la ceremonia de recepción de las cor-

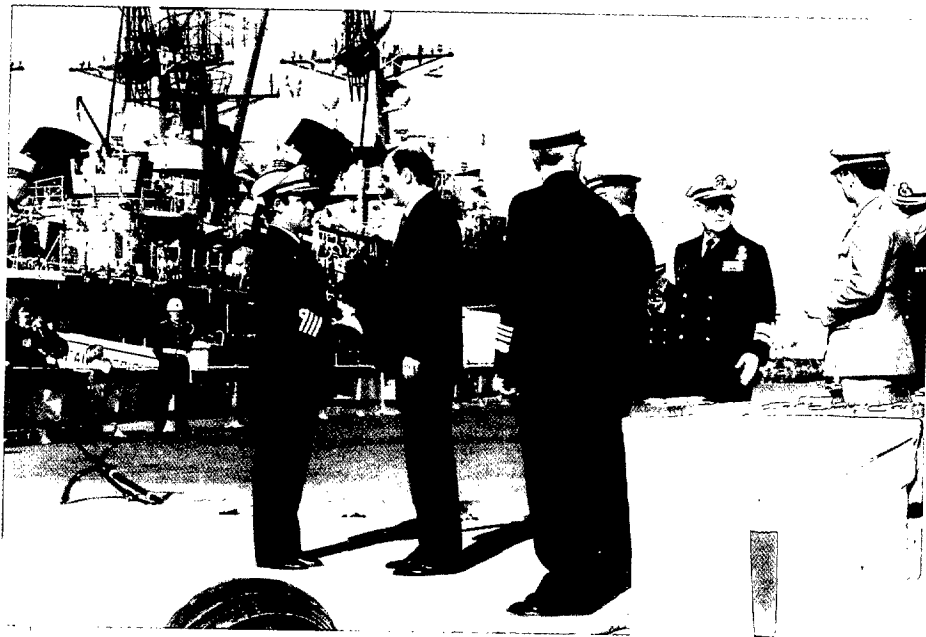


MINISDEF departiendo con los familiares de los miembros de las dotaciones.

betas *Infanta Elena* y *Vencedora*, que se reintegraron a la 21.^a Escuadrilla de Escoltas, procedentes de Oriente Medio como componentes de la Agrupación «Bravo».

La ceremonia fue presidida por el ministro de Defensa, que a su llegada en helicóptero al campo de deportes del Arsenal Militar, acompañado del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, fue recibido por el almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Jefe del Arsenal Militar de Cartagena, general Gobernador Militar de Cartagena, coronel Jefe del Sector Aéreo de Murcia, presidente de la Comunidad Autónoma de Murcia, delegada general del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia, presidente de la Asamblea Regional de Murcia y alcalde de Cartagena.

Tras serle rendidos los honores de ordenanza por una compañía de honores del Tercio de Levante de Infantería de Marina, con la bandera de la Zona Marítima, se trasladó al muelle de «La Curra», acompañado de las autoridades citadas, siendo recibido por el almirante de la Flota, almirante Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo y capitán de navío comandante de la 21.^a Escuadrilla de Escoltas. A continuación saludó a los comandantes de los buques y de unidades, jefes de centros y dependencias y directores de Escuelas, pasando a ocupar, seguidamente, el lugar destinado a la presidencia.



Imposición de condecoración al capitán de navío Rapallo Domenge, comandante de la Agrupación «Bravo», por el señor ministro.



Alocución del señor ministro.



Imposición de condecoraciones.

Asistieron numerosos familiares de los miembros de las dotaciones y público en general, que accedieron previamente al recinto, siendo amenizada la espera por la banda de música del Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena.

Finalizado el atraque, las dotaciones de la *Infanta Elena* y de la *Vencedora* formaron, parte en las respectivas toldillas y parte en tierra, junto con las de las restantes corbetas.

A las 18.00 horas dio comienzo el acto con una alocución del ministro, en la que dio la bienvenida a las dotaciones de la *Infanta Elena* y de la *Vencedora*, felicitándoles por la eficacia y brillantez en el cumplimiento de la misión encomendada.

Al término de su intervención, el capitán de corbeta Jefe de Órdenes de la 21.^a Escuadrilla de Escoltas dio lectura de la Orden Ministerial por la que se concedieron recompensas a personal de la Agrupación «Bravo», siendo impuestas las correspondientes condecoraciones por el ministro y por los almirantes jefes del Estado Mayor de la Armada, de la Flota y jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo.

Concluido el acto, el ministro y autoridades asistentes departieron con los miembros de las dotaciones y, posteriormente, se trasladaron al campo de



Entrada de la *Vencedora* en la dársena de Cartagena.

deportes del Arsenal Militar, desde donde el ministro y el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada emprendieron viaje de regreso a Madrid en helicóptero.

R. E.



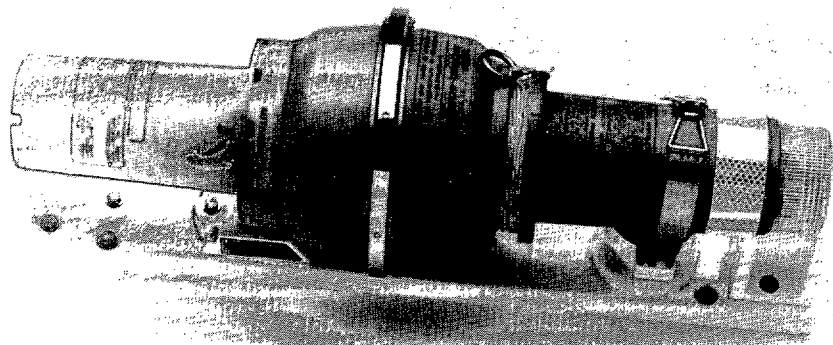
EXTRANJERO

Unión Soviética.

Según anunció la agencia «Tass» en mayo, el tiempo de prestación del servicio militar en la Armada soviética se ha reducido de tres a dos años. Ello puede tener importantes repercusiones; la mayoría de los firmantes occidentales del tratado CFE han acusado a la URSS de incumplirlo al convertir ciertas unidades de Infantería, que debían ser desmanteladas, en parte de la defensa de costas. Al reducir el tiempo de servicio, es evidente que también disminuirá el número de hombres, incluidos los del servicio de guardacostas.

Industria y tecnología.

Baliza automática de socorro.—La firma norteamericana Alden Electronics fabrica y comercializa la SATFIND-406 EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon), diseñada por MPR Teltech de Canadá. Este sis-



tema transmite la situación e identidad del buque en peligro a las estaciones de tierra a través del satélite COSPAS-SARSAT por medio de un transmisor que emite en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz. Se produce en dos versiones: una de activación manual y otra que se libera y activa al alcanzar cuatro metros de profundidad.

OTAN

Cambio de estrategia.

Los representantes de los quince países de la OTAN que se reunieron a finales del pasado mayo en Bruselas acordaron una reestructuración radical de los objetivos de la Alianza, con la finalidad de adaptarlos a la nueva situación mundial. En el comunicado final de esta reunión se informa también acerca del acuerdo para establecer una oficina multinacional de planificación para el futuro «Cuerpo de Intervención Rápida», oficina que se ubicará en el Cuartel General en Europa, o SHAPE. Desde dicha oficina se desarrollarán y coordinarán las fuerzas de Reacción del Mando Integrado de la OTAN en Europa.

Este y otros acuerdos adoptados en esta reunión, a la que no asistió Francia, suponen uno de los cambios más radicales en cuanto a la estrategia militar del Pacto del Atlántico, según declaraciones de diversos funcionarios de alto rango del Cuartel General de Bruselas. Así, en esta reunión se acordó la creación del Cuerpo de Intervención Rápida a que hemos aludido antes, integrado esencialmente por tropas europeas y que estará compuesto en principio por cuatro divisiones, dos británicas, una multinacional y otra más en el flanco sur, y todas ellas bajo el mando de generales británicos.

Por su parte, los Estados Unidos situará dos divisiones de su Ejército en el Viejo Continente, y bajo mando europeo, una de ellas al mando de un general alemán y la otra de un general belga. Pero, no obstante, conservará el mando de un Cuerpo de Ejército desplegado en Alemania, al que se integrará una división alemana. Las estructuras de estas nuevas fuerzas, bajo un mando europeo de carácter rotativo que tendrá por misión la coordinación de las tropas de Defensa, Reacción y Refuerzo, no supone, como algunos habrían pensado, la renuncia por parte de los Estados Unidos del mando supremo de la Alianza Atlántica.

A este respecto, el secretario de Defensa norteamericano, Cheney, manifestó que dada la contribución de los Estados Unidos a la defensa de Europa y lo que ha sido siempre norma de conducta en la OTAN, considera, en opinión personal, que sigue siendo apropiado que el comandante supremo siga siendo un general estadounidense.

Por su parte, el secretario general de la Alianza Atlántica, Manfred Wörner, evitó ser tajante en esa cuestión y señaló que la posibilidad de ceder a un europeo el mando supremo de la OTAN en Europa (SACEUR) irá incluida en el estudio que va a realizarse sobre las perspectivas de los nuevos objetivos de la Alianza, si bien advirtió que resultaría muy improbable que se llegase a una resolución sobre ese tema.

Un aspecto importante de sus declaraciones es que no se pondrían mayores objeciones a las nuevas democracias del centro y del este de Europa que traten de aproximarse a los aliados, pero que no se aceptará a ninguno de ellos como miembros, por la repercusión que ello tendría lógicamente en la Unión Soviética.

J. L. T.

MARINA MERCANTE

El transporte marítimo en la estrategia OTAN.

El pasado día 16 de mayo ANAVE celebró en sus locales asociativos una reunión sobre «Shipping in the Atlantic Alliance. Need for its existence in Crisis and War», que fue presentada por Mr. Even S. Englestad, de la Asociación de Navieros de Noruega.

Desde los trascendentales cambios en el Este de Europa, la OTAN ha cambiado su perspectiva estratégica. La retirada de fuerzas de la URSS en varios de esos países y la firma de un tratado de limitación de fuerzas armadas convencionales ha conducido a reclamar una mayor componente política para el futuro de la Alianza. Ahora bien, en un informe reciente sobre oferta y demanda de servicios de transporte marítimo en casos de crisis o de guerra, se sigue resaltando como trascendental la flota mercante de la OTAN.

El estudio utiliza como elemento fundamental, no solo el «pool» de barcos de la DSA (Autoridad de Defensa Marítima), sino el concepto de flota controlada por las compañías navieras establecidas en los países integrantes de la Alianza.

La denominada cuarta arma estratégica, la Marina Mercante, es, incluso en la menos crítica configuración internacional, un elemento clave en la garantía de un eficiente suministro de mercancías en el aprovisionamiento internacional.

Presentación de un segundo registro de buques español en Canarias.

La presentación del estudio sobre un segundo registro español de buques que se ha hecho en el seminario organizado por la Consejería Canaria de Transportes, no es una meta pero sí un paso positivo.

El estudio que comentamos es un jalón de carácter técnico, tras la decisión adoptada en julio pasado por la Administración en favor del instrumento de un registro especial de buques. Cabe, por tanto, la esperanza de que se modifique la trayectoria decadente de la actividad inversora en el sector.

Entidad para la agrupación de puertos y aeropuertos.

El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, anunció que el Gobierno tiene la intención de crear dos consorcios que agrupen a las entidades públicas que gestionan actualmente los puertos y aeropuertos españoles, según informa «Efe».

José Borrell dijo que el consorcio de puertos se concretará mediante una ley de reforma de la administración portuaria.

Con este proyecto, el ministro de Obras Públicas pretende delimitar las competencias de uso civil y militar de los puertos españoles, que facturan 60.000 millones de pesetas anuales, y en donde el Estado invierte 30.000 millones cada año.

El ministro de Obras Públicas y Transportes argumentó que este proyecto es coherente con los campos de actuación de los puertos y aeropuertos, que deben dejar de ser entidades administrativas y ajustar su actuación «a lo que realmente son: empresas que prestan servicios a los viajeros y a los transportistas».

J. S. A.

MARINA DE PESCA

La Comunidad Europea apoya la creación de empresas mixtas pesqueras.

La falta de caladeros suficientes en aguas de la Comunidad y las cada día mayores dificultades en otras aguas para lograr los mejores acuerdos, habrían aconsejado a Bruselas la vuelta al sistema utilizado en su día por España, aunque los diferentes Estados con caladeros ricos traten de poner mayores exigencias a la hora de establecer una empresa conjunta.

Los negociadores españoles trataron de lograr un mejor acuerdo para las empresas conjuntas, compromiso que se reflejó solamente en el establecimiento de un contingente a las exportaciones procedentes de dichas empresas, con la fijación de unos aranceles reducidos durante un período de siete años.

«Pescanova», en Namibia.

La empresa «Pescanova» realizará un programa de desarrollo de la industria pesquera en la localidad de Luderitz (Namibia), con una inversión cercana a los 32 millones de dólares (unos 3.000 millones de pesetas). Este programa permitirá crear 500 puestos de trabajo en la zona y aportará unos beneficios de 3.400 millones en 1992, año en el que comenzará a operar. «Pescanova» construirá un complejo industrial para procesamiento de pescado, con una extensión de 30.000 metros cuadrados, que gestionará Industrias Pesqueras «Pescanova» de Namibia y su asociada en el país, Skeleton Coast Trawling.

Acuerdo pesquero con Mauritania.

La Comunidad Europea abonará a las autoridades de Mauritania un total de casi 30 millones de ecus en un período de tres años, de acuerdo con las condiciones fijadas en el acuerdo de pesca con ese país, cuyo protocolo fue firmado en julio de 1990 y que ha sido ratificado por el Consejo de Ministros de Pesca de la CE.

El acuerdo con el país africano, de una duración de tres años, hasta el 31 de julio de 1993, tiene especial importancia para la flota española tanto de la península como las ubicadas en Canarias, Ceuta y Melilla.

El compromiso con Mauritania no es barato, al igual que sucede con los acuerdos que se tratan de lograr en los últimos años. Las autoridades de terceros países tratan de lograr las máximas compensaciones de la Comunidad Europea para el desarrollo de sus propias pesquerías y el mantenimiento de sus recursos. En el caso de Mauritania, la compensación financiera asciende a 27,7 millones de ecus. La cooperación científico-técnica será de 900.000 ecus en el mismo período de tres años y se concederán igualmente bolsas de estudio para la formación de tripulaciones en este país de 360.000 ecus.

J. S. A.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Plan de modernización de los astilleros públicos.

El Plan de modernización y mejora tecnológica de los astilleros públicos, presentado por la División de construcción naval del INI a las centrales sindicales, prevé unas inversiones superiores a los 10.600 millones de pesetas durante el período 1990-1992, que serán financiadas en un 50 por 100, aproximadamente, con recursos propios de la DCN y el resto mediante ayudas de la Administración y los recursos del fondo de reestructuración del sector de construcción naval.

Este proyecto de inversiones forma parte de las medidas incluidas en el plan de reestructuración complementaria presentado por el Gobierno español a la CE y aprobado a finales de pasado año, que prevé una inversión global de 20.330 millones de pesetas para el conjunto del sector y un ajuste laboral en torno a 2.000 trabajadores.

Del total de las inversiones de plan de la División de construcción naval del INI, 5.825 millones de pesetas se destinarán a «inversiones de choque», para la mejora y modernización de factorías; mientras que para «inversiones horizontales», fundamentalmente de formación, se destinarán 3.095 millones de pesetas, y los 1.195 millones restantes, a inversiones de reposición.

Regulación de empleo en «Bazán».

Según informaciones aparecidas en la prensa, y especialmente en el diario «La Gaceta», la regulación de empleo solicitada por la Empresa Nacional «Bazán» afectará a 2.150 trabajadores durante el presente año, según información facilitada por el Gobierno.

Para el ejecutivo, en su respuesta a un diputado del PP, el descenso de trabajo en «Bazán» es de carácter coyuntural —entre uno y nueve meses— y está originado por el recorte del presupuesto del Ministerio de Defensa.

La propulsión magneto-hidrodinámica.

De acuerdo con un muy interesante trabajo aparecido en el diario «ABC» y firmado por Javier Rotaache, la propulsión magneto-hidrodinámica (MHD), basada en la capacidad conductora del agua del mar, para impulsar los barcos, puede revolucionar el transporte marítimo. En Japón, donde se han construido maquetas propulsadas por esta tecnología, se intenta hacerla accesible en un futuro cercano. El principio que impulsará a estos navíos del futuro es bastante simple. Tomando un conductor eléctrico, hilo de cobre,

por ejemplo, y aplicándole un campo magnético, el conductor será recorrido por una corriente.

Introduciendo el conductor en un campo magnético perpendicular al campo eléctrico —por medio de un imán—, sufrirá una fuerza electromagnética, cuya dirección es perpendicular al plano formado por los dos campos. Si el hilo conductor se encuentra libre, la fuerza tenderá a desplazarlo.

Esta fuerza (denominada Laplace-Lorenz) se aplica también a los conductores líquidos y gaseosos, y sobre todo al agua de mar, que al ser salada es mejor conductora que el agua dulce. Si a un barco se le equipa con un dispositivo que permita aplicar el agua a un campo magnético, ésta sufrirá la fuerza de Laplace-Lorenz y se desplazará con respecto al navío, y, por tanto, éste se moverá.

La idea fue estudiada en los años sesenta, como se informa ampliamente en la revista francesa «Science et Vie». Sin embargo, a causa de los conocimientos técnicos de la época, las investigaciones tuvieron que abandonarse. Pero gracias a los trabajos actuales sobre campos magnéticos y conductividad, la propulsión magneto-hidrodinámica ha sufrido un nuevo impulso.

Los científicos estadounidenses fueron los primeros, en la década pasada, en ver las futuras aplicaciones de la superconductividad para la propulsión MHD. Actualmente sus investigaciones, en estrecha colaboración con el Departamento de Defensa, se centran en un submarino impulsado por esta tecnología.

J. S. A.

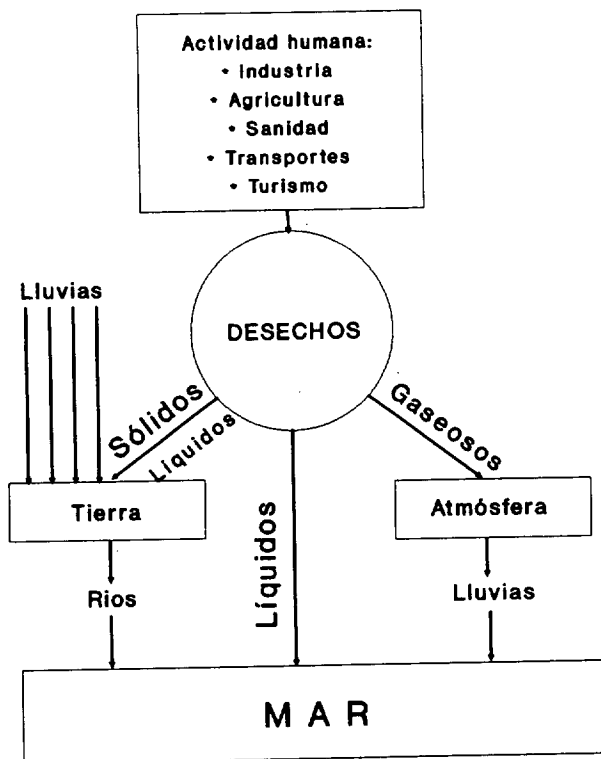
ECOLOGÍA MARINA

La prevención de la contaminación marina.

Con este título, la revista «ANAVE» ha publicado un estudio de gran interés del que reproducimos los siguientes párrafos:

«Existe una tendencia generalizada a indentificar la contaminación marina con la contaminación por hidrocarburos, y concretamente por petróleo crudo y combustible marino procedente de los buques. Si bien esta contaminación existe y sin querer eludir responsabilidades, no hay que olvidar que, según datos que se manejan internacionalmente, esta contaminación únicamente representa aproximadamente un 20 por 100 de la contaminación marina. El restante 80 por 100 se puede atribuir principalmente a los residuos urbanos y de la industria. (Ver figura adjunta).

La contaminación marina está estrechamente vinculada con el desarrollo



industrial. Aunque se puede prevenir y reducir, no parece pueda llegarse a su eliminación. Por ello, todos los esfuerzos de las partes implicadas deben dirigirse hacia su prevención, usando de la moderna tecnología, tanto para la introducción de equipos como para la adecuada formación de personal; de forma que estas medidas de prevención estén conmensuradas con el coste de su realización. En este sentido van encaminados los esfuerzos, tanto de las organizaciones internacionales, como de las administraciones nacionales, como de los propios navieros y personal de los buques; si bien a lo largo de esta cadena es sobre la que finalmente recae la responsabilidad del éxito de la operación sobre el que la ejecuta, que es el personal del buque. Estos son los que tienen la misión de llevar a la práctica las normas establecidas con los equipos instalados, tratando de evitar el factor que es causante del 80 por 100 de los accidentes: el error humano».

El «Documento de Madrid» sobre la Antártida.

La Antártida será «reserva natural, dedicada a la paz y a la ciencia». Así reza el artículo primero del «Documento de Madrid», al que se ha llegado tras

intensas conversaciones para decidir el futuro del continente helado. El artículo 6 remacha que queda prohibida toda actividad relacionada con los recursos minerales y de hidrocarburos, salvo la investigación científica.

Según Margarita Díaz, experta en estos temas, el «Documento de Madrid» aporta disposiciones sobre los estudios de impacto ambiental para todas las actividades humanas —incluida la científica— que tengan lugar en la Antártida; introduce el principio de responsabilidad de los Estados por tales actividades; establece la creación de un Comité de Medio Ambiente para supervisarlas; regula las actividades de investigación, tanto individuales como colectivas, y propone un procedimiento de arreglo de diferencias entre países por medio de un sistema jurídico de arbitraje. Sin embargo, el protocolo —que cuenta con cincuenta páginas— no recoge una regulación específica sobre turismo, otro aspecto importante en las conversaciones, pero deja abierta la posibilidad de incorporar anejos sucesivos.

Si el texto recibe el visto bueno de los respectivos Gobiernos, volverá a Madrid para ser firmado y adoptado oficialmente. Este encuentro tendrá lugar coincidiendo con el trigésimo aniversario del Tratado Antártico y su perceptiva revisión.

Después, aún quedaría la ratificación de cada uno de los miembros para su entrada en vigor. La opinión de los expertos es que sería difícil que algún país de las partes consultivas no completara su ratificación en un período corto de tiempo.

J. S. A.

CULTURA NAVAL

Creada la Asociación de Antiguos Alumnos del IME.

El pasado día 22 de mayo tuvo lugar la Asamblea Constituyente de la Asociación de Antiguos Alumnos del Instituto Marítimo Español (IME), en el Salón de Actos de ICADE. Esta asociación agrupa a quienes han cursado en el Instituto los estudios de «Master» en diversas ramas de la actividad marítima, tales como Derecho Marítimo, Pesca, Acuicultura, Negocio Marítimo, etc.

Madrid, puerto de mar.

En un artículo publicado por el diario «El Independiente», y firmado por Ramón Irigoyen, se hace referencia al proyecto del ingeniero Juan Bautista Antonelli, en el siglo XVI, presentado al Rey Felipe II para dotar a Madrid de puerto de mar.

Por su curiosidad, reproducimos el párrafo de Ramón Irigoyen, que trata este tema:

«En el siglo XVI, el genial ingeniero Juan Bautista Antonelli, en una audiencia concedida en El Escorial, le presentó a Felipe II un proyecto viable de dotar a Madrid de puerto de mar. Se apoyaba en que el Tajo —que no hay que olvidar que desemboca en Lisboa—, con algún trabajo de draga, tenía caudal suficiente para permitir la navegación hasta Toledo. Por el mismo procedimiento, se aumentaba el caudal del Jarama y se levantaban los puentes pertinentes en la villa de Alcántara y en Puente del Arzobispo. En realidad, una empresa menor a la ejecutada por los holandeses con sus diques. Felipe II postergó la aprobación del proyecto a la campaña de Inglaterra».

El programa internacional COSPAS-SARSAT.

La tecnología espacial y el mar no son, en absoluto, términos incompatibles sino que se complementan de tal modo que aquélla sirve muy bien a los intereses y las actividades marítimas. Si gracias a la teledetección podemos determinar con facilidad las oscilaciones de las corrientes marinas o las migraciones de la fauna acuática, con el programa internacional COSPAS-SARSAT la vida humana en el mar está prácticamente fuera de peligro. A iniciativa del Ministerio de Defensa, nuestros barcos se beneficiarán próximamente de dicho sistema.

En julio de 1989, y tras un período experimental de siete años, Estados Unidos, Canadá, la Unión Soviética y Francia firmaron un acuerdo a cuatro partes por el que se comprometían a poner en marcha el programa COSPAS-SARSAT de localización de emergencias mediante el uso de satélites. El acuerdo incluía, además, la posibilidad de hacerlo extensivo a cuantos países estuvieran interesados en el mismo. De este modo, en la actualidad el sistema «Cospas-Sarsat» ha sido aceptado por una veintena de naciones entre las que se encuentran Inglaterra, Noruega, Italia, India, Taiwan, Hong-Kong y Chile. Otros Estados, como España y Venezuela, están en vías de hacerlo.

El sistema COSPAS-SARSAT de localización de emergencias está compuesto de cuatro satélites en órbita (dos soviéticos y dos americanos, aunque Francia y Canadá colaboran en el soporte de los mismos) y varias terminales de recepción en tierra denominados genéricamente LUT.

J. S. A



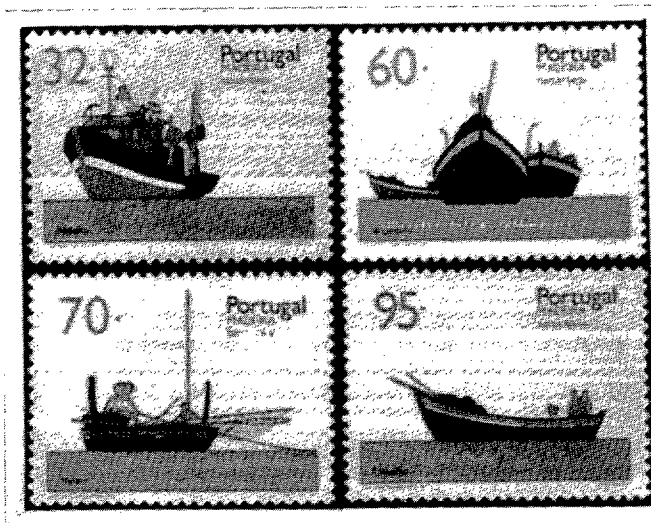
FILATELIA NAVAL

Barcos de pesca de Portugal.

Los Correios de Portugal han hecho numerosos sellos dedicados a sus Marinas, ya sea la de Guerra, la Mercante o la Pesquera, como a continuación podremos indicar. La última emisión aparecida se llama Barcos típicos de Madeira, y son cuatro sellos para empleo en la isla de Madeira y su aneja Porto Santo. La descripción de estos sellos, cuyo dibujo original se debe al artista António Magalhães, es como sigue:

32 escudos.—Barco do atún, o atuneiro: en la década de los sesenta surge una embarcación especializada en la pesca del atún, derivada de los llamados barcos da Deserta, pero con grandes alteraciones en las líneas del casco; su proa deja de ser curva para ser «lançante»; surgen estructuras para mejor acomodamiento de la tripulación, y dadas las dimensiones es un barco con mayor autonomía y, por tanto, con mayor capacidad de captura.

60 escudos.—Barco da Deserta: son barcos con una eslora de 10 ó 12 metros y que por cuestiones de seguridad y navegabilidad tiene un combés un tanto especial, para hacer frente a las aguas, tradicionalmente revueltas de las Ilhas Desertas.



70 escudos.—Barco chvelha, con una eslora del orden de siete metros, construidos con maderas que se dan en la isla de Madeira, se les llama también barcos de dos proas. Es embarcación cuyo precedente está en otras más antiguas, pero que con el paso del tiempo ha ido evolucionando, principalmente a partir de la década de los treinta en que se les puso motor.

95 escudos.—Barco maneiro: también embarcación de dos proas y con quilla curva, pero muy suave, conveniente para dejarla en tierra.

Como antes se indicaba, Portugal ha hecho muchos sellos de tema naval, empezando por la serie de trece valores del 4 de marzo de 1894, dedicada a conmemorar el V centenario del nacimiento de Don Enrique el Navegante (1394-1460), siendo esta serie una de las primeras de tipo conmemorativo que ha habido en la historia del sello. Luego, en 1 de abril de 1898, sale el conjunto dedicado al IV centenario del viaje de Vasco da Gama a la India (1469-1524). Precisamente en el primer sello de este grupo figuran los tres buques, llamados: *San Gabriel*, *San Rafael* y *Bervio*. Una y otra emisión son de alta calidad, estampadas en calcografía. Don Enrique el Navegante vuelve a tener un sello en el año 1935. Y el 27 de diciembre de 1945 hay otra serie referente al primer centenario de la Escuela Naval, y en sus cuatro sellos figura la divisa de Don Enrique: Talant de bien faire.

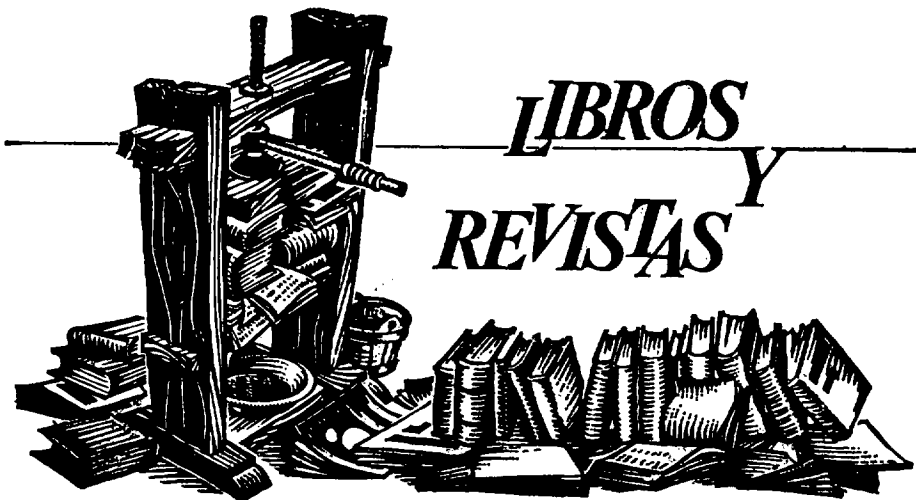
Además, hay en 11 de noviembre de 1924 una gran serie de nada menos que treinta y un sellos, que recuerda el IV centenario del nacimiento de Luis de Camoens (1524-1580), haciéndose referencia en dibujos de los sellos de su participación en la conquista de Ceuta y su inmortal obra «Os Lusíadas». Por cierto, a esta gloria de la literatura lusitana hay dedicada una amplia serie general, hecha entre 1931 y 1934, de veintidós signos del correo.

El 29 de julio de 1945 sale el homenaje filatélico más amplio a los navegantes portugueses. Son un total de ocho sellos, y en ellos figuran, respectivamente: Gil Eanes, João Gonçalves Zarco, Bartholomeu Díaz, Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral, Fernando de Magalhães, Gonçalo Velho y Diogo Cao. Una magnífica serie también estampada en calcografía y a la cual hay que añadir una hoja bloque en donde van los ocho sellos mencionados.

Aun hay muchos más sellos navales, pero para no alargar mucho esta relación digamos que en las series de trajes típicos, aparecidas en los años 1941 y 1947, figuran los trajes de las pescadoras de la playa de Nazaret, las vendedoras de pescado de Lisboa, de los pescadores de Aveiro y de las isleñas de Azores. Y que en 1951 hubo dos sellos para el Tercer Congreso Internacional sobre la Pesca, y también en 1951 se dedicaron otros dos a conmemorar el V centenario de la llegada de los portugueses a la isla Terceira, del archipiélago de las Azores.

Finalmente, en el aspecto del coleccionismo de los sellos, Portugal es muy interesante, tanto por la calidad de su sello clásico como por cómo es el sello moderno.

Luis María LORENTE



LIBROS

INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS: **El equilibrio de fuerzas en el espacio sur europeo y mediterráneo.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid.

En esta publicación del Instituto Español de Estudios Estratégicos, del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, se recogen las aportaciones hechas por los componentes del seminario de «Relaciones Internacionales» para el estudio del equilibrio de fuerzas en un espacio tan definido como es el sur de Europa, estudio éste altamente interesante que comprende la valoración in extenso de las fuerzas convencionales y nucleares existentes en la zona, tanto desplegadas como con capacidad para ello.

A lo largo de las distintas ponencias que compusieron el seminario en cuestión se analizan el concepto de equilibrio, sus factores políticos y sus clases —equilibrio nuclear y equilibrio convencional— y los efectivos del enemigo potencial en el Sur de nuestro continente, si bien, y en este último aspecto se tiene muy en cuenta la disminución del riesgo de la amenaza directa y clásica hasta ahora procedente del Este. La amenaza, hoy día, puede surgir con más fuerza de ciertas inestabilidades políticas de determinados países o de la acción de apetencias incontroladas que precisamente por ello hay que controlar para garantizar la estabilidad y, por ende, la seguridad.

J. L. T.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Rafael: **Con la Armada en el banco sahariano.**—Editorial Naval. Madrid, 1991.

Para realizar un trabajo periodístico el autor de este libro embarcó hace cinco años en la corbeta o patrullero de altura *Atrevida*, destacada en las aguas del banco sahariano para la protección de nuestra numerosa flota pesquera que faena en aquella rica zona, y prevenir así, o rechazar, posibles ataques incontrolados.

A lo largo de sus páginas se da fe de las vivencias de las que fue testigo, por medio de un relato minucioso de un viaje, o más bien de una estancia de cerca de dos semanas a bordo de nuestro patrullero de altura, que le permite describir con veracidad y en sus justos términos lo que es una misión de este tipo con todas sus «colaterales», como son la ayuda médica y de otro tipo, bien por problemas técnicos de los pesqueros, componentes de ese gran «rebaño» que constituyen los cientos de pesqueros trabajando en aquellas aguas o bien cualquier clase de ayuda, que la totalidad de nuestros buques allí destacados han prestado continuamente no sólo a los barcos españoles sino de otras nacionalidades.

P. J. L.



CERVERA PERY, José: **Seis cuentos de la Isla y un Pórtico viajero (Y cuatro estampas adicionales).**—Madrid, 1991; 136 págs.

El día 9 del pasado mayo se efectuó la presentación, en la Casa de la Cultura de San Fernando, de este nuevo libro de nuestro colaborador José Cervera Pery, coronel Auditor, escritor polifacético, de fácil y prolífica pluma, tanto en prosa como en verso. Nos presenta ahora, con el libro, un recuerdo entrañable de la Isla, en la que vivió su infancia y primera juventud; de lo que es la obra nos lo cuenta el periodista José Oneto, también «cañaiya» como el autor, quien, en el *prólogo* a ésta, le anima a que escriba un segundo libro de cuentos o una novela, en la que, con su buen hacer, nos revele aspectos, muchos inéditos, de la vida en la Isla, y dice Oneto, que éste es un «libro de profesión de fe cañaiya»; cierto es, a lo largo de los seis cuentos nos va recordando, desde varios y lejanos países, a su patria chica, entremezclando en la narración el lugar que visita con otro de la Isla, o con algún «personaje» de ésta; los que por razón de estudios o de destino, o por ambas cosas a la vez, hemos pasado largo tiempo en esta bendita tierra, no podemos menos de recordar con nostalgia la época y la «gente» que cita: el *Mudo*, el *Gorrión*, *Mascamaíz* y tantos otros que por un motivo u otro dejaron fama.

Estos cuentos, que andaban separados, ha querido el autor reunirlos, con

un *Pórtico viajero* y *Cuatro estampas adicionales*, en este libro, para deleite de todos, y en verdad lo ha conseguido, sus «memorias» nos dejan un buen recuerdo de la Isla y de su gente. Es de esperar que Pepe Cervera, que lo mismo escribe, y muy bien por cierto, de temas de derecho internacional como históricos, nos vuelva a entretener con nuevos cuentos isleños que, seguro, él, «cañaíya de pro», tiene mimbres de sobra para hacerlo, recordándonos con esta nuevas estampas a esta Isla de León «donde tantas cosas buenas puso Dios».

Como final, hace una «pequeña incursión poética» incluyendo dos poemas, *Requiebro y gozo primero de la Isla y su sal*, que obtuvo la Flor Natural en los IV Juegos Florales de la Sal, el año 1970, y *El mar/la mar, desde la paz del caño*, premio de Poesía del VIII Certamen Literario «Juan Ortiz del Barco», del Círculo de Artes y Oficios de San Fernando, año 1989. Mariano Morote, buen dibujante, ilustra el libro con gran número de dibujos y viñetas alusivas al tema.



F.

TRUEBA, Eduardo: **Sevilla Marítima. Siglo XVI.**—Gráficas del Sur. Sevilla, 1990; 274 págs.

Segunda edición de este interesante libro *Sevilla Marítima. Siglo XVI*, del que es autor el investigador sevillano don Eduardo Trueba; en él, estudia minuciosamente lo que ésta era en el siglo XVI, «puerta de las Indias», sede de la Casa de Contratación, puerto por donde se efectuaba el comercio con éstas. Dividido en dos partes, a las que precede una *Introducción*; estudia en éstas, en la primera, entre otras cosas, los motivos que hubo para elegir a Sevilla como ciudad del mar, su puerto y su tráfico; los barcos, así como la inspección náutica en ésta; el aspecto jurídico; la Casa de Contratación, su organización y funcionamiento, etc. En la segunda parte, se refiere a la vida y costumbres a bordo. Sigue un *Anexo* en que se trata de la ciencia náutica en Sevilla; los indios en esta ciudad y las exequias celebradas con motivo del fallecimiento del rey Felipe II. *Documentos, apéndices y plegaria*, facsímiles, *Bibliografía utilizada* y unos *Índices*, cronológico y general, como final.

El libro, por lo curioso e interesante es, creemos, merecedor de esta segunda edición.



F.

MARTÍNEZ, José María: **Hernán Cortés.**—Universidad Nacional Autónoma de México. México D. F., 1990; 1.015 págs.

Mucho se ha escrito sobre Hernán Cortés, aunque en la mayoría de los casos la objetividad ha brillado por su ausencia; ahora la Universidad Nacio-

nal Autónoma de México ha editado este libro de *Hernán Cortés*, del que es autor don José María Martínez, director de la Academia Mexicana de la Lengua, quien, después de cinco años de exhaustivo estudio y acopio de documentación nos presenta una imagen objetiva del gran extremeño, a fin de que su figura y su obra sea conocida por todos, con sus luces y sus sombras, ya que, dice, «para sentenciar un pleito hay que escuchar a las dos partes», cosa que no ha sido aplicada por la mayoría de sus biógrafos, que se han fijado sólo en una de las dos partes, la buena o la mala; así, en lo que se refiere al «juicio de residencia» que se lo instruyó, se han cargado las tintas, refiriéndose únicamente a la parte acusatoria, pero, en cuanto a la defensa, que aclaró su situación, poco o nada se conoce, y aquí, en este libro, se incluyen documentos favorables a él, del que hace su retrato: era «Sobre todo un ser excepcional en muchas cosas... era un hombre que no tenía antecedente alguno militar. Y desde luego lo que no tenía era una preparación especial como estadista. Y este hombre que podía haber sido sólo, nada más y nada menos que un capitán de los que vienen de España como tantos otros, un capitán que tiene una pequeña encomienda... que participa en algunas acciones, de pronto, al llegar a México se convierte en otro hombre, y le salen de algún lado excepcionales facultades, y le surgen no sé de dónde, como a veces ocurre, bien es verdad en la Historia... Este hombre ya sabe planear, ya sabe sobre todo el país que quiere hacer, y sabe moverse ante la Corte de España, sabe cómo llamar a cada cosa por el nombre que debe llamarse... el cómo comprender la situación de los indios, y sabe cómo manejarlo todo... Un talento de manejador de hombres...»; también supo Cortés «rodearse de buenos capitanes, algo que indica de nuevo su talento».

El libro, al que precede una *Introducción*, consta de veintiséis capítulos, una *Cronología general*, *Bibliografías*, *Lista de ilustraciones*, *Índice onomástico* e *Índice general*. Acompañado de gran número de ilustraciones, es, a nuestro juicio, además de la más completa biografía, la más interesante y documentada de las publicadas hasta ahora.

F.



BARBUDO DUARTE, Enrique; BARBUDO ESCOBAR, Rafael, y BARBUDO ESCOBAR, Ignacio: **Tratado de Maniobra**.—Colección «Fragata». Cádiz, 1991; 635 págs.

Séptima edición de este *Tratado de Maniobra*, del que son autores el almirante don Enrique Barbudo Duarte, el capitán de navío don Rafael Barbudo Escobar, y el capitán de fragata don Ignacio Barbudo Escobar. El que este libro haya llegado a alcanzar tal número de ediciones da idea de la utilidad e importancia que tiene dentro de la profesión marinera. Dividido en veinticinco capítulos, en los que se estudian con todo detalle desde la estructura del

buque, diferentes tipos, accesorios, sistemas de propulsión, maniobras, hasta los accidentes en la mar y salvamentos, y en el que se ha hecho «una profunda y cuidadosa revisión de la anterior», acompañado de gran número de figuras ilustrativas, es, a nuestro juicio, de gran utilidad tanto como libro de texto —ya lo es en algunos establecimientos de enseñanza naval— como de imprescindible consulta para todos los profesionales, tanto militares como mercantes, de pesca o de recreo, ya que en él encontrarán resueltas cuantas dudas puedan ofrecérseles en cualquier circunstancia de su trabajo.

F.



COMES, Mercè: **Ecuatorios Andalusíes. Agencia Española de Cooperación Internacional. Instituto de Cooperación con el Mundo Árabe.**—Universidad de Barcelona. Facultad de Filología. 1991. 263 páginas.

Dentro del marco general de publicaciones relacionadas con el V Centenario del Descubrimiento, la Facultad de Filología de la Universidad de Barcelona publica este interesante trabajo basado en la tesis doctoral de la propia autora sobre los tres únicos tratados hispanoárabes relativos a ecuatorios, primeros instrumentos de este tipo de que se tiene noticia. El ecuatorio era un instrumento destinado a facilitar la determinación de la posición de los planetas en una fecha dada por un procedimiento gráfico que eludiera largos cálculos analíticos, con auxilio de unas tablas. Los autores de estos tres ecuatorios vivieron entre los siglos XI y XII y se cuentan entre los representantes más distinguidos del saber científico en la España musulmana; fueron Ibn Al-Samh, Al-Zarqālluh (conocido en la España cristiana como Azarquiel) y Abū-L-Salt. La doctora Comes no se ha limitado a la traducción e interpretación de sus tratados, sino que estudia profunda y documentalmente su contenido con gran cantidad de datos astronómicos y gráficos explicativos, sugiriendo, además, que este instrumento fue precisamente inventado por el primero de los autores reseñados. Esta obra contribuye, pues, a ampliar sustancialmente el conocimiento del espléndido desarrollo de las ciencias exactas en la España musulmana, que más tarde se difundiría por toda Europa gracias a los trabajos de Alfonso X *el Sabio*.

G.



INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS: **El escenario espacial en la batalla del año 2000 (1).**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid.

El propósito que persigue este interesante trabajo del CESEDEN, emanado del Instituto Español de Estudios Estratégicos, es el de realizar un estudio para determinar, cara al año 2000, cuáles pueden ser los medios que esta-

rán operativos dentro del aún no muy determinado marco del escenario espacial, y que es preciso fijar con exactitud en dónde se considera que comienza su límite inferior, cuáles son sus posibilidades de utilización y cuáles son sus limitaciones.

Por las especiales características que lo definen, el estudio de este espacio exterior está condicionado de tal forma por su singularidad, que no permiten establecer unos criterios básicos que puedan definir de forma clara el cómo y el para qué de los ingenios que se han de colocar en la atmósfera exterior para cualquier clase de fines.

Sin embargo, y pese a ello, este trabajo se enfoca principalmente hacia los satélites en general, ya que España cuenta ya con una infraestructura capaz para la fabricación de elementos componentes de satélites, con un bien ganado prestigio internacional. Era conveniente, pues, el dar prioridad al tema de los satélites, que en su momento será complementado, eso esperamos, con otros trabajos relacionados con el espacio en sí y sobre los misiles balísticos y otras armas de posible utilización en el espacio.



J. L. T.

FERNÁNDEZ, José Carlos: **Calles de la Isla**.—Isprem. San Fernando, 1990.

Sobradamente conocida la vinculación de San Fernando y la Armada, hay un numeroso censo de marinos «cañáyas» y en los escalafones de la Institución figuran quienes no siéndolos desempeñan sus destinos en la Isla. Creo por tanto que el libro *Calles de la Isla* del escritor y periodista José Carlos Fernández, es una sugestiva tentación para unos y otros, para adentrarse en un profundo «callejeo» y conocer y disfrutar mejor el alma de la ciudad.

Como escribe su prologuista, Emilio Prieto, *Calles de la Isla* no es un libro de nostalgias ni tampoco un libro de urbanismo, aunque tenga mucho de lo uno y de lo otro, y aunque no sea recuerdo del pasado, sí es esperanza de futuro. *Calles de la Isla* tiene por tanto un encanto vivencial que prende en el lector desde sus primeras páginas, y le permite un emotivo recorrido a través de una bien proyectada toponimia urbana en la que nada queda por decir. Calles antiguas de vieja solera isleña, barrios populares entrañables con tanta historia vivida, y modernas urbanizaciones exponentes de la expansión y el desarrollo, son diseccionadas con mimo y ternura, pero también con la solvencia de una investigación rigorista y exigente, de primera mano.

Calles de la Isla es un libro muy elaborado, pacientemente concebido, espléndidamente estructurado y profusamente ilustrado con fotografías de Joaquín Quijano y Enrique Rioja, que en muchas ocasiones nos transportan hasta una Isla «que fue». Su autor logra en el relato/descripción un excelente itinerario conductor, y la edición es también cuidada y atractiva. Una suma de valores que hacen de este libro una invitación a la lectura y al recuerdo.

J. C. P.

[Julio

REVISTAS

DEFENSA. Número 157. Mayo, 1991.

SUMARIO: Nuevas perspectivas en el golfo Árabo-Pérsico. 1.^a prueba de «dureza» para unidades de Operaciones especiales. El PANAVIA «Tornado», por primera vez probado en combate. El material británico: aviones y misiles. Francia y el conflicto del Golfo. Misil antimisil «Patriot». Las extrañas lecciones de una guerra atípica. Segundo salón internacional de los suministros a las Fuerzas Armadas. Un Ejército en el polo ártico. El despliegue aliado en la guerra del Golfo. De Morón al Golfo: el impresionante y longevo B-52.

COMENTARIO: Las consecuencias de la guerra del Golfo para Irak aún no han sido objeto de una detallada evaluación y sólo se conocen aproximadamente sus pérdidas en lo que se refiere a los efectivos militares. Pero, aun así, se puede avanzar que el grado de destrucción de su capacidad productiva ha relegado al país a un estado preindustrial, del que será difícil recuperarse, lo que, en todo caso, llevará mucho tiempo.

Toda guerra es diferente a la anterior, y de ahí surge la tentación de calificar ésta de atípica. Pero todo conflicto lo es, en ese sentido, y es grave error —que, no obstante, se repite en la Historia— prepararse para el próximo con la única referencia del anterior. Si alguna enseñanza puede sacarse de éste, dada la desproporción entre los contendientes (que, por otra parte, sólo se puso plenamente de manifiesto en su desenlace), es la decisiva influencia de los medios provistos de tecnologías avanzadas.

G.



U. S. NAVAL INSTITUTE PROCEEDINGS. Mayo, 1991.

SUMARIO: Heads Up, Navy. Sealift: Keystone Of Support. Getting Marines to the Gulf. Away, the Boarding Party! Command and Control in the Coalition. The Storm at Sea. The Navy Did its Job. Front-line Lessons. Getting the Job Done. Two Steps Ahead. Judging Our Success. Learning The Lessons. Operation Sharp Edge. The Way of the Future. Putting Sense into the System. The «Navy Way» Can Change. A Strategy in the Navy's Best Interest. The U. S. Navy in 1990. The U. S. Marine Corps in 1990. The U. S. Coast Guard in 1990. The U. S. Merchant Marine and the Maritime Industry in 1990. U. S. Naval Aircraft and Weapon Developments in 1990. Congress-

sional Watch in 1990. World Naval Developments in 1990. The Soviet Navy in 1990.

COMENTARIO: Casi la mitad de este número se dedica a analizar la actividad naval norteamericana durante el conflicto del Golfo, y la mayor parte del resto es un resumen del año anterior. Una de las misiones más importantes desempeñadas por la Armada norteamericana fue el transporte de material pesado a la zona del conflicto: el «puente naval» llevó el 95 por 100 de él. Aparte de los transportes propios de la Armada, se recurrió a la requisa de buques mercantes; sin embargo no resultaron suficientes los disponibles y hubo que recurrir a fletar buques extranjeros, llegando a transportarse por medio de ellos el 22 por 100 de la carga. Esto despierta la preocupación para acciones futuras, y ya un informe anterior de una comisión al efecto señalaba esta creciente insuficiencia.

Entre las enseñanzas que del conflicto pueden derivarse están las siguientes: Las minas de baja tecnología constituyen el arma de más alta relación eficacia-coste. La capacidad MCM norteamericana se ha demostrado inadecuada. Los vehículos de control remoto (RPV's) se han mostrado sumamente eficaces y versátiles; actuando como medios de reconocimiento y observación para el fuego naval de apoyo, por ejemplo, llegaron a provocar la rendición de tropas iraquíes; es la primera vez que efectivos humanos capitulan ante un robot. La movilidad es la mejor defensa para los objetivos terrestres. Es vital la iniciativa al nivel de unidades. No está suficientemente perfeccionada la cooperación entre Ejércitos. La mejor defensa contra misiles antibuque es la destrucción de la plataforma lanzadora. El principio de concentración de esfuerzo demostró una vez más su validez. Es eficaz una fuerza de portaviones múltiple integrada. El papeleo es excesivo (si los iraquíes hubiesen dispuesto de un misil buscador de papeles —se dice irónicamente— hubiéramos perdido la guerra). Los portaviones pueden operar en zonas confinadas.



G.

INTERNATIONAL DEFENSE REVIEW. Vol. 24. Mayo, 1991.

SUMARIO: Editorial. International Defense Digest. Armed Forces Briefing. Current Conflicts. Strategic and Security Issues. Main Features. The Gulf War in Review. Show Report. Regular columns.

COMENTARIO: Entre la variedad de temas de que se ocupa este número destaca la segunda parte del que se refiere a los medios y técnicas de verificación del desarme acordado por los tratados CFE; entre ellos los aéreos, electrónicos, sismológicos y espaciales. Siguen informaciones sobre la guerra del Golfo, esta vez referidas a los problemas de mantenimiento del material aero-

náutico en un ambiente especialmente desfavorable, sobre las armas de precisión, misiles «Tomahawk» y «Patriot», la utilización del helicóptero como sistema antilancha y «pods» con sensores múltiples, entre otros. Se acompaña un suplemento sobre electrónica e informática militar en separata.



G.

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA. Número 603. Mayo, 1991.

SUMARIO: El avión de combate europeo. Necesidad de misión y justificación del EFA. El programa internacional del EFA. La agencia NEFMA. FETE (Four-Nations EFA Training Establishment). Diseño y desarrollo de la cabina del EFA. Plan de ensayos en vuelo del EFA. El «software» operativo del EFA. Consideraciones sobre aspectos de diseño y tecnología en el EFA. Estado tecnológico actual y perspectivas futuras de la estructura del EFA. Algo sobre el motor EJ-200. Equipo internacional de campo de las Fuerzas Aéreas (IAFT). Participación española en el programa. El apoyo logístico integrado en el programa EFA. Reflexiones: ¿desarme naval? Del aire al espacio. Medicina aeroespacial: participación del CIMA en la selección de astronautas. Galería de aviones célebres: Fokker F VII «Cruz del Sur», gran vencedor del océano Pacífico. Secciones.

COMENTARIO: Como puede observarse en el sumario anterior, este número está especialmente dedicado al futuro avión de caza europeo (European Fighter Aircraft, EFA), programa multinacional en el que participan Alemania, Italia, Reino Unido y España desde que el 21 de octubre de 1986 se firmó un acuerdo entre los citados países para su desarrollo. Desde el punto de vista español, se trata de llegar a contar con un sistema de armas polivalente que venga a completar el ya adquirido a los Estados Unidos (EF-18), con un avión diseñado tanto para misiones aire/aire como aire/superficie (ataque). En los diversos artículos se refieren la génesis y desarrollo del programa y los demás aspectos del mismo dando una idea bastante completa de este importante proyecto, concebido según los medios más avanzados de la actual tecnología, sus ventajas y las dificultades de su desarrollo.



G.

RIVISTA MARITTIMA. Mayo, 1991.

SUMARIO: Consuntivo della crisi del Golfo. Considerazioni sugli aspetti navali della guerra nel Golfo. La strategia statunitense e la sicurezza della Jugoslavia. «San Marco»-Dai «Fanti de Mar» ai «Fucilieri di Marina» (2.ª par-

te). La Marina Sovietica. Gli elicotteri antisom della Marina olandese. Grado: l'isola dei pescatori. Una portaerei mancata: la *Francesco Caracciolo*. Le condizioni meteo-climatiche nell'Oceano indiano nord-occidentale.

COMENTARIO: La crisis del Golfo ha demostrado la urgencia de instaurar un nuevo orden internacional que se base en la elección pluralista adoptada por todos los países para que la lógica del desarrollo mundial prevalezca sobre el enfrentamiento y sobre las ambiciones hegemónicas. En el artículo sobre la Marina soviética se traza un resumen histórico, analizando la política naval soviética desde finales de la segunda guerra mundial y en el contexto internacional de los noventa, la estructura de la flota y el programa naval en curso. Finalmente se formula una previsión sobre la posición futura de la Marina de este país.



G.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1991.

Nuevo número de la *Revista de Historia Naval*, el 32, correspondiente al primer trimestre del año en curso, con el siguiente interesante *Sumario*, al que precede una *Nota Editorial: La Colección «Gran Armada»: un objetivo logrado*, por José Cervera Pery, coronel Auditor; son ocho tomos, de autores varios, en los que se estudian los diferentes aspectos y vicisitudes de esta *Gran Armada*. *La Escuela Naval Militar*, es su autor el comandante de Intendencia de la Armada (EC) José María Blanca Carlier, estudio minucioso de ésta, desde su fundación hasta el momento actual. *Análisis militar del combate del 2 de mayo de 1866*, por José Ramón García Martínez, investigador naval; se refiere al combate naval de El Callao (Perú), el duelo entre la escuadra española de Méndez Núñez y la frotaleza naval de dicho puerto. *La construcción naval en el Imperio antiguo Keops, un buque para la eternidad*, por Ángel González Arema, cabo escribiente de la Armada; documentado estudio sobre la construcción naval en el antiguo imperio egipcio. *Expediciones náuticas de europeos y americanos a la costa NO de América en el siglo XVIII*, por Aurora Pérez Miguel, doctora en Historia de América; erudito trabajo «de aspectos poco conocidos». *El Hospital Naval de Ferrol en 1589*, por Manuel Gracia Rivas, comandante médico de la Armada; creado como «soporte médico», en un principio, de la *Grande Armada*.

Documento: Plano de la ciudad de Lima, grabado sobre papel, de José Mulder, se custodia en el Museo Naval. *Noticias Generales*, por M.^a Dolores Higuera Rodríguez; con la celebración de varios cursos, conferencias, simposios, congresos y una exposición. *La Historia Marítima en el mundo*, por M.^a Pilar San Pío Aladrén; se refiere aquí a «La división de Geografía y

mapas en la Biblioteca del Congreso, de Washington». *Recensiones*, con la reseña de varios libros. Buen número de ilustraciones, muchas de ellas en color, acompañan a este número.

F.

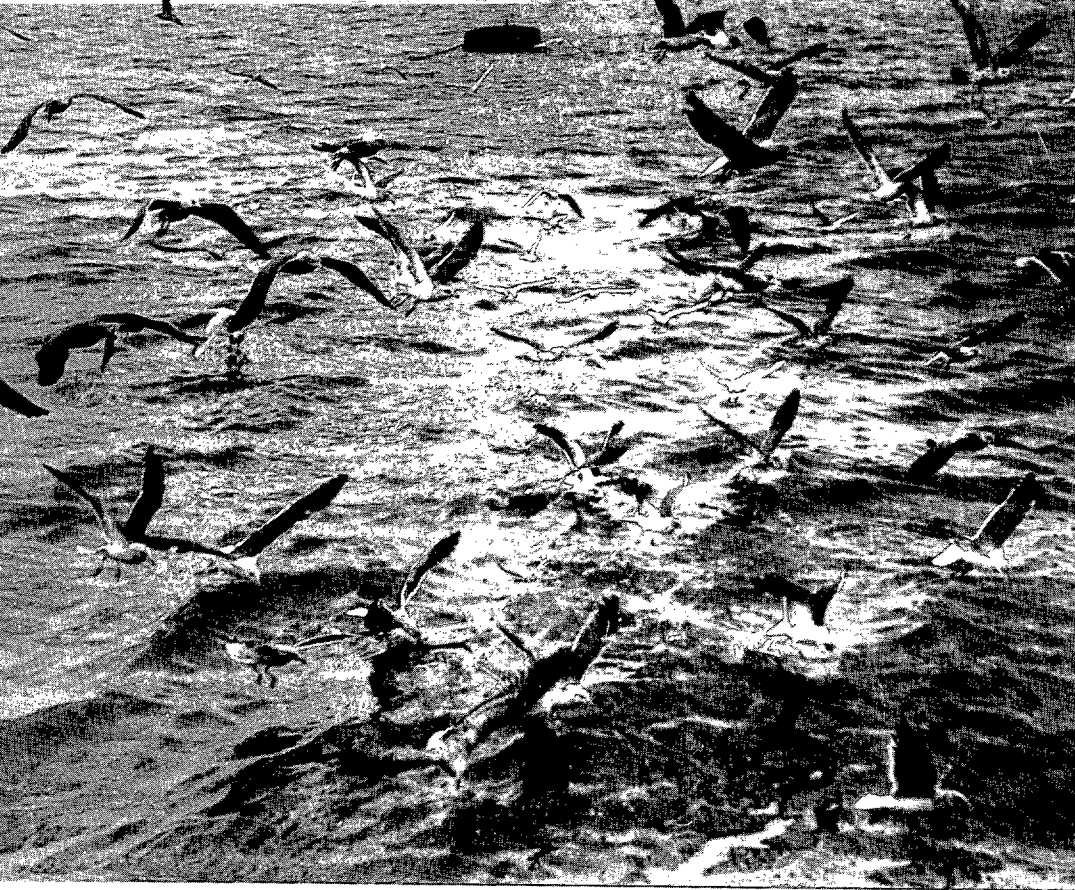


EJÉRCITO. Estado Mayor del Ejército. Madrid, 1991.

Comprende este número 614 de la revista *Ejército* un *Balance militar 1990-1991*, que abarca y pone al día una serie de datos que complementan los de anteriores balances.

Precedido de un *Editorial. Formato, Presentación y Criterios seguidos para la exposición condensada de información y abreviaturas*, se refiere a *Países y Pactos principales*, en que pone al día «los efectivos, armamento y material de gran número de Ejércitos». *Análisis y Cuadros*, en el que merece un «interés especial», «la situación actual de variación del equilibrio internacional, los Análisis relativos a la evolución estratégica de Estados Unidos y la URSS en el campo nuclear y la disuasión nuclear en Europa, el referente a las incidencias que pueden tener los acuerdos del Tratado CFE sobre las Fuerzas del Pacto de Varsovia, así como la actualización del resumen acerca de las Fuerzas para el mantenimiento de la paz», y un mapa «resumen de los materiales más importantes desplegados entre el Atlántico y los Urales, comprendidos en el Tratado CFE sobre reducción de Fuerzas Convencionales en Europa». Del contenido de este *Balance* se desprende la importancia, al igual que los de anteriores años, que tiene como obra de consulta no sólo para los interesados en el tema, sino también para el curioso del mismo.

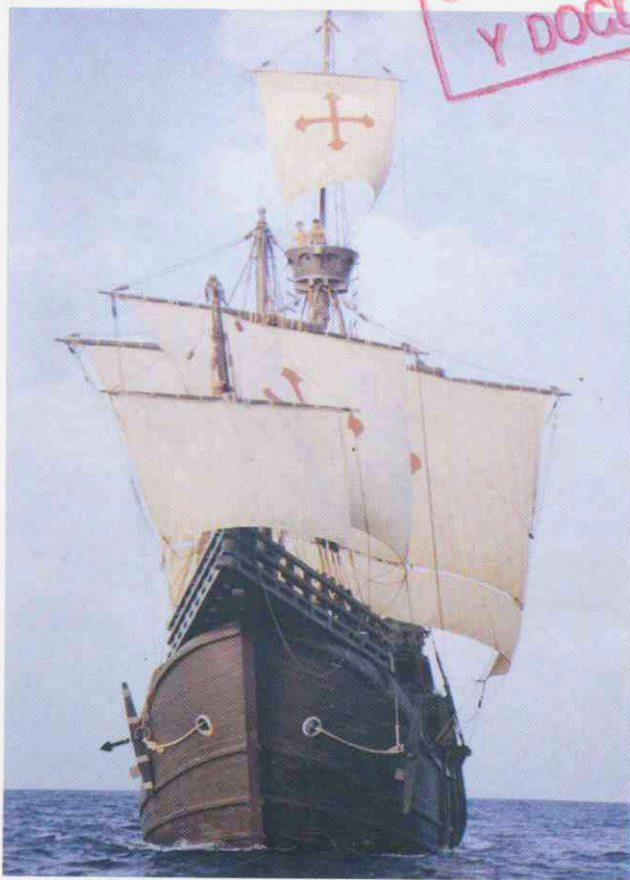
F.



Gaviotas. Autor: José Aurelio Esteban Castaño.

Revista General de Marina

SECCION DE ARCHIVO
Y DOCUMENTACION



Agosto-Septiembre 1991

Número monográfico

dedicado al **Quinto Centenario** (3.ª parte)

COLABORACIÓN ESPECIAL

Mario Hernández Sánchez-Barba
DON FERNANDO EL CATÓLICO Y EL DES-
CUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO 123

TEMAS GENERALES

António Estácio Dos Reis
EL TRATADO DE TORDESILLAS Y LOS
VIAJES PORTUGUESES A OCCIDENTE
HASTA EL AÑO 1519 133

Anunciada Colón de Carvajal
PERSPECTIVAS COMERCIALES DE LA
ÉPOCA DEL DESCUBRIMIENTO 149

Capitán de Infantería de Marina Hugo O'Donnell
y Duque de Estrada
EL MAPAMUNDI DENOMINADO «CARTA
DE JUAN DE LA COSA» Y SU VERDADE-
RA NATURALEZA 161

María del Carmen López Calderón
LA NAO SANTA MARÍA 183

Contralmirante Carlos Martínez-Valverde
SARMIENTO DE GAMBOA. SU VICTORIA
Y SU FRACASO EN EL MAGALLANES 193

Capitán de Navío Juan Génova Sotil
LAS ANCLAS DE LA NIÑA 219

Capitán de Fragata Roberto Barreiro-Meiro
EL BOJEO DE PUERTO RICO, SEGÚN EL
PROPIO COLÓN 231

Guadalupe Chocano Higuera
LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO
XVI 241

Coronel Auditor José Cervera Pery
CRISTÓBAL COLÓN: ¿CORSARIO EN POR-
TUGAL? 257

Capitán de Navío José Luis Tato
FILOSOFÍA DE LA COLONIZACIÓN DE
AMÉRICA 265

Contralmirante Ángel Luis Díaz del Río
TU PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME 271

Subteniente Escribiente Jesús Antonio Tíe Trilla
DOÑA MARINA Y LA FIDELIDAD NATIVA
ANTE EL 1992 279

INFORMACIONES DIVERSAS

Capitán de Infantería de Marina Hugo O'Donnell
y Duque de Estrada
LAS JOYAS DE NUESTRO MUSEO 283

Coronel de Infantería de Marina José Fernández
Gaytán
LA CONMEMORACIÓN DEL IV CENTENA-
RIO 289

COMENTARIO INTERNACIONAL

FUNDADA EN 1877

AÑO 1991

AGOSTO-SEPT.

TOMO 221



Nuestra portada:
Fotografía de la reproducción
de la nao *Santa María*, cedida
por la «Sociedad Estatal para
la ejecución de programas del
V Centenario».

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: 098-91-002-5

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librería. Real, 71.
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

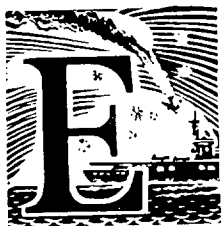
PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I. V. A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
Nacional	283	17	300
Extranjero (incluidos gastos franqueo)	400		400

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

EDITORIAL



L Descubrimiento del Nuevo Mundo y la asimilación e integración de sus gentes —palabras que se ajustan más a la realidad histórica que conquista y colonización— supuso, tal como recordó el presidente de una de las repúblicas hispanoamericanas en la reunión de Guadalajara (Méjico), nada menos que la entrada en la Historia de todo un continente. El propósito del estudio e investigación históricos no debe ser otro que llegar al conocimiento de la verdad sin apriorismos ideológicos o de otro tipo, pues si, como toda obra humana, este acontecimiento tiene sus luces y sus sombras, recargar las tintas en unas u otras no es jugar limpio. Las controversias movidas por el apasionamiento están no pocas veces enraizadas en la ignorancia, incluso intencionada, no sólo de los hechos sino también de sus motivaciones en una época muy diferente de la nuestra, que sólo pueden comprenderse a la luz con que entonces se veían. Pero, afortunadamente, no faltan quienes se adentran en la investigación guiados por criterios objetivos para conocer la verdad de modo que ayude a comprender la realidad actual y contribuya a resolver sus problemas. Sea bienvenida la controversia que busque honradamente esta verdad, y rechazemos la que sólo pretende envenenar los ánimos del presente con la manipulación del pasado.

En puertas ya de la celebración del V Centenario, editamos este cuaderno con una orientación, excepcionalmente, cuasimonográfica; por ello hallará el lector algunas diferencias en la estructura habitual de nuestra REVISTA: aunque el carácter de ésta no es de investigación histórica, pues para ello hay otras especializadas, la importancia de la conmemoración permite y aun aconseja la dedicación de un número anual hasta la culminación de la efeméride. El tema, a pesar de la abundantísima bibliografía, no está ni mucho menos agotado: por el contrario, incluso en estas mismas páginas encontrará el curioso lector aportaciones nuevas, que creemos que interesarán.



AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Se ruega a los señores suscriptores que en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentren en la situación de «disponible forzoso» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3 - 1.º 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

COLABORACIÓN



ESPECIAL



DON FERNANDO EL CATÓLICO Y EL DESCUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO

Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA
Catedrático de la Universidad Complutense

Introducción.



A figura de Fernando II de Aragón y V de Castilla ofrece un relieve singular, que hemos de separar inmediatamente de cualquiera de las posiciones historiográficas suscitadas con motivo de las «modas» que, en distintas épocas, han mostrado inclinación por uno de los cónyuges, cuyo matrimonio produjo la unidad de España y la definición más profunda de la noción del Estado nacional con proyección universalista. Estéril es la valoración que

en distintas etapas ha marcado una inclinación por el Rey o la Reina, sin comprender la profunda realidad de la unidad de acción en la realización y efectividad de una empresa de tan alto significado como es la forja de una sociedad política moderna; en el caso concreto de la España de los Reyes Católicos, la primera de Europa y, consiguientemente, del mundo (1).

No se trata de destacar o dar preeminencia al Rey Don Fernando, sino de singularizar, respecto al mundo americano que va surgiendo al conocimiento científico, de la total ignorancia de su existencia en el siglo xv a la espléndida realidad del conocimiento cartográfico del primer tercio del siglo xvi, gracias al tesón, formación técnica y capacidad de sacrificio de los marinos españoles y la persistente y acertada dirección de Don Fernando el Católico.

(1) Vid. la reciente obra de Miguel Angel Ladero Quesada: *Los Reyes Católicos: La Corona y la Unidad de España*. Madrid, 1989, tomo I de la Colección publicada por la Asociación López de Gomara «La Corona y los Pueblos Americanos», que consta de diez volúmenes.

El Descubrimiento como proceso histórico y los límites de actuación de Don Fernando.

En el estado actual del concepto teórico de la Historia, creo que se ha superado la etapa positivista, que imponía el análisis sistemático del *hecho* mediante la acumulación *erudita* de los documentos referidos a él, de modo que hoy, al historiador, le interesa sobre todo los *procesos* como trama fundamental de la Historia y sin prescindir de la erudición —afirmación del conocimiento— atender preferentemente a la *relación*, ya sea en el tiempo corto (acontecimiento), el tiempo medio (generación), o el tiempo largo (estructura) de los factores procesuales y su fijación mediante la reflexión y la inferencia racionalizadora de la realidad que ocurrió. El objetivo del historiador es, en definitiva, comprender el *cómo* y el *porqué* de la realidad, mediante el análisis y la racionalización de los factores a su alcance y del conocimiento que haya podido conseguir disponer para verificar esa difícilísima operación que es comprender a los demás y, además, con la dificultad de haber ocurrido lo que se pretende comprender en otros tiempos y, consiguientemente, en otras circunstancias, reales, mentales e ideales.

El Descubrimiento —se entiende, de América— no es un hecho, sino un *proceso* en el cual se mantiene la continuidad y la unidad de acción durante dos generaciones: 1480/1505; 1505/1530. Desde el Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-80), en que se pacta con Portugal el señorío del Atlántico occidental —el Atlántico transversal, como dice acertadamente Pierre Chaunu (2)— en torno al paralelo 30° que convierte a la península Ibérica en zona privilegiada de lanzamiento y continuidad de la expansión de la sociedad cristiana latina occidental; y a las islas Canarias en bases inestimables —cuya conquista se apresuran los Reyes Católicos a concluir— para la expansión oceánica. Pero ¿hacia dónde? Según el proyecto colombino, hacia Asia (3). Según demuestra la realidad del conocimiento geográfico, alcanzado por el esfuerzo concurrente de dos generaciones de españoles durante cincuenta años de esfuerzo continuado, a un *Novus Orbis*, una *Quarta Orbis Pars* (4), a la que se le puso de nombre América.

Esta idea final, de certidumbre absoluta de la realidad geográfica continental, hay que colocarla sobre dos bases fundamentales:

a) La tradición permanente, característica de la Monarquía castellana, desde su primer Rey, Fernando I (1035-1065), de alcanzar el océano, que tuvo su momento histórico culminante en la rivalidad con Portugal (5) y el acuerdo diplomático de 1479-80 sobre las Canarias.

(2) Pierre Chaunu: *La Expansión Europea (siglos XIII al XV)*. Nueva Clio. La Historia y sus problemas. Barcelona. Labor, 1972.

(3) Juan Gil: *Mitos y Utopías del Descubrimiento*. 3 vols. Alianza Universidad. Madrid, 1989.

(4) Mario Hernández Sánchez-Barba: *La Corona y el Descubrimiento de América*. Madrid, 1989.

(5) Florentino Pérez Embid: *Los descubrimientos en el Atlántico hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla, 1948.

b) La decisión de los Reyes Católicos de aceptar el proyecto del genovés Cristóbal Colón, después de un prudente estudio de sus posibilidades, dificultades y ventajas (6).

De ambas bases arranca el proceso descubridor promocionado y dirigido por la Corona, que ésta supo transmitir a la sociedad española, consiguiendo de este modo originar una empresa nacional —otra más de las que caracterizan el reinado de los dos Monarcas— que no quebró ni un solo instante, otorgando una persistencia que condujo al conocimiento de la realidad continental. España dejó de ser el *finis terrae* de los romanos y por la voluntad de la Monarquía —*Plus Ultra*— fue el punto de lanzamiento de la expansión oceánica y de la fundación en el Nuevo Mundo —titulación que se encuentra en la literatura española del Siglo de Oro— de una sociedad nueva, mediante la aculturación y el mestizaje biológico ibero-indígena-negroide (7).

Claro está que este conocimiento de la realidad continental no se realizó de un golpe, ni repentinamente. Se trata de un *proceso* largo, dificultoso y no exento de peligros e inconvenientes. El reinado conjunto de los Reyes Católicos comenzó en Castilla a finales de 1474 y en Aragón a comienzos de 1479. Perduró hasta la muerte de Doña Isabel (1504); Don Fernando fue Rey de Castilla y, por disposición testamentaria de la Reina —ratificada por las Cortes de 1505—, «legítimo curador e administrador e gobernador destos reynos e señoríos» de Castilla, vista la incapacidad de Doña Juana para el ejercicio de su oficio real. La insistencia de su yerno Felipe en ser él quien ejerciese la regencia de Castilla obligó a Don Fernando a una sorprendente maniobra —el matrimonio con Germana de Foix— que obligaba al Rey de Francia, Luis XII, a apoyar la gobernación de Don Fernando en Castilla y a Felipe a firmar una concordia (Salamanca, noviembre de 1505), en la que reconocía a su suegro la condición de gobernador perpetuo de Castilla, estipulando el reparto de las rentas castellanas. Sin embargo, falló el sector de la nobleza castellana anti-aragonesa, pues al desembarcar Doña Juana y su esposo en La Coruña, Felipe fue recibiendo la adhesión de nobles y otras fuerzas políticas durante dos meses. Cuando Don Fernando se entrevistó con su yerno, hubo de aceptar la Concordia de Villafáfila (27 de junio de 1506), en virtud de la cual se vio obligado a renunciar a la gobernación de Castilla, abandonando el Reino, camino de Aragón y Nápoles (8).

La inesperada muerte de Felipe I (Burgos, 25 de septiembre de 1506) obligó a constituir una junta para la gobernación de Castilla, presidida por el cardenal Cisneros e integrada por los duques del Infantado y de Nájera, el condestable y el almirante Enríquez. Inmediatamente se tomó el acuerdo de escribir a Don Fernando solicitando su regreso, lo que tuvo lugar en agosto de

(6) Juan Manzano Manzano: *Cristóbal Colón, siete años decisivos de su vida. 1485-1492*. 2.^a Ed. Madrid. Ediciones Cultura Hispánica, 1989.

(7) Claudio Esteva Fabregat: *El mestizaje en Iberoamérica*. Madrid. Alhambra, 1988.

(8) Cfr. José Manuel Pérez-Prendes: *La Monarquía Indiana y el Estado de Derecho*. Madrid. Asociación López de Gomara, 1989.

1507, haciéndose cargo, en efecto, del gobierno. De manera, pues, que Don Fernando se encuentra desposeído de poderes gubernamentales en Castilla desde el 27 de junio de 1506 hasta agosto de 1507.

Debe ponerse en conexión la linealidad de estas fechas con el proceso descubridor y su cronología. Desde la firma de las Capitulaciones de Santa Fe (17 de abril de 1492), en que los Reyes hacen suyo el proceso presentado por Cristóbal Colón, a cambio de la conversión condicional de éste en funcionario al servicio de la Corona, mediante la concesión de privilegios, hasta la apertura de libertad de navegación a las «Indias» (primer intento de 19 de abril de 1495 al 2 de junio de 1497; definitivamente a partir de abril de 1499), que dio origen entre mayo de 1499 y septiembre de 1502 a seis viajes de marinos españoles. El conjunto de estas exploraciones puso de manifiesto la realidad geográfica sin solución de continuidad del extenso litoral, que actualmente va desde el extremo oriental del Brasil hasta el golfo del Darién, en el istmo de Panamá. En el proceso descubridor, esta es la primera etapa cuyo contenido ofrece dos ideas claves:

- 1) Confirmación de la idea de un Nuevo Mundo, conjeturada por Colón en su segundo viaje, aunque personalmente en el tercero se ratifica definitivamente en su idea inicial de Asia con el supuesto geográfico de Paria y la ubicación del Paraíso Terrenal.
- 2) Comienzo del declive de Colón, tanto en el favor de los Reyes, cuanto, sobre todo, en la colaboración y asentimiento de los españoles, que pasa a ser de oposición radical.

Esta etapa culmina con la aparición de la voluntad institucionalizadora de la Corona, abandonando definitivamente los Reyes la idea de privatizar la empresa indiana, así como la continuidad del sistema unipersonal centrado en el obispo Rodríguez de Fonseca, para ir a la creación de la Casa de Contratación, primera institución en la edificación de la Monarquía Indiana. El punto de partida para la creación de la Casa de Contratación es un *memorial*, probablemente de mediados de 1502, cuyo autor debió ser el doctor Sancho Ortiz de Matienzo, canónigo de la catedral de Sevilla, a instancias de los Reyes, a través de Rodríguez de Fonseca (9). Basadas en este *memorial* —descubierto por el investigador Ernesto Schäfer— están las primeras *Ordenanzas*. El 14 de febrero de 1503 la Reina nombra a los tres oficiales: Sancho Ortiz de Matienzo, tesorero; Francisco Pinelo, factor, y Jimeno de Bribiesca, contador-escribano. Las Atarazanas de Sevilla son designadas por los Reyes como sede, si bien en informe razonado los tres oficiales hacen ver su inadecuación, proponiendo, en cambio —como así lo aprueban los Reyes—, la

(9) Sancho Ortiz de Matienzo era natural de Villasana de Mena y en 1499 erigió una iglesia de enterramiento familiar, en cuya puerta todavía existe el escudo de Matienzo con la estrella de Fonseca, en jefe, lo cual me lleva a pensar razonadamente en una colaboración muy próxima Matienzo y Fonseca, ambos canónigos de la catedral Hispalense en 1493. Matienzo fue nombrado tesorero de la Casa de Contratación en 1503, cargo que ocupó hasta su muerte y, posteriormente, fue investido primer Abad de Jamaica.

parte del Alcázar viejo que lleva el nombre de «Cuerpo de los Almirantes», donde residió la Casa hasta su traslado a Cádiz en 1717. La Casa inauguró su gestión administrativa el 25 de febrero de 1503, ordenando los Reyes al gobernador de la Española, Frey Nicolás de Ovando, y a cuantos guardaban bienes reales procedentes de las Indias, Berbería y Canarias, los entregasen a la Casa de Contratación, la cual expediría los correspondientes recibos. Se trata, pues, de una institución administrativa intermediaria para el ordenamiento del comercio con la reducida América de entonces —que era exclusivamente la isla Española y las gobernaciones creadas en «Tierra Firme» como consecuencia de las capitulaciones firmadas con los navegantes españoles— y también para la preparación y despacho de las flotas para abastecimiento de las «islas» (10). Se le concede también a la Casa un margen jurisdiccional que, inicialmente, produjo conflictos con las instituciones locales (11).

Es, pues, altamente significativa la fecha de 1503 en que se creó la Casa de Contratación, prácticamente el último acto político relativo a América creado bajo el reinado conjunto de los Reyes Católicos. La Reina murió el 24 de noviembre de 1504, designando a Don Fernando gobernador del Reino de Castilla. A partir de ese momento dirigirá, en exclusiva y personalmente, los asuntos indianos; como vimos, hasta el 27 de junio de 1506 y definitivamente desde agosto de 1507 hasta su muerte en 1516. Suficientemente significativa como para fijar una segunda etapa del Descubrimiento, que abarcaría desde la fundación de la Casa de Contratación hasta la muerte del Rey Don Fernando, ocurrida en Madrigalejo, aldea de Trujillo, el 23 de enero de 1516. La regencia del cardenal Cisneros (12) eslabona el final de esta segunda etapa con la siguiente, ya en el reinado de Carlos I (1516-1556), de culminación del Descubrimiento con la primera vuelta al mundo (Juan Sebastián de Elcano, 1512) y la plasmación científica del conocimiento de América como *Quarta Orbis Pars* en la cartografía, especialmente la serie española de Diego Ribero de los años 1527-1530 (13).

Don Fernando el Católico y el Descubrimiento.

La etapa histórica decisiva en el proceso descubridor —es decir, aquella en la que se adquiere en España la certeza del *novus orbis* y se rechaza defini-

(10) Este concepto se encuentra felizmente desarrollado por Pierre Chaunu para indicar la discontinuidad de poblamiento e insularización de los puntos indianos donde se había establecido una gobernación. Apud. *Sevilla et l'Atlantique*. Tomo VIII-1, «Les structures géographiques 1504-1650». Sevpen. París, 1959.

(11) Las Ordenanzas fueron definitivamente recopiladas por el comendador de Isasaga, quien sustituyó en 1509 al factor Francisco Pinelo, promulgándose el 15 de junio del año 1510.

(12) Hacemos mención de la monumental obra de Giménez Fernández: *El plan Cisneros-Las Casas para la reformación de las Indias*. Sevilla. Escuela de Est. HA., 1953 (?), pero advirtiendo que, pese a la investigación archivística que la avala, no suscribimos de ninguna manera las tesis y conclusiones del citado autor, pues implicó en ellas supuestos paralelismos políticos, absolutamente inaceptables en la realidad histórica de ambas situaciones.

(13) El juicio del gran historiador inglés de la cartografía, J. W. Crone, no puede ser más terminante.

tivamente la idea, empecinadamente defendida por Cristóbal Colón, de que las tierras alcanzadas en la primera etapa pertenecen a Asia— es cabalmente la segunda de las señaladas, aquella que se corresponde con el gobierno de Castilla por Don Fernando el Católico, exceptuando el breve paréntesis supuesto por su retirada ante las exigencias de su yerno Felipe de Borgoña. Durante el transcurso de los años de esta etapa se plantearon repercusiones importantes que motivaron nuevos impulsos —la idea de continentalidad— iniciados como consecuencia de los resultados del viaje portugués de Gonzalo Coelho (mayo de 1501) en el que iba Américo Vespucio como capitán de uno de los barcos. La larga singladura del litoral atlántico de América del Sur evidencia la imposibilidad de confundir esa geografía con la del continente asiático. En la carta de Vespucio (Lisboa, 4 de septiembre de 1504) (14), se habla de «nuevas tierras hacia Occidente», ofrece datos de situación geográfica y opina entender en favor de la continuidad de dos masas de tierra firme que interrumpen oceánicamente la ruta de comunicación entre Europa y Asia. En la citada carta proporciona interesantes datos sobre las tierras, flora y fauna, habitantes y formas de vida que, inequívocamente, demuestran que no son tierras asiáticas; aparece esta masa continental como una barrera entre Europa y Asia, pero no se aportan datos que permitan conjeturar la identidad real de ella en el conjunto planetario.

En cuanto llegan a España noticias de este viaje portugués, se producen efectos. Juan de la Cosa es enviado a Portugal «para saber secretamente del viaje que los portugueses hicieron a las Indias...» y el Rey Don Fernando convoca en Toro a Vicente Yáñez Pinzón (15) y Américo Vespucio. Esta es la primera reacción del viaje portugués de 1501-1502 y las noticias dadas por Vespucio en su Lettera (16). En la reunión de Toro, celebrada con el Rey en persona y Juan Rodríguez de Fonseca, se acordó una expedición que tiene como objetivo la Especiería —lo cual ya es índice inequívoco del deseo de superar la «barrera» encontrada por Vespucio— y, previamente a ello, la búsqueda del paso o estrecho de comunicación, lo cual supone la quiebra de la idea clásica, mantenida hasta Colón, de la unicidad del Océano, para aceptar teóricamente la existencia de dos. Ambos navegantes se trasladan a Sevilla, previa provisión de fondos por el tesorero Morales, concesión de carta de naturaleza a Vespucio y título de corregidor de la isla de San Juan a Vicente Yáñez. Al tesorero de la Casa de Contratación, Sancho Ortiz de Matienzo, se le comunica por cédula de 13 de marzo de 1505 la decisión, sin ser demasiado explícito: «Yo he acordado enviar a descubrir por el océano ciertas partes que os

(14) Cfr. la decisiva obra del profesor Alberto Magnaghi: *Américo Vespucci*. Roma, 1924. 2 vols.

(15) Vid. Sobre este navegante la monumental monografía de Juan Manzano Manzano: *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*. 3 vols. Madrid. Cultura Hispánica, 1988.

(16) Tradicionalmente se afirma que la primera y más importante reacción se dio en la escuela de intelectuales de Saint-Dié, mecenada por el duque Renato de Lorena, de resultados de la cual se produjo la edición de la *Cosmographia Introductio*. Pero sin duda el primer efecto se dio en el ánimo del Rey Don Fernando y la convocatoria de la Junta de Navegantes de Toro de 1505. Cfr. Mario Hernández Sánchez-Barba: *La Corona y el Descubrimiento de América*. Madrid, 1989.

dirán Américo y Vicente Yáñez e que ellos entiendan en ello». Evidentemente, Don Fernando pone de manifiesto su interés y adopción personal de iniciativas respecto a la nueva dimensión que el Descubrimiento adquiere (17). Los acontecimientos, ya conocidos, que movieron a Don Fernando a renunciar a la Regencia y gobernación de Castilla, hicieron que la expedición no se realizara, definitivamente suspendida por el Consejo de Regencia presidido por Cisneros. No puede, sin embargo, ignorarse como una decisión y acuerdo, que tenía como objetivo la búsqueda del paso para seguir la tentadora ruta de las Especies y el Maluco (18).

Aunque los acontecimientos detuvieron el proyectado viaje, el impulso de Don Fernando no decayó y cuando, después de la muerte de su yerno emprende regreso a España, nada más desembarcado en Barcelona entabla una activa correspondencia con el tesorero de la Casa de Contratación, de cuyos restos parece deducirse que Sancho Ortiz de Matienzo y sus colegas de la Casa no deseaban interrumpir el proyectado viaje a la Especiería, pero que, por un lado, la falta de iniciativas por parte de los poderes del Estado y, por otro, las contradictorias noticias aportadas por Juan de la Cosa que regresó de un viaje en febrero de 1507, en el que pudo comprobar la continuidad ininterrumpida de las tierras continentales, sin el menor atisbo de un paso, hizo que interrumpiesen la realización del viaje acordado en la Junta de Toro. Don Fernando ordena el envío a la Corte de Américo Vespucio y Juan de la Cosa. Por otra parte, cita en Burgos a Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís. Llegaron los cuatro grandes navegantes a Burgos a principios de marzo de 1508, comenzando inmediatamente una serie de reuniones con el Rey, Rodríguez de Fonseca y quizá Ortiz de Matienzo.

En esta Junta de Burgos se tomaron tres importantes acuerdos, que son altamente expresivos de la nueva dimensión tomada por el Descubrimiento y la voluntad orientadora del mismo por parte de Don Fernando:

a) Creación del cargo de Piloto Mayor, para el que fue nombrado Américo Vespucio con la doble misión de examinar a los pilotos que fuesen al Nuevo Mundo, a fin de comprobar su preparación y capacidad y recoger a su regreso las cartas y esquemas de las costas y tierras recorridas para situarlas en un Padrón Real o Carta General, a la que se incorporaban constantemente los descubrimientos.

b) Envío de una expedición para la búsqueda del «paso» hacia la Especiería, que reemplazaba al viaje acordado en la Junta de Toro de 1505, pero no realizado.

(17) El interés de Don Fernando no es nuevo, pues se sabe que entre 1496 y 1498 hizo que el piloto Pero Alonso Niño le diese lecciones cartográficas, incluso con levantamiento de cartas de marear. Es de notar que para la Junta de Toro no se cuenta para nada con Colón, que muere en 1506. Apud. Francisco Guerra: «Las enfermedades de Colón». Madrid, 1986. *Quinto Centenario*, n.º 11.

(18) Esta nueva dimensión del Descubrimiento, supuesta por la idea de Maluco, fue detenidamente estudiada en su tesis doctoral por el profesor Mariano Cuesta, siendo de desear su rápida puesta al día y publicación.

c) Establecimiento de gobernación y puntos de poblamiento en Darién y Veragua, respectivamente, otorgados a Diego de Nicuesa y Alonso de Ojeda.

De estos tres acuerdos se deduce el propósito de Don Fernando de establecer un mínimo de racionalidad que pusiese fin al caos que Cristóbal Colón impuso con su creencia y su pretendida autoridad, basada sobre todo en su propia estimación (19). Al mismo tiempo, Don Fernando trata de desprivatizar en la medida de lo posible —dadas las dificultades económicas del Estado— la empresa de América, en un proceso iniciado con la creación de la Casa de Contratación, para proceder sistemáticamente con lo que habría de ser su culminación: el traspaso de la soberanía al Nuevo Mundo (20). Para ello hubo que asentar la idea de soberanía, lo cual se produjo en las Leyes de Burgos de 1512, ratificadas y ampliadas en Valladolid en 1513 (21). Para ello, sin embargo, había que racionalizar, sobre la base de la realidad, el hecho del Nuevo Mundo, es decir, el Descubrimiento mismo.

En definitiva, de estos tres acuerdos deriva la meta final de superación de las ideas del mundo clásico, sobre cuya dogmática, asentada por Ptolomeo, se había producido el Descubrimiento; las dimensiones del *Ecumene*, la unicidad del océano, las distancias, en consecuencia, mucho más cortas de lo que eran en realidad. El Descubrimiento fue posible en el momento histórico en que se produjo, por lo que se ha llamado la ruptura de una ceguera. Para conseguirla hubo que comprometer el destino entero de una nación de escasas dotaciones económica y técnica, recién concluida una lucha de ocho siglos por recuperar la soberanía del territorio en pugna permanente con los infieles, pero dirigida por una Monarquía cuya meta radicaba en el bien de la comunidad y su objetivo espiritual proporcionar a ésta ideales de magnitud universal, apoyada en un humanismo deslumbrante (22) que mantuvo la cohesión y entusiasmo en seguir los derroteros señalados por los Reyes.

El impulso dado por Don Fernando —en la doble línea de racionalización del Descubrimiento y de construcción de una Monarquía indiana integrada en la Corona de Castilla— fue decisivo. En las Juntas de Toro (1505) y Burgos (1508), el Descubrimiento adquirió una nueva dimensión, que nunca dejó de alentar aquel gran Rey del que dice Baltasar Gracián en el *Héroe* (23) «fue último Rey de Aragón, primero del Nuevo Mundo».

El empeño de Don Fernando radicó en conseguir los objetivos marcados en la Junta de Navegantes de Burgos. Por una parte, la gran expedición al

(19) Mario Hernández Sánchez-Barba: *La Monarquía Española y América. Un destino histórico común*. Madrid, Rialp, 1990.

(20) Es lo que he llamado el espíritu de Burgos, que daría a esta ciudad la preeminencia de ser la capitalidad de la Monarquía atlántica.

(21) Cfr. José Manuel Pérez-Prendes: *La Monarquía Indiana y el Estado de Derecho*. Madrid, 1989.

(22) Luis Gil: *Op. cit.* (1989).

(23) Ángel Ferrari: *Fernando el Católico en Baltasar Gracián*. Madrid, 1945.

mando de Pedrarias Dávila (24) con objeto de establecer la gran gobernación de Castilla del Oro, señala la precisión del conocimiento que ya por entonces se tenía de lo que, con máxima probabilidad, suponía la zona ístmica de las dos grandes masas continentales que se intuía formaban la *Quarta Orbis Pars*. Por otra, en efecto, la expedición de Vasco Núñez de Balboa desde Santa María la Antigua del Darién que, tras atravesar la selva y caminar hacia el sur alcanza las playas del océano Pacífico (25 de septiembre de 1513). Cuando llegó la noticia a España produjo una enorme alegría a Don Fernando, «casi como si en ese entonces se descubriesen estas Indias». Tres documentos fechados el 19 de agosto de 1514 expresan la importancia que otorga el Rey al descubrimiento del Mar del Sur (25): una carta a Vasco Núñez de Balboa, en la que dice: «A vos os agradezco y tengo mucho en servicio lo que en ella habéis trabajado y fecho que ha sido como de muy cierto y verdadero servidor». En otra agradece, en términos igualmente efectivos, a los vecinos de Santa María la Antigua su cooperación en tan importante empresa. La tercera, por último, expide nuevas y expresivas instrucciones a Pedrarias Dávila: «Por ende, Yo vos mando y encargo que vos le trateis muy bien y le favorezcáis», ordenándole, incluso, que consulte, cuanto haga, con Balboa (26). Inmediatamente después, el Rey expidió dos nombramientos en favor de éste (23 de septiembre de 1514), el último expedido a perpetuidad: gobernador de las provincias de Coiba y Panamá y Adelantado de la Mar del Sur.

No cabe duda que el descubrimiento del Mar del Sur representó un importante paso adelante en el proyecto delineado en 1508. Desde esta fecha, en efecto, Don Fernando se encontraba particularmente preocupado por dos cosas: el hallazgo de un paso o estrecho que permitiese a las naves españolas alcanzar el Maluco por la vía de occidente y establecer la demarcación establecida en el Tratado de Tordesillas (27). Ambos objetivos se funden en uno, pues debemos tener presente la cláusula de dominio fijada en la bula *Dudum Siquidem*, que establecía un derecho prioritario sobre las islas o tierras firmes no ocupadas previamente por príncipes cristianos, «quae Indiae fuissent vel essent». El supuesto demarcador del área española hacia Oriente, siguiendo la ruta de Occidente, era preocupación política fundamental de Don Fernando. Esto explica su alegría ante la noticia del descubrimiento del Mar del Sur, pero sobre todo porque ello le permitirá revitalizar el proyectado viaje de Juan Díaz de Solís al Oriente, pero esta vez por la ruta española dadas las

(24) Pablo Alvarez Rubián: Pedrarias Dávila, *El Gran Justador*. Madrid, 1947.

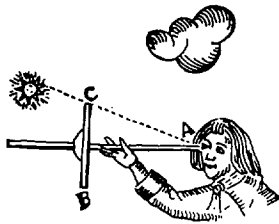
(25) El nombre de océano Pacífico fue puesto posteriormente, después del descubrimiento del «paso», ya en el reinado de Carlos I.

(26) Una de las misiones de Pedrarias Dávila cuando fue enviado (junio de 1513) a tomar posesión de la gobernación de Castilla del Oro, que unía las dos primitivas de Darién y Veragua, fue precisamente el castigo de Vasco Núñez de Balboa, elegido alcalde de Santa María de Antigua, junto con Benito Palazuelo, por sus pobladores. El éxito del viaje de Balboa hasta el Pacífico produjo un cambio radical en el Rey Don Fernando.

(27) Ofrecía un particular interés diplomático debido a los acuerdos con Portugal en el Tratado de Tordesillas (1494). Vid. *El Tratado de Tordesillas y su proyección*. Primer coloquio luso-español de Historia de Ultramar. 2 vols. Valladolid, 1973.

noticias de un supuesto paso en el Río de la Plata (28). En efecto, las noticias del descubrimiento del Mar del Sur llegaron a España en agosto de 1514. El 24 de noviembre de ese mismo año se firmaron capitulaciones con Díaz de Solís, en Mansilla, para llevar a efecto una expedición, expresando con absoluta claridad el objetivo, al hacerse por la ruta española: «ir a descubrir las espaldas de Castilla del Oro, y de allí adelante mil setecientas leguas», límite estimado de la acción española, acordado en Tordesillas. La expedición salió el 8 de octubre de 1515, alcanzando el estuario rioplatense a principios de febrero de 1516 (29). Solís comprobó que no era un estrecho, pero deseoso de conocer la región con mayor precisión desembarcó en la costa oriental acompañado de una reducida escolta de seis hombres, pereciendo todos, excepto el grumete Francisco del Puerto, a manos de los indios charrúas.

La muerte de Don Fernando en enero de 1516 detuvo momentáneamente el proceso descubridor, cuya segunda etapa, como hemos visto, se encuentra completamente llena con la figura del Rey como motor esencial del nuevo sesgo que la muerte de Colón (1506) permitió imprimir al Descubrimiento. No resulta extraña la conciencia de obra lograda que respecto al reinado de Fernando el Católico tuvieron, muy tempranamente, los escritores políticos coetáneos del mismo, así como sus próximos seguidores, todos los cuales —y no son pocos— juzgaron que los resultados positivamente obtenidos correspondían a las empresas que había que emprender en el momento. En relación con el Descubrimiento, el Rey Don Fernando supo imprimirle un aire de novedad que no se justifica sólo por el acertado uso de los medios precedentes, sino mediante la aparición de otra concepción del aparato político, del modo de aplicar sus mecanismos, de los fines sociales a conseguir mediante el resultado de su aplicación.



(28) Noticias obtenidas en un viaje clandestino portugués (finales de 1513 y principios de 1514) hizo pensar que la gigantesca embocadura del Río de la Plata podía ser el estrecho tan buscado.

(29) Hasta 1534 el estuario se llamó Mar de Solís o Mar Dulce. Otros le dieron como nombre Río Jordán. En 1536 ya aparece en el Mapa de Agnese con su definitivo nombre de Río de la Plata.

EL TRATADO DE TORDESILLAS Y LOS VIAJES PORTUGUESES A OCCIDENTE HASTA EL AÑO 1519

António ESTÁCIO DOS REIS
Capitán de Navío
(Armada portuguesa)



ENTRE los numerosos convenios que a lo largo de los siglos se concertaron entre dos o más naciones, el conocido como Tratado de Tordesillas tiene dos aspectos que nos fascinan: misterio y fantasía. Misterio, ya que pasados casi cinco siglos, aún hoy no son transparentes las razones que llevaron a Portugal y España a aceptar, tan cordialmente y en un espacio de tiempo tan corto, las condiciones del contrato. Esto, porque un año antes el Papa había promulgado tres bulas que se oponían a la política de Don Juan II y anulaban drásticamente las concesiones con que los sumos pontífices anteriores habían premiado los muchos servicios que los reyes de Portugal habían prestado a la Cristiandad. Fantasía, porque el propio texto del Tratado, en lo que respecta a algunos de sus artículos, proponía medidas que, de antemano, no era posible cumplir —por lo menos con el rigor que la importancia de tal documento exigía.

Comencemos por las bulas, la primera de las cuales, *Eximio devotionis*, de 3 de mayo de 1493, donaba a España todas las islas y tierras firmes en el Atlántico, a poniente: después, al día siguiente, el Papa firmó otra bula, la *Inter caetera*, estableciendo un meridiano 100 leguas a occidente de los archipiélagos de Azores y Cabo Verde, quedando los reyes de Castilla y León, así como sus sucesores, con los derechos de soberanía sobre todas las islas y tierras firmes descubiertas a poniente de aquél, siempre que tales territorios no fueran posesión de cualquier rey o príncipe de la Cristiandad.

Parece evidente que ambas bulas fueron consecuencia inmediata del viaje de Colón, y fueron poco después reforzadas por otra, más complaciente, promulgada el día 25 de septiembre del mismo año, la *Dudum si quidem*, por la cual quedaban las Indias a disposición del primer príncipe que llegase a ellas y las ocupase.

El golpe era tremendo. La Corona portuguesa tendría que renunciar a sus pretensiones tradicionales, anteriormente defendidas por el tratado de Alcáçovas, ratificado en Toledo en 1480 y confirmado por el Sumo Pontífice al año siguiente, según el cual los Reyes Católicos, reconocían el monopolio portu-

gués al sur de las islas Canarias, manteniéndose Portugal señor de los archipiélagos de Azores y Madeira. Se constata inmediatamente que la bula *Inter caetera* alteraba por completo el concepto del reparto, cuya línea divisoria dejaba de ser un paralelo para definirse como un meridiano, lo que era, en aquella época, prácticamente imposible de concretar. De hecho, la navegación por el Atlántico se hacía ya —desde mediados de siglo— recurriendo a los astros, primero a la estrella Polar y después al Sol, y a partir de sus alturas determinadas por medio del cuadrante o del astrolabio, era posible saber la latitud en que se encontraba el buque con razonable precisión. No ocurría lo mismo en relación con la longitud, que era estimada, lo que provocaba errores considerables, con serias consecuencias no sólo para la navegación, sino también para la cartografía náutica, que era víctima de distorsiones y situación incorrecta de las tierras. No fue sino en el segundo cuarto del siglo XVIII cuando la obstinación de un inglés llamado Harrison consiguió la construcción del primer cronómetro náutico, capaz de conservar el tiempo del meridiano de referencia, permitiendo así la determinación rigurosa de la longitud del lugar en que se encontraba el buque.

La reacción a las deliberaciones pontificias fue inmediata: Don Juan II prescindió de la existencia de las referidas bulas y expulsó *ipso facto* a una misión española, constituida por Pero de Ayala y García López de Carvajal, que había ido a Portugal para defender el punto de vista de los Reyes Católicos en el asunto.

Sin embargo, en el año 1494 se efectúan negociaciones entre los dos países, con el nombramiento de delegados, y el 7 de junio se firma en Tordesillas el referido Tratado. La principal figura del convenio es, sin asomo de duda, el meridiano de demarcación que dividía las esferas de influencia de los dos países, que quedaba situado 370 leguas a occidente de las islas de Cabo Verde. La pregunta que se nos ocurre inmediatamente es la siguiente: ¿por qué razón la línea en cuestión se trasladó 270 leguas a poniente, añadidas a las 100 establecidas por la bula *Inter caetera*?

No podemos contestar, porque nada quedó escrito sobre tal aspecto de las negociaciones. Una tesis, muy defendida, que consideramos válida y coherente, se basa en el conocimiento previo que Don Juan II tendría de la existencia de un continente cuyo saliente más oriental se situaría en la zona de influencia portuguesa. Uno de los argumentos que apoya esta suposición se deduce de la entrevista que el Príncipe Perfecto concedió a Colón cuando éste regresó de su primer viaje haciendo escala en Lisboa (marzo de 1493) para presentar sus respetos al soberano. Durante la conversación, Don Juan II habría afirmado a su interlocutor —y aquí seguimos a Las Casas (1)— que sabía de la existencia de «tierra firme» al sur de los territorios que Colón decía

(1) Las Casas, B. de: *Historia de las Indias*. México-Buenos Aires, 1951, vol. I, pág. 500.

haber descubierto, de lo que, por cierto, mucho se alegraba, por cuanto esas nuevas tierras le pertenecían.

El resultado de esta entrevista fue que Don Juan II envió inmediatamente una embajada a los Reyes Católicos, presidida por Rui de Sande, ordenando al mismo tiempo que se preparase una escuadra, bajo el mando de Francisco de Almeida, para hacerse cargo de las tierras descubiertas. Deseando evitar un conflicto, los soberanos españoles piden apoyo al Papa, que, al ser de su misma nacionalidad, idea apresuradamente las bulas de 3 y 4 de mayo, reforzadas por la *Dudum si quidem*, promulgada algunos meses después, a todas las cuales ya nos hemos referido.

Sobre este asunto, Armando Cortesão, siguiendo al conde de Ficalho (2), llama la atención sobre el hecho de que al despachar Don Juan II a Pêro da Covilhã y Afonso de Paiva al Oriente en 1487 les pudo haber entregado una «carta de marear sacada del mapamundi, ciertamente de Ptolomeo, pero también tal vez de Fra Mauro, cuyo original se encontraba en Portugal, para que añadieran en ella los lugares que visitasen y donde vieran especiería» (3). Dice, además, Cortesão que Pêro da Covilhã remitió una carta, acompañada de la referida carta de marear con los nombres de las tierras de las que tuvo conocimiento y de otras preciosas informaciones, que llegó a Lisboa a fines de 1491. Y añade que en la carta de marear, las *Insulae Satyrorum* de Ptolomeo se identificaron con las famosas islas de la Especiería.

Corrigiendo las longitudes de aquel célebre cartógrafo alejandrino, que el rey portugués sabía exageradas, el soberano y sus cosmógrafos, en opinión de Cortesão, podrían tener razones para sospechar, aunque no tuviesen la certeza, que las famosas islas Molucas quedaban dentro de la semiesfera de influencia portuguesa.

La evaluación de la situación de aquellas islas era, sin duda alguna, de la mayor dificultad, pues si la determinación de la longitud era ya un serio problema para distancias pequeñas y medias, tenía que ser mucho mayor cuando implicaba una región situada en los antípodas. Para decirlo claramente, podemos afirmar que para los cosmógrafos de finales del siglo xv pretender saber, con un mínimo de rigor, dónde quedaban las Molucas era entrar decididamente en el dominio de la fantasía o la intuición.

Por esta razón, entendemos que la defensa que hicieron en Tordesillas los representantes de Don Juan II para que la línea divisoria se llevase más a Occidente, constituye una prueba, que nos parece irrefutable, de que había conocimiento de un continente o, por lo menos, de importantes islas situadas a menos de 370 leguas del archipiélago de Cabo Verde. Sólo una certeza como ésta justifica la postura adoptada, pues, en caso contrario, no tendría sentido

(2) Conde de Ficalho: *Viagens de Pêro da Covilhã*. Lisboa, 1898.

(3) Armando Cortesão: *D. João II e o Tratado de Tordesilhas*, en «El Tratado de Tordesillas y su proyección», primer coloquio luso-español de Historia de Ultramar, Valladolid, 1973, págs. 93-101.

obtener una zona de mar, *desprovista de tierras*, en el océano Atlántico, cuando se perdía otra equivalente en Asia, corriendo así el riesgo de que aquellas islas afortunadas resultasen pertenecientes a Castilla. Era como tirar de una manta que, sin cubrarnos la cabeza, nos destapase los pies. No podemos aceptar que un Príncipe Perfecto avalase semejantes negociaciones. Es evidente que este argumento sólo ocupa unos momentos de reflexión, pero no cierra el largo proceso que dura siglos. El misterio sólo será desvelado algún día, cuando aparezca, eventualmente, en algún polvoriento baúl el documento ansiado por los estudiosos.

El Tratado tiene también, como hemos dicho, su fantasía, que resulta de la imprecisión de su articulado. En este campo, el primer aspecto es el origen de la cuenta de las 370 leguas, que el texto sólo refiere que debe hacerse a partir del archipiélago de Cabo Verde, sin precisar desde qué isla, lo que, dicho sea de paso, es una mejora respecto a la bula *Inter caetera*, que situaba la línea divisoria a 100 leguas de los archipiélagos de Cabo Verde y de las Azores, cuando ambos difieren en longitud cerca de 6°. Ahora bien, como las islas de Cabo Verde se extienden a lo largo de una longitud de 2° 42', resulta aquí la primera indeterminación. Un segundo aspecto que dificultaba el cumplimiento del Tratado era el valor de la legua, que precisamente a fines de ese siglo pasó de 16 2/3 a 17 1/2 leguas por grado, lo que disminuyó el error del 13 al 7 por 100, en ambos casos por defecto. Pero en este punto el texto del convenio era omiso, lo que constituye materia de reflexión, ya que, por lo menos, uno de los delegados en Tordesillas, Duarte Pacheco Pereira, ya debía tener ideas claras sobre esto. De hecho, algunos años después, este sabio autor del *Esmeraldo de Situ Orbis*, que escribió entre 1505 y 1508, señalaba que el grado comprendía 18 leguas, lo que es realmente excepcional para la época, ya que esta evolución correspondía a un error de sólo el 4 por 100, también por defecto.

Reuniendo las referidas indefiniciones, podemos resumir la situación en el esquema que se presenta en la figura 1, en la que las longitudes están referidas al meridiano de Greenwich (4). En este esquema se marcan los extremos de las posiciones posibles del meridiano de Tordesillas, considerando la cuenta de las 370 leguas a partir de la isla más oriental del archipiélago de Cabo Verde (22° 40'W) a 17 1/2 por grado y a partir de la isla más occidental del mismo archipiélago (25° 22'W) a 16 2/3 por grado. De este modo se verifica una zona gris de indefinición entre los 43° 49'W y 47° 34'W, lo que corresponde, en términos de la época, a más de 60 leguas, cualquiera que sea la tabla utilizada de conversión de leguas a grados.

Sin embargo, el problema más complejo para la aplicación del Tratado era el trazado del meridiano, para lo que el propio texto estipulaba la utilización de dos o cuatro carabelas, una o dos de cada parte, en las que embarcarían

(4) A este efecto, y para mayor facilidad, se ha utilizado la carta náutica del *Archipiélago de Cabo Verde*, Instituto Hidrográfico, Lisboa, 1971, escala 1/500.000.

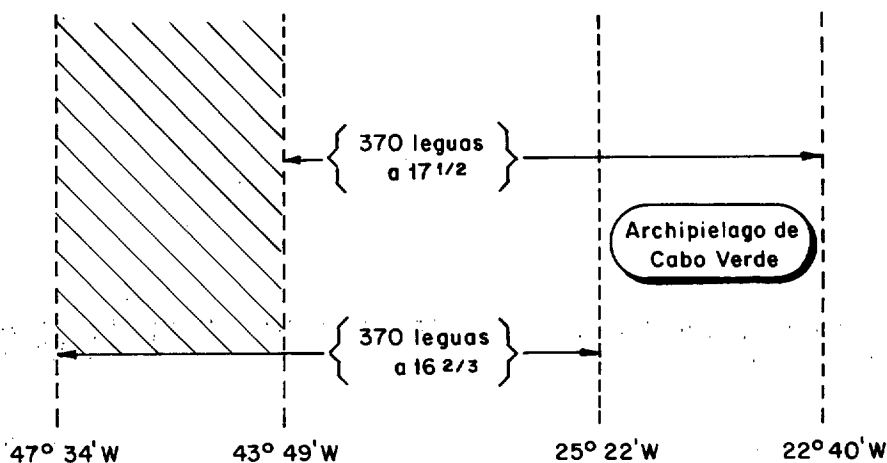


Figura 1.

pilotos, astrólogos y marineros, estando previsto el intercambio, o sea, castellanos en buques portugueses y viceversa. Para determinar la posición del anhelado meridiano, las naves deberían seguir directamente a poniente, y al cabo de 370 leguas se marcaría el punto, y hecha la señal conveniente «por grados del Sol y del Norte, o por singladuras de leguas», cosa que aún no se sabe qué podría ser.

Para resolver este intrincado problema, el judío catalán Jaime Ferrer aconsejaba un procedimiento que, en términos actuales, consistía en lo siguiente: dejar las islas de Cabo Verde (vamos a suponer que se escogiera una de ellas, en el punto P cuya latitud es φ) y navegar a un rumbo separado una cuarta ($11^{\circ} 15'$) del rumbo oeste, por ejemplo el $281^{\circ} 15'$, hasta llegar a la latitud $\varphi + \Delta$, conforme al triángulo de la figura 2. Como los pilotos de la época sabían calcular la latitud, era posible determinar, en teoría, el momento en que el buque alcanzaba el punto de llegada C. No obstante, esto no podía efectuarse con un mínimo de rigor, dada la incertidumbre de la derrota seguida por la nao, afectada por el abatimiento, y aún se hacía la situación más complicada cuando la dirección del viento imponía navegar de bolina obligando a muchas bordadas. Pero, suponiendo que fuera posible

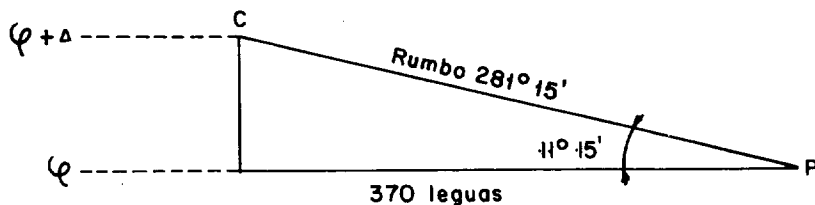
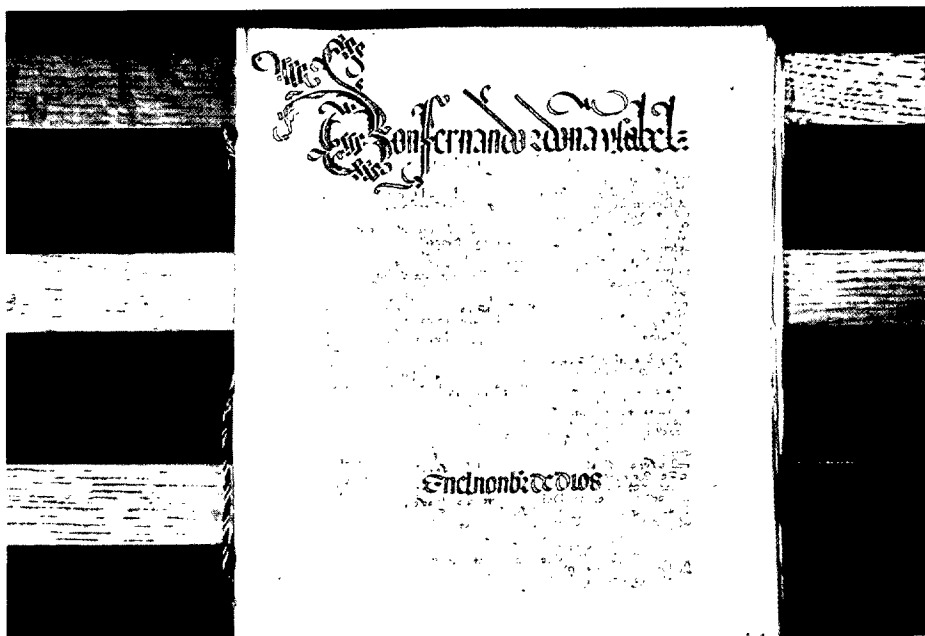


Figura 2.

A. ESTÁCIO DOS REIS

hacer todo esto, ¿cómo proceder para marcar la posición del punto C? El Tratado proponía una «marca o torre», pero en aquella época sólo era posible si se llegaba a tierra firme, lo que no ocurría en la propuesta de Ferrer.

Fueron tales las dificultades surgidas en el cumplimiento de este Tratado, que fue pasando el tiempo sin que se tomaran medidas concretas, a pesar de intentarse varias reuniones entre las partes interesadas. En una carta patente de 7 de mayo de 1495 se estableció que se esperase al descubrimiento de una isla o tierra que pareciese quedar en la línea divisoria para efectuar entonces la demarcación.



Tratado de Tordesillas.

El fin de siglo xv y los primeros años del siguiente fueron pródigos en lo que respecta al descubrimiento del mundo. La hazaña de Bartolomé Días (1487-1488), mostrando que era posible contornear por mar el continente africano, fue la preparación para el viaje de Vasco da Gama hasta la India (1497-1498) y, poco después, el de Pedro Álvares Cabral, con el mismo destino, que vino a figurar en la Historia como el descubrimiento oficial de Brasil (1500).

Entre tanto, tras el primer viaje de Colón (1492) siguieron otros con el propósito de llegar a Asia por occidente. Cristóbal Colón hizo tres tentativas más sin resultado (1493-96, 1498-1500 y 1502-1504), así como el inglés Juan Caboto (1497) y varios españoles: Alonso de Hojeda, Juan de la Cosa y Amé-

rico Vesputio (5) (1499-1500), Vicente Yáñez Pinzón (1499-1500), Diego de Lepe (1499-1500), Alonso Vélez de Mendoza (1500), Rodrigo de Bastidas (1500-1502) y, de nuevo, Alonso de Hojeda (1502-1503). En estos viajes se fue reconociendo parte de la costa del Nuevo Mundo, consolidándose las posiciones derivadas de la aplicación de las decisiones tomadas en Tordesillas.

No nos vamos a ocupar en la descripción de las expediciones que acabamos de mencionar porque, en su casi totalidad, se hicieron por capitanes al servicio de España, donde hay actualmente quienes lo pueden hacer con mucho más conocimiento e interés. Sólo vamos a satisfacer la amable invitación de la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA presentando algunas notas referentes a los viajes a occidente realizados por portugueses antes de la memorable epopeya de Fernando de Magallanes, que tuvo como principal objetivo alcanzar, en una derrota alternativa, las célebres islas de la Especiería y tratar de demostrar, lo que en realidad no sucedía, que éstas se encontraban en el hemisferio de Castilla. Trataremos, pues, de los viajes que hemos conseguido identificar, admitiendo que haya habido otros con la misma finalidad, pero que el tiempo disponible no nos permitió investigar. Tampoco se han considerado las expediciones a la India que, eventualmente, tocaron en el continente suramericano por razones de orden logístico.

VIAJES POR EL ATLÁNTICO SUR.

Descubrimiento de Brasil (1500).

El primer viaje que vamos a referir es el que llevó a Pedro Álvares Cabral a Brasil. Como es sabido, este capitán mayor había sido escogido por Don Manuel para ir a la India con una armada que impusiera su prestigio e iniciase la importación regular de productos orientales. Pero como la derrota seguida en el Atlántico Sur, para aprovechar los vientos, le acercó a la costa del continente americano, aún hoy se discute si la llegada a las costa de Santa Cruz fue casual o si había conocimiento previo de ellas.

Una opinión generalizada, que tiene como uno de sus principales paladines al ilustre historiador brasileño Max Justo Guedes, sustenta que la «existencia de tierras al Sur de las descubiertas por Colón era un hecho, si no notorio, al menos fuertemente sospechado por quienes, en Portugal, se dedicaban a las exploraciones marítimas» (6).

Ya hemos expuesto, al referirnos al Tratado de Tordesillas, dos razones que nos parecen importantes: la afirmación de Don Juan II a Colón y la deci-

(5) Juan Caboto o Cabot, de origen inglés, adquirió la nacionalidad veneciana o genovesa; el florentino Vesputici, como el portugués Magalhães, se naturalizó en España. (N. de la R.)

(6) Max Justo Guedes: *História Naval Brasileira*, volumen primero, tomo I, Río de Janeiro, 1975, pág. 141.

A. ESTÁCIO DOS REIS

sión de este mismo monarca de trasladar el meridiano de demarcación hacia el Oeste. No obstante, hay otros argumentos: la referencia de Duarte Pacheco Pereira en el *Esmeraldo de Situ Orbis*, a un viaje realizado por él a tierras americanas en 1498, los vuelos de aves observados por Vasco da Gama, cuando en agosto de 1497 pasó a largo de la costa brasileña, y la carta escrita en Veracruz, dirigida a Don Manuel el 1 de mayo de 1500 por Mestre João, físico y cirujano de aquel monarca, en la que se lee: «en cuanto, Señor, a la situación de esta tierra, mande Vuestra Alteza que le traigan un mapamundi que tiene Pero Vaz Bisagudo y por él verá Vuestra Alteza el lugar de esta tierra», lo que sugiere la existencia de cartografía en la que ya aparecía.

En este viaje de Cabral, la flota salió del Tajo el día 9 de marzo de 1500, llegó a las Canarias el 14 y tocó en Cabo Verde el 22 del mismo mes. Siguiendo su derrota, al cabo de casi un mes, el 21 de abril, martes de Pascua, tuvo indicios de la proximidad de tierra al aparecer plantas flotantes. Navegando con cautela, al cabo de veinticuatro horas se avistó la cumbre de un monte que se bautizó después Monte Pascual. A la puesta del sol del mismo día 22 de abril, tras una navegación de más de 12 millas, la flota de Cabral fondeó en 19 brazas, en fondo limpio, a seis leguas de la costa. Quedaba así descubierto oficialmente Brasil.

Al día siguiente, la flota se aproximó a la costa, recorriéndola hacia el norte a lo largo de 25 millas. Se celebra misa en tierra, se coloca un padrón y se despacha una nao de transporte para Portugal con las noticias y cartas para el rey, de las cuales ha llegado a nuestros días la ya referida de Mestre João y la de Pêro Vaz de Caminha, que nos proporciona valiosos elementos sobre los primeros contactos con esta inmensa región. El 3 de mayo parte la flota y sigue viaje, pero aún en el Atlántico, cerca del cabo de Buena Esperanza, debido a un fuerte temporal, zozobran cuatro naos, sin supervivientes. El capitán de uno de los buques era el intrépido Bartolomé Días, que así quedó sepultado junto al cabo tormentoso que pocos años antes había montado valerosamente.

A la llegada a Lisboa de las noticias llevadas por el citado navío, mandado por Gaspar de Lemos, el monarca portugués decidió enviar nuevas expediciones para que se hiciese un reconocimiento más detenido de la costa. Hay, por cierto, noticias de algunos viajes a las tierras de Santa Cruz, pero su reconstrucción sólo es posible gracias a relatos, algunos de ellos debidos a Américo Vesputio y a la cartografía de la época.

Viaje de 1501-1502.

En este viaje embarcó Américo Vesputio y, a pesar de que a partir del siglo XVI aparece su nombre como jefe de la expedición, no nos parece coherente, pues tan honroso cargo no dejaría de mencionarse en los relatos de que fue

autor. El nombre del capitán general de la expedición se obtuvo de una carta náutica firmada por Vesconte di Maggiolo (1504), en la que, sobre territorio brasileño, aparece la leyenda *Terra de Gonsalvo Coigo, vocatur Santa Croxe*, y «Gonsalvo Coigo es, evidentemente, Gonzalo Coelho, pues la g en dialecto genovés equivale a la lh del portugués» (7).

La flota, constituida por tres buques, incluyendo carabelas, salió de Lisboa al final de la primera quincena de mayo, hizo escala en Canarias y Cabo Verde, donde se encontró con las naos de Cabral que regresaban de la India, e iniciaron la travesía oceánica a mediados de junio para llegar al continente el 17 de agosto, recalando en un lugar que no se puede concretar exactamente, pero que se admite que podría estar en la región del Río Grande del Norte (5° S). Desde allí navegaron hacia el sur, y basándose en la toponimia registrada en la cartografía de la época, se cree que se reconocieron las proximidades de río de San Francisco, bahía de Todos los Santos, Puerto Seguro y Santo Tomé-Cananea (casi en los 26° S), donde terminó la navegación costera, que había cubierto cerca de 1.350 millas. Se alejan entonces del litoral llegando hasta la elevada latitud de 50° S, donde encuentran *costa brava*, pero esta parte del viaje no ha tenido una explicación coherente por parte de los estudiosos. A continuación, la escuadra regresa a su puerto de origen, arrumbando a Sierra Leona, donde permanecen varios días, para llegar a Lisboa el 22 de junio o 7 de septiembre de 1502, según la fuente utilizada.

Viaje de 1502-1503.

Por la carta de Piero Rondineli (8), fechada el 3 de octubre de 1502, se sabe que la Tierra de Santa Cruz se arrendó a cristianos nuevos, obligándose éstos a mandar todos los años seis navíos a descubrir 300 leguas por año y construir una fortaleza. Aunque se admite que en 1502 se hizo el primer viaje, se debe a Jaime Cortesão (9) el estudio que lo detalla. Sobre este asunto, este historiador se hace eco de las noticias que circulaban en la Corte española que originaron una carta fechada el 30 de mayo de 1503, que la Reina Isabel dirigió a Ochoa Isassaga, jefe de sus servicios de espionaje en Portugal, en la que le decía saber que ciertos vasallos del rey Don Manuel querían un fuerte en las Indias, o sea, en las nuevas tierras descubiertas a occidente. El 1 de agosto de ese mismo año, la Casa de Contratación de Sevilla recibe órdenes para que

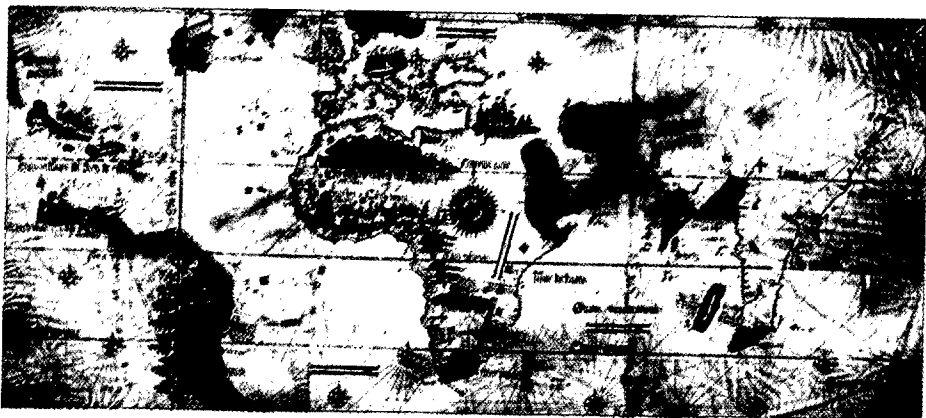
(7) Avelino Teixeira da Mota: *Novos documentos sobre uma expedição de Gonçalo Coelho do Brasil entre 1503 e 1505*, Lisboa, Junta de Investigaçao do Ultramar, 1969, pág. 6.

(8) Incluida, por copia de Piero Vagliente, en el código Riccardino, 1910. La publicó la R. Commissione Colombina en la *Raccolta di documenti e studi*, Roma, Ministero della Pubblica Istruzione, 1893, pt. 3, vol. 2, págs. 120-1.

(9) Jaime Cortesão: *Os descobrimentos Portugueses*, Lisboa, 1975, vol. IV, págs. 1070 y siguientes.

A. ESTÁCIO DOS REIS

procure averiguar la verdad sobre estas denuncias, y tres semanas después Juan de la Cosa es enviado a Portugal para enterarse del viaje secreto de los portugueses. La presencia del piloto castellano levanta sospechas y es detenido, pero el 23 de septiembre ya está de vuelta en la Corte de España confirmando el viaje a que nos acabamos de referir. Por lo que respecta a su duración, Jaime Cortesão admite que tuvo lugar entre el regreso de la flota de Gonzalo Coelho-Vespucio, que, como ya vimos, llegó a Lisboa el 22 de junio o el 7 de septiembre de de 1502, y julio de 1503.



Planisferio de Cantino.

En cuanto al itinerario, seguimos a Max Justo Guedes, que afirma que la flota siguió, probablemente, «el recorrido normal hasta Cabo Verde, cruzó el Atlántico, pasó por Fernando de Noronha, recaló en la llamada costa este-oeste, próxima al cabo de San Roque, y fue a concluir su navegación en las inmediaciones de Puerto Seguro (actual bahía Cabralia)» (10).

Viaje de 1503-1504.

Por información del cronista Damián de Gois se sabe que el 10 de junio de 1503 salió de Lisboa para tierras de Santa Cruz en una escuadra de seis naos, bajo el mando de Gonzalo Coelho. Tocó en las islas de Cabo Verde, donde hizo aguada y carenó los buques. Arrumbó después al sudeste, contra la opinión de los capitanes, de acuerdo con lo que nos dice Vespucio, para eludir las calmas ecuatoriales. El 10 de agosto alcanzan la isla de Fernando de Noronha, donde naufraga la capitana. La escuadra se divide, por decisión del

(10) Max Justo Guedes: *Historia Naval Brasileira*, Río de Janeiro, 1975, primer volumen, tomo I, pág. 241.

capitán general, que continúa viaje. Vespucio, que se encontraba a bordo de una de las naos que quedaron, aguarda ocho días, y al no aparecer el capitán sigue para bahía de Todos los Santos, pues conforme con las órdenes reales, ése era el punto de encuentro para las unidades que se perdieran. Por declaraciones de Giovanni Vespucio se deduce que su tío hizo el viaje a largo del litoral, en dirección sur, llegando a un puerto que no es posible identificar, donde los capitanes de las dos naos permanecen durante cinco meses, construyen un fuerte y dejan veinticuatro hombres, regresando a Portugal el 18 de junio de 1504.

Viaje de la nao *Bretoa*.

En el Archivo Nacional de la Torre do Tombo, en Lisboa, existe un importante documento que relata un viaje a Brasil de la nao *Bretoa*. Este navío fue nombrado así tal vez por haber sido construido, posiblemente, en astilleros de Bretaña. Se conocen sus propietarios, así como los nombres del capitán, Cristóbal Pires; del escribano, Duarte Fernandes, y de los restantes miembros de la tripulación. La finalidad del viaje era traer a Portugal el precioso palo brasil.

La nao salió del Tajo el 22 de febrero, arrumbando a las Canarias. El 6 de abril se avista el río de San Francisco, ya en tierras de Santa Cruz, y el 17 llegan a Bahía, donde permanecen hasta el 12 de mayo, siguiendo después para cabo Frío, donde tenía residencia el factor. Además de estas informaciones, el documento sobre la nao *Bretoa* incluye unas instrucciones que nos proporcionan informaciones del mayor interés: sabemos, por ejemplo, que se prohibía a los tripulantes maltratar a los indígenas y comerciar armas con ellos, a excepción de cuchillos y tijeras; había disposiciones relativas al fallecimiento de individuos de las dotaciones y penas aplicables a los blasfemos, pues era frecuente entre la gente las imprecaciones de esta clase. Una vez embarcada la carga, el capitán debía regresar directamente a Portugal —lo que parece que se hizo así—, y sólo ante una extrema penuria de agua, leña o víveres se le permitía tocar en la costa de Guinea. La tripulación estaba autorizada para traer esclavos —además de papagayos y gatos— siempre que todo estuviera debidamente escriturado a fines legales. En efecto, además de cinco mil troncos de palo brasil, la *Bretoa* embarcó treinta y seis esclavos —seis del capitán, cinco del escribano, tres del maestro, ocho del piloto y los restantes de diversos miembros de la dotación—, pero lo que más admiró a quienes los vieron fueron los animales exóticos, sobre todo papagayos y monos, que ya rivalizaban en curiosidad y aprecio con las especias que venían de Oriente. El 27 de julio salen de cabo Frío, pasan por Guinea el 9 de septiembre, avistan la isla de Pico el 7 de octubre y el 20 cabo Espichel. Dos días después la nao entra en el Tajo.

Viaje de 1511-1512.

Este viaje lo realizaron dos carabelas, cuyos armadores fueron don Nuño Manuel y Cristóbal de Haro, con autorización del rey de Portugal, para hacer descubrimientos en América del Sur. La noticia de este viaje aparece en la *Nova Gazeta da Terra do Brasil* (1515), escrita en alemán (11), y en la carta de Esteban Froes, que se encuentra en el Archivo Nacional de la Torre do Tombo, en Lisboa (12), documentos detalladamente estudiados por Rolando Laguardia Trías (13).

Fue jefe de esta expedición Diego Ribeiro y entre sus tripulantes estaba el ya referido Froes o Flores, que ejercía las funciones de escribano. Se había recomendado a Ribeiro que reconociese la tierra, tanto en relación con los aspectos geográficos como con la existencia de metales preciosos y productos de valor. El capitán y piloto de la otra carabela era el acreditado Juan de Lisboa. Los buques abandonaron el Tajo en fecha anterior a mediados de 1513 y debieron efectuar su primera escala en Bahía de Todos los Santos, donde fueron atacados, con muerte de Diego Ribeiro y otros tripulantes. Siguió viaje a largo de costa, alcanzó el antiguo cabo de Santa María, y costeando a continuación la margen norte del estuario del Río de la Plata llegó a este lugar antes que Juan Díaz de Solís. Arrumbando al norte, las carabelas hicieron escala en el puerto de los Patos, donde obtuvieron información de la existencia de oro y plata. Allí quedó el navío de Flores, mientras que el de Juan de Lisboa proseguía hacia el norte, tocando en Río de Janeiro, para completar la carga y salir para el Atlántico, llegando a Lisboa en octubre o noviembre de 1512. En cuanto a Flores, sabemos de sus andanzas por la carta antes citada, dirigida a Don Manuel, escrita el 30 de julio de 1514 cuando se encontraba en la prisión de Santo Domingo, en la isla Española. Relata en su carta que, habiendo asumido el mando de la carabela después de la muerte de Diego Ribeiro, reconoció minuciosamente el litoral y los ríos, habiéndose fijado en un punto de la costa próximo al cabo de San Agustín. Atacado, a su vez, por los indígenas y por un tal Pedro Gallego, seguramente deportado o naufrago allí residente, Flores termina por llegar a la isla de Puerto Rico, que estaba en su derrota de regreso a Portugal, tomando esta decisión como medida de seguridad, ya que su carabela, roída de broma, embarcaba demasiada agua, además de tener roto el timón. Apresados y trasladados a Santo Domingo, Flores y sus compañeros fueron procesados bajo la acusación de haber tocado territorio español porque, erróneamente, se tomó al cabo de San Agustín por

(11) Su traducción al portugués puede leerse en la *Historia da Colonização Portuguesa do Brasil*, Oporto, 1923, 2.º Vol. págs. 385-6.

(12) Transcrita en la *Historia da Colonização Portuguesa do Brasil*, Oporto, 1923, primer vol., pág. XXXIII.

(13) Rolando Laguardia Trías: *El predescubrimiento del Río de la Plata por la Expedición portuguesa de 1511-1512*, Lisboa, 1973.

otro situado al oeste del meridiano de Tordesillas. Don Manuel decidió interceder por Flores y lo hizo ante el monarca español, que condescendió, y así, por orden expresa de Don Fernando, los once presos se transfirieron a Sevilla en 1515. Se oye a los principales pilotos que se encontraban en la ciudad pero, a pesar de concluirse por la mayoría que el tal cabo de San Agustín estaba en la zona de influencia portuguesa, los presos portugueses no fueron liberados hasta 1517, por canje con siete españoles de la armada de Juan Díaz de Solís, que, dos años antes, habían quedado en la costa de Santa Cruz (14).

Viaje de 1516-1519.

No hay indicios de la colonización de Brasil anteriores a 1516. Es en este año cuando Don Manuel manda a los factores de la Casa de la India que entreguen hachas, azadas y otras herramientas a las personas que fueran a poblar aquel país, al tiempo que ordena la búsqueda de un hombre experimentado que quiera ir para instalar un ingenio azucarero. Estas medidas pudieron estar influenciadas por el viaje de Solís al continente sudamericano, iniciado en 1515, por el cual la vecina España se mostraba decidida a tomar posesión de las tierras que le competían según el Tratado de Tordesillas.

Para dar cumplimiento a esta decisión real se eligió a Cristóbal Jaques, hombre enérgico y duro, que fue a las tierras de Santa Cruz como comisario para el comercio de palo brasil, recibiendo 125.000 reales como remuneración por las diversas partidas de material de tintorería que trajo a Portugal, conforme con la noticia que nos quedó, obtenida de algunas notas de José Freire Montarroio (15). Este Cristóbal Jaques no era de origen francés, como su nombre podría sugerir, sino de una familia oriunda de Jaca, en el alto Aragón. El viaje duró dos años, cuatro meses y dieciocho días, comenzando el 21 de junio de 1516 y terminando el 9 de mayo de 1519; Montarroio presenta aquí una discrepancia, como también cuando se refiere a las cantidades de madera transportadas y los pagos recibidos. Max Guedes nos ofrece algunos elementos acerca de este viaje (16), que admite haber comenzado cuando la expedición de Solís estaba ya de regreso en Europa. En efecto, gracias a su servicio de información, los españoles tuvieron conocimiento de la llegada a Lisboa de un buque portugués que conducía, en calidad de detenidos, a siete tripulantes de una de las carabelas de Juan Díaz de Solís, que había naufragado en la costa brasileña. El cardenal Cisneros, a la sazón regente de España, ya había recibido una reclamación portuguesa por el cargamento indebido de palo brasil efectuado por las carabelas de Francisco de Torres y los prisioneros terminaron por ser canjeados, como ya hemos referido, por Flo-

(14) Jaime Cortesão: *Os Descobrimientos Portugueses*, vol. IV, Lisboa 1975, págs. 1093-4.

(15) *Historia da Colonização Portuguesa do Brasil*, Oporto, 1923, 2.º vol., pág. 363.

(16) *Historia Naval Brasileira*, Río de Janeiro, 1975, primer volumen, tomo I, págs. 257-9.

res y diez más de sus compañeros. Todo induce a pensar, según el distinguido historiador brasileño, que los náufragos de Solís viajaron en un buque perteneciente a la armada de Jaques. Parece poder relacionarse a este navegante con un aspecto de cierta importancia en la historia de Brasil. Efectivamente, por entonces, la principal seguridad de la factoría de Río de Janeiro residía en su localización, que era ignorada por extraños. Pero el hecho de que este establecimiento se encontrase al sur de la costa, rica en palo brasil, aumentaba la duración de los viajes a Portugal. No existe documento que indique la fecha exacta del traslado de la factoría a Pernambuco, pero cuando más tarde, en 1534, Don Juan III entregó a Duarte Leite la capitania con sede en aquel mismo lugar, en la carta de donación de 5 de septiembre, constaba que allí «Cristóbal Jaques hizo la primera casa de mi factoría», lo que permite deducir que fue éste el autor de tan sabia medida.

Viajes por el Atlántico norte.

A pesar de que los portugueses habían decidido llegar a la India por el Este, especialmente después del éxito de Bartolomé Días, lo que llevó a Juan II a no tomar en consideración las propuestas de Cristóbal Colón, no significa que el infante Don Enrique (para no hablar de tentativas posteriores) estuviese desinteresado de los viajes hacia occidente. En el concepto medieval, a poniente del Atlántico, existían islas maravillosas, como la de San Mateo, que se encontraba en algún lugar próximo al ecuador y a la que se habría llegado en 1438. Juan de Barros nos dice que en 1525 «una armada de Castilla, de la costa de Guinea para la de Brasil, que iba hacia nuestras islas de Moluco» halló «una isla deshabitada de gente, llamada San Mateo, en la que había dos aguadas, una muy buena y otra no: y en dos árboles estaba escrito que hacía ochenta y siete años que habían estado en ella los portugueses» (17).

Parece evidente que estamos ante una fantasía (18), y lo mismo se puede decir de la mítica isla de las Siete ciudades, a la que, conforme al testimonio de Fernando Colón, llegó a mediados del siglo xv una nao portuguesa que salió del estuario del Duero; los tripulantes verificaron que en la isla se profesaba la religión cristiana; el rey estaba ausente, pero cuando llegó hizo recelar a los marinos portugueses un ataque por sorpresa, y por ello se hicieron rápidamente a la mar. Así se creó la leyenda de las Siete Ciudades, que vino a identificarse con la Antilla. Es esta misma Antilla la que, junto con la isla de Santanases y otras, aparece en la célebre carta atlántica fechada en 1424, firmada por Zuano Pizzigani, y sirvió a Armando Cortesão para defender la tesis,

(17) João de Barros: *Asia*, Lisboa, 1778, Década I, Libro II, cap. II, págs. 146-7.

(18) Duarte Leite: *Côisas de Varia História*, Lisboa, 1941, pág. 49. Admite que la isla podría ser la de Fernando Noronha.

muy discutida, de que por entonces los portugueses habían llegado, por lo menos, a las proximidades del continente americano (19).

Diogo de Teive, escudero del infante Don Enrique, fue uno de los primeros colonizadores de la isla de Madera. En 1452, junto con el castellano Pero Vázquez de la Frontera, parece haber llegado a los bancos de Terranova en el viaje en el que se descubrieron las islas más occidentales del archipiélago de las Azores. Habría hallado así la «tierra del bacalao», descubrimiento que Duarte Leite niega, pero que Armando Cortesão defiende con argumentos convincentes (20).

En esta «carrera» para occidente es oportuno referirse a Gaspar Frutuoso, que en las *Saudades da Terra*, escritas en la segunda mitad del siglo XVI, nos dice que João Vaz Corte Real habría viajado antes de 1474 hasta Terranova, recibiendo como compensación la capitanía de Angra, en la isla Tercera, y de la isla de San Jorge. Existe documentación relativa a la donación, pero no indica la naturaleza de los servicios prestados por aquel navegante.

No son, pues, concluyentes las fuentes de que disponemos acerca de la actividad de João Vaz; sin embargo, los viajes realizados por sus hijos surgieron que éstos se empeñaron en continuar la búsqueda de tierras en el noroeste atlántico. Efectivamente, Gaspar Corte Real había partido de Lisboa a mediados de 1500, pues existe, fechada el 12 de mayo de ese mismo año, una concesión regia de la capitanía de las islas y tierra firme que este capitán fuese a descubrir. El texto de este documento dice que el favorecido ya hacía mucho tiempo que estaba empeñado en descubrimientos «con gran trabajo por su parte y gasto de su hacienda y peligro de su persona». Al año siguiente, el mismo Corte Real habría efectuado un nuevo viaje, mas sin regresar a Portugal.

En 1502, otro hijo de João Vaz salió a la mar en busca de su hermano, pero también él desapareció para siempre. Hay la convicción de que Miguel habría conseguido llegar a la costa norteamericana, pues hay quien cree leer pruebas concluyentes en las múltiples inscripciones que cubren la ya famosa piedra de Dighton, situada en una de las márgenes del río Tanton (Berkeley, Massachusetts), que hoy constituye la pieza principal de un museo construido en aquel lugar.

Aunque pueda haber dudas en cuanto a la lectura e interpretación de las inscripciones antes citadas, no puede decirse lo mismo al analizar el planisferio de Cantino, que es, sin duda, el monumento más importante de la cartografía portuguesa. En este planisferio de 1502, conseguido en Lisboa por el agente del duque de Ferrara, que pagó por él doce ducados de oro como se lee en el documento que aún hoy existe, aparece Groenlandia con la bandera portuguesa y en Terranova hay una leyenda que muestra el nombre de Gas-

(19) Armando Cortesão: *The nautical Chart of 1424*, Coimbra, 1954.

(20) Joaquín Verfísimo Serrão: *Historia de Portugal*, Lisboa, 1978, vol. II, págs. 184-6.

par Corte Real. Es curioso observar que gran parte de Terranova aparece representada al este de la línea de Tordesillas, lo que podría deberse a deficiente información aportada por el piloto o intencionadamente en previsión de una posible reivindicación de su posesión por parte de Portugal.

Otras informaciones muestran el interés de los navegantes portugueses por el noroeste atlántico. Es el caso de Fernão Domingos do Arco, que el 10 de junio de 1484 obtuvo del rey la gobernación de una «isla que va a buscar». Luis de Albuquerque es de la opinión que esta manera de decirlo sugiere que el pretendiente creyó, en un viaje anterior, haber visto tal isla (21).

Un documento sin fecha, pero que Silva Marques consideró posterior al 30 de enero de 1485, refiere que Pero de Barcelos recurrió contra la resolución que le desposeía de una tierra en la isla Tercera. En el texto de este escrito se lee: «... estando así en posesión de las (tierras) en el dicho tiempo, recibió orden del rey nuestro señor para ir a descubrir yo y un João Fernandes Lavrador, en el cual descubrimiento anduvimos más de tres años». El período parece exagerado, mas se admite que en esa expedición de Labrador se llegase a la tierra que más tarde volvió a visitar en compañía de Juan Caboto en 1497 ó 1498. El nombre de Labrador se utiliza para designar una vasta zona del continente norteamericano y aparece registrado las primeras veces en los planisferios de Pesaro (1502-1503) y en el conocido por Hamy (1502) (22).

Constata así el lector, que tan pacientemente nos ha acompañado, que los viajes de que hay noticia llevados a cabo por los portugueses al Atlántico norte son, en varios casos, poco fundamentados. Esta carencia de datos se ha atribuido a la política de sigilo que se seguía en nuestro país en materia de descubrimientos. De hecho, a pesar de que esta actitud asumida por los soberanos portugueses sigue siendo motivo de erudita controversia, entendemos que tenía fuerte razón de ser, especialmente después de 1494, ya que los viajes hacia occidente constituían una violación clara del apasionante convenio firmado en Tordesillas, acerca del cual.—a la vista está— se ha consumido mucha tinta.



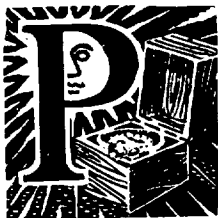
(21) Luis de Albuquerque: *Os Descobrimentos Portugueses*, 1982, pág. 72.

(22) *Idem.*, pág. 74.

PERSPECTIVAS COMERCIALES DE LA ÉPOCA DEL DESCUBRIMIENTO

Anunciada COLÓN DE CARVAJAL
Doctora en Historia de América

Estructuras comerciales europeas de los siglos xv y xvi.



ESE a lo que se ha venido definiendo con carácter generalizado, la nueva ruta a la Especiería descubierta por los portugueses, doblando el cabo de Buena Esperanza y circunnavegando África, no quebró bruscamente los tradicionales trayectos de llegada utilizados hasta entonces. Aunque establecer estudios comparativos resulta muy difícil debido a la parcialidad de los datos conservados, el volumen de especias, como drogas medicinales (opio y bálsamo de Mitridates), greda, perfumes, artículos de aseo, piedras de jaspe o «lágrimas de ciervo», piedras preciosas, perlas, etc., traído a Europa a mediados del siglo xvi, cuando ya se había descubierto la ruta sudafricana a las Molucas, estaba muy equilibrado entre el mar Rojo y Lisboa.

El mar Rojo continuó siendo vía de penetración de las mercancías que, por medio de grandes convoyes marítimos procedentes de la India, Sumatra, Camboya, costa de Malabar, Calicut, Bul, Cannor y las Molucas, arribaban dos veces al año en naves árabes, «baghlas» de madera de teca, aprovechando los monzones hasta sus principales puertos: Suakin, Adén, Tor y Djedda (puerto de la Meca). En el último de ellos, Djedda o Juda, se reunían grandes concentraciones de caravanas de hasta 200.000 personas y 300.000 animales de carga (1). Las caravanas podían asimismo transportar los valiosos cargamentos a ciudades como Alepo, Damasco, o a través de Bagdad y Asia Menor, a Constantinopla. De esta forma los centros de redistribución del Mediterráneo oriental más importantes eran: Constantinopla, Alejandría, Antioquía, Trípoli y Beirut, ciudades en las que los comerciantes, venecianos y genoveses fundamentalmente, estaban firmemente instalados como intermediarios obligados de todo aquello que por vía marítima llegara a los destinos finales del Mediterráneo occidental. Su situación privilegiada en aquella extensísima red comercial no era más que el fruto de varios siglos de minuciosa labor diplomática, e incluso bélica, que se remontaba a los siglos ix y x, basada en tratados o acuerdos firmados con el emperador de Oriente, «el basileus», o con prínci-

(1) F. Braudel: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1976, tomo I, pág. 727.

pes musulmanes del norte de África (Siria y Egipto), que darán lugar, en algunos casos gracias al empleo de las armas, a la anexión veneciana de colonias y puertos en los mares Adriático y Egeo.

El hundimiento del imperio de Bizancio, ocurrido en el siglo xv, no fue más que una ineludible consecuencia de la decadencia de sus dos grandes fuentes tradicionales de riqueza: la agricultura y el comercio. Por lo que respecta a la agricultura, la práctica inexistencia de propiedades sometidas al pago de impuestos durante los siglos xiv y xv ocasionó la no recaudación de los ingresos que el Estado necesitaba para costear los obligados y grandes gastos institucionales. Ya a finales del siglo xi los turcos habían arrebatado a Bizancio la mayor parte de Asia Menor, fuerza agrícola del Imperio, por ser una de sus provincias más ricas.



Reconstitución de una carabela portuguesa del siglo xv.

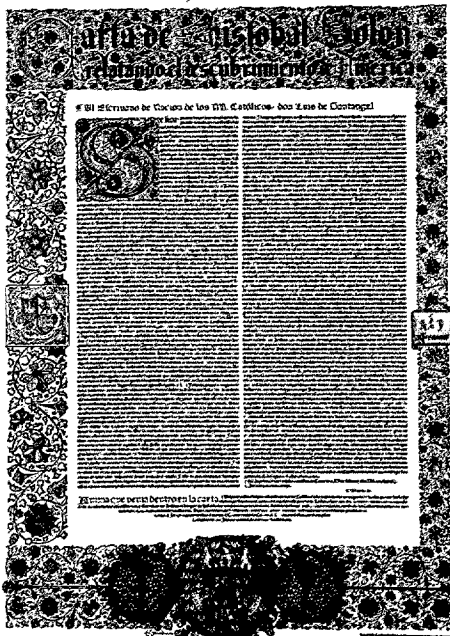
El comercio sufriría, asimismo, las catastróficas consecuencias de una equivocada política económica seguida por los bizantinos. Ésta podría resumirse en dos grandes errores: el abandono de su armada y la pérdida de su protagonismo en los mercados del Oriente en favor de ciudades italianas como Venecia y Génova, fundamentalmente. Desde el siglo x los comerciantes italianos habían conseguido descuentos fiscales que, a partir del siglo xii, pasaron a ser exenciones de todo derecho o registro aduanero. Los comerciantes venecianos alcanzaron una situación hegemónica con respecto al tráfico comercial con el Oriente; se instituyeron como intermediarios ineludibles con Occidente, llegando incluso a controlar y ocupar la zona más próspera del Cuerno de Oro, brazo del

Bósforo de la bahía de Estambul. El excesivo poder que los venecianos fueron acumulando no pasó inadvertido a los gobernantes bizantinos, quienes quisieron neutralizarlo mediante concesiones provechosas para sus principales rivales, genoveses y pisanos. Tal estrategia, lejos de conseguir deshacerse de aquel «invasor» que desdeñaba a los ciudadanos griegos, ricos o pobres, con la única justificación de su buena fortuna y de su supremacía económica, ocasionó que a principios del siglo xiv los genoveses controlaran a su vez otras colonias como Focea, Chío, Lesbos y Aenos, en la costa de Tracia, Caffa,

Tana, Trebisonda, Galata, teniendo incluso una base naval en el Bósforo, edificada en 1348. La consecuencia final de esta rivalidad fomentada por la propia dinastía bizantina fue convertirse en sus propias víctimas, hasta el punto de que las ciudades italianas no dudaron obligar, mediante el uso de las armas, a que Bizancio renovara el antiguo trato de favor que habían venido recibiendo. El progresivo enriquecimiento de Venecia en el comercio con Asia continuó hasta principios del siglo xv. A pesar de que Constantinopla recibía anualmente un número mucho mayor de barcos que otros importantes puertos mediterráneos, el beneficio

que ello comportaba iba a parar a otras manos, venecianas y genovesas, que ya en el siglo xiv eran las dueñas casi absolutas de las riquezas, redes comerciales y rentas del Estado bizantino, haciendo de esta forma irremediable la ruina imperial, que quedó patente cuando en 1423 Tesalónica fue vendida a los venecianos por 50.000 ducados (2).

Sin embargo, las especias no eran las únicas mercancías que proporcionaban un alto beneficio por su escasez en Europa. Uno de los móviles que impulsaron el conocimiento del África atlántica era contactar con las rutas del oro, marfil y esclavos que llegaban a Fez por dos vías distintas: la del sur, de Tumbacútí, y la que, bordeando la costa, procedía de Alejandría. El cronista Gómes Eanes de Azurara afirmó en su «Crónica do descubrimiento e conquista da Guiné» que uno de los objetivos del Infante Don Enrique el Navegante era conocer qué había más allá del cabo Bojador, para romper el monopolio de genoveses y venecianos en el comercio con el Oriente y su posterior venta en Flandes e Inglaterra. Los inciertos itinerarios de las caravanas del oro que procedían del desierto dejaban abierta la cuestión de la localización de sus lugares de producción. La exploración se presentaba como una vía para dar respuesta a tales incógnitas.



Carta de Cristóbal Colón a Luis de Santángel, participándole el Descubrimiento.

(2) Charles Diehl: «La decadencia económica de Bizancio», en *La decadencia económica de los Imperios*, Madrid, 1970, págs. 101-111.

La exploración atlántica.

Ya desde los comienzos del siglo xv Portugal se instituye como el vértice de las exploraciones de la costa atlántica africana. La caída de Constantinopla bajo el poder de los turcos en 1453 rompió parte de esta estructura mercantil, causando la ruina de no pocos europeos, especialmente de venecianos, genoveses y florentinos. El propio Cristóbal Colón fue testigo de las profundas tensiones hegemónicas impuestas por la presencia turca en el Mediterráneo oriental. Según nos relata en el «Diario» de la primera navegación los días 12 de noviembre y 11 de diciembre de 1492, Colón visitó Chío, aunque no precisó la fecha de tal viaje, que la historiografía ha fijado entre 1474 y 1475, años en que se verificaron dos expediciones genovesas en socorro de la isla, amenazada por los turcos (3).

El Infante portugués Don Enrique el Navegante, conocedor por la cartografía mallorquina de los mercados de la India y del Gran Khan, promovió magistralmente el desarrollo náutico de su país, que culminó, años después de su muerte, primero con el viaje de Bartolomé Díaz (1487), doblando el cabo de Buena Esperanza, y más tarde, en 1498, con el de Vasco de Gama, que inauguraría la ruta marítima sudafricana al Oriente.

La moneda, instrumento del comercio.

El comercio con el Oriente provocará en Europa una endémica carestía de metales preciosos, base para la adquisición de aquellos objetos de consumo, en la mayoría de los casos suntuarios, muy apreciados en Occidente y que constituyeron el móvil de las grandes navegaciones de los siglos xv y xvi (4). Primeramente obtenidos del Sudán, los metales preciosos, y especialmente el oro, provocaron ya en la Edad Media el florecimiento de la costa mediterránea de África, en la que por ejemplo Trípoli, en 1354, era conocida como «la ciudad rica en oro» (5).

Cuando en 1440 los portugueses alcanzan el golfo de Guinea, se inician los intercambios de esclavos, oro, marfil y sustitutivos de la pimienta («malaguetta» fundamentalmente), a cambio de tejidos vistosos, o de lana ordinaria, ornamentos de cobre, trigo y caballos; este comercio tuvo una primera etapa de importante actividad que abarca de 1440 a 1520-1550, tras la que se sumiría en una recesión que duraría hasta fines del siglo xvi. América proveerá a Europa de los metales preciosos que hasta principios del siglo eran transportados desde África, por lo que respecta al oro, y desde Alemania, por lo que

(3) P. E. Taviani: *Cristóbal Colón, génesis del gran descubrimiento*, Barcelona, 1983, pág. 248.

(4) Braudel: *Op. cit.*, tomo I, pág. 615.

(5) Laurent-Charles Féraud: *Annales Tripolitaines*, 1927, pág. 16. Braudel: *Op. cit.*, tomo I, pág. 619.

respecta a la plata. El oro americano tan sólo llegaría a España hasta 1550, fecha a partir de la cual la plata se constituye como la más preciada mercancía de los galeones que llegaban a Sevilla. Estos metales pasarían a mercaderes europeos, a pesar de la política de control llevada a cabo por el Estado, que prohibía su entrada o salida del país. No obstante, quedó de manifiesto la necesidad que los comerciantes españoles tenían de pagar al contado sus compras, ya fueran de telas o trigo, lo que les impelía a exportar ilícitamente la plata americana.

Institucionalmente existía un cauce mucho más grande por el que los tesoros americanos salían de España hacia Europa: los gastos exteriores de Carlos V y Felipe II. A pesar de que tal política se ha calificado como desastrosa, no faltan análisis históricos que justifiquen el destino ineludible del Imperio español, que nada hubiera conseguido con abandonar por ejemplo los Países Bajos, sino trasladar el campo de la guerra más cerca de sus propias fronteras (6).

La toma de Orán por parte de Fernando el Católico, en 1509, abre nuevas perspectivas de intercambio a aquellos comerciantes que vieron que los turcos habían ocupado los antiguos centros de compra y venta. Las ciudades de Trípoli, Túnez, Argel, Bona y Orán estaban abiertas a todos los compradores europeos, donde podían utilizarse los sistemas de intercambio en uso en Venecia, Génova o Barcelona: las letras de cambio. Estas ciudades de África se comunicaban a través de un sistema comercial estructurado con los países sureños, hasta Tuat y el Níger. Las mercancías más frecuentes eran el oro en polvo, extraído en los lavaderos del Alto Senegal, Alto Níger y costa guineana, el cobre, la sal y los tejidos, a lo que debemos añadir el comercio de esclavos. En el cambio comercial interafricano, es decir, entre el Norte y el Sur, el beneficio mayor correspondía al primero.

A pesar de los grandes descubrimientos americanos, las monedas europeas siguen llegando a la China y la India a cambio de especias, drogas y seda. Europa, consciente de esta imparable corriente hacia el Oriente de metales preciosos, siempre escasos, intentará verificar sus intercambios a base de telas, vidrios, espejos, quincalla o cobre.

Desgraciadamente la compra a plazos, mediante la utilización de letras de cambio, muy utilizada por otra parte en la cristiandad, resultaba enormemente gravosa en el mundo islámico debido a los increíbles intereses impuestos en aquellos países, que alcanzaban frecuentemente el 40 por 100.

Marco Polo y su influencia en el desarrollo de las rutas comerciales del siglo xvi.

En el siglo xii corrió por Europa la falsa leyenda de que Gengis Kahn, emperador mongol, profesaba la religión cristiana, circunstancia que había

(6) Braudel: *Op. cit.*, tomo I, págs. 622-634.

motivado su invasión contra los musulmanes. La identidad de aquel príncipe asiático se mezcló, asimismo, con la del preste Juan, cuyo reino se situó en Asia Central, en lugar de Abisinia. Durante el reinado de Gengis Khan los hermanos Mateo y Nicolás Polo recorrieron gran parte de Asia hasta llegar a la corte del soberano Kubilai quien, informado del mundo cristiano y de su pastor, el Papa, se interesó por recibir misioneros que instruyeran a su pueblo, mandando a los Polo con tales noticias de regreso a Europa (7).

El hijo de Nicolás, Marco, se unió a la nueva expedición, emprendida en 1271 y que duraría veinticuatro años. Marco Polo describió en el *Milione* todas las maravillas de la China, su avanzada civilización y la prosperidad y desarrollo de su cultura, de manera que Europa, a través de su libro, intuyó la importancia de contactar con los concurridos puertos orientales como Zaiton, la ciudad de Quinsay (Hangcheu) o la isla de Cipango (Japón); lugares que marcarán profundamente las mentes de navegantes como Cristóbal Colón, Juan Caboto y Vicente Yáñez Pinzón (8).

Motivaciones de la empresa colombina.

Los objetivos colombinos que determinaron el viaje de 1492 han suscitado múltiples interpretaciones, destacando unas el carácter meramente religioso y otras el interés comercial.

Para penetrar en el análisis de los móviles del navegante es necesario sumergirse en una minuciosa lectura de los documentos conservados de aquella trascendental travesía.

Las capitulaciones de Santa Fe, suscritas el 17 de abril de 1492 entre Juan de Coloma, representante de los Soberanos, y Fray Juan Pérez por la parte colombina (9), establecen:

«que todas e cualesquier mercadurías, si quier sean perlas, piedras preciosas, oro, plata, especiería e otras cualesquier cosa e mercaderías de cualquier especie, nombre e manera que sean que se compraren, trocaren, fallaren, ganaren e hobieren dentro de los límites de dicho Almirantazgo, que dende agora vuestras Altezas facen merced al dicho D. Cristóbal y quieren que haya y lleve para sí la decena parte de todo ello, quitadas las costas todas que se ficieren en ello. Por manera que de lo que quedara limpio e libre haya e tome la decena parte para sí mismo e faga della a su voluntad, quedando las otras nueve partes para vuestras Altezas» (10).

(7) Ramón Ezquerria Abadía: «La época de los Reyes Católicos», en *Historia General de España y América*, Madrid, 1982, tomo VII, págs. 74 y ss.

(8) F. Morales Padrón: *Historia del descubrimiento y conquista de América*, Madrid, 1981, págs. 165-173.

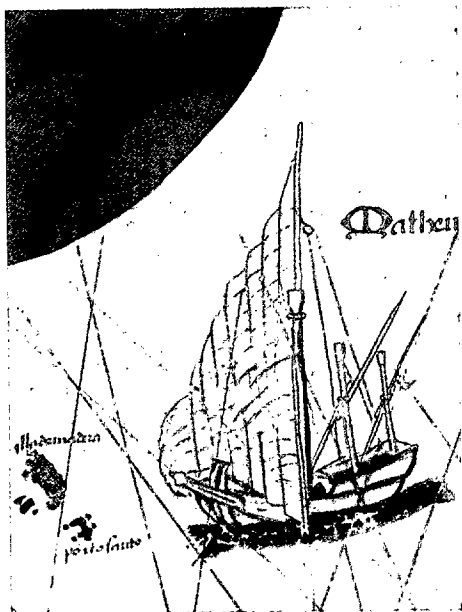
(9) S. E. Morison: *El Almirante de la Mar Océano*, Buenos Aires, 1945, pág. 148. J. Manzano: *Cristóbal Colón, siete años decisivos de su vida (1485-1492)*, Madrid, 1964, pág. 281.

(10) M. Fernández de Navarrete: *Colección de Viajes...*, Madrid, 1825, tomo II, págs. 7 y 8.

Si bien es cierto que el viaje de Colón estaba destinado a establecer contacto y relaciones comerciales con los países asiáticos, no es menos cierto que sus peticiones a los Reyes Católicos, igualmente formuladas al monarca portugués con anterioridad, incluían atribuciones relacionadas con la adquisición de nuevos territorios, fundamentalmente islas, de cuya existencia tan seguro estaba Colón, de acuerdo con las ideas de Ptolomeo. El hecho de la preferencia colombina por el título de Almirante, con privilegios semejantes al de Castilla, sin duda respondía a que era éste el que gozaba de mayores beneficios económicos, amén de su categoría social en la alta aristocracia castellana. Colón retendría para sí, de acuerdo con las Capitulaciones, el monopolio de la explotación no sólo de las tierras descubiertas, sino de futuras navegaciones y consiguiente exploración de tierras que por su «industria» se descubrieren.

No obstante lo anterior, por el prólogo del «Diario» del primer viaje conocemos que Colón perseguía tocar los dominios, en tierra firme, del Gran Khan, quen:

«muchas veces él y sus antecesores avían enbiado a Roma a pedir doctores en nuestra Sancta fé porque le enseñasen en ella y que nunca el Sancto Padre le avía proveído... y Vuestras Altezas... pensaron enbiarme a mi, Cristóbal Colón, a las dichas partidas de Indias para ver los dichos príncipe y los pueblos y las tierras y la disposición d'ellas y de todo, y la manera que se pudiera tener para la conversión d'ellas a nuestra Sancta fé...»



Carabela portuguesa. Detalle de la carta de Mateo Prunes, 1563.

Vemos así una doble faceta del viaje de 1492: la religiosa y la mercantil, unidas de la misma forma que lo estaban en la mente colombina. Esta ambigüedad quedará patente durante las exploraciones caribeñas del Almirante, por un lado destacando las cualidades agrícolas de las tierras y de las actividades de los nativos antillanos y por el otro, el valor económico, recogiendo noticias de oro, especias o cualquier factor con posibilidades lucrativas, quedando, sin duda, justificada esta actitud del navegante por el riesgo económico]

mico que personalmente había asumido, respondiendo de un cuantioso crédito ante sus amigos banqueros italianos. Así, el establecimiento de la ruta a los mercados de Catay y Cipango constituiría un objetivo a plazo medio, mientras que el apremio de localizar en las tierras recién descubiertas el lugar «donde nasce el oro» puede considerarse como una necesidad inminente para responder a obligaciones pecuniarias inmediatas (11).

De los documentos diplomáticos que Colón llevaba consigo en su primer viaje se infieren las intenciones de la Corona con respecto a los territorios que se alcanzaren. Debemos excluir, en contra de lo argüido por Morison (12), cualquier intento de obtener el control político, mediante el uso de las armas, de los imperios orientales. La intención será establecer lazos amistosos que fundamentaran posteriores lazos comerciales beneficiosos para los hispanos: en aquellos dominios del «Gran Can, adonde avrá grand trato y ganancia» (13).

El atractivo mercantil de las «tierras firmes e islas remotas e incógnitas» que el Almirante recorrió entre el 12 de octubre de 1492 y el 16 de enero de 1493 sería incluso subrayado por el propio pontífice Alejandro VI en su bula de 4 de mayo de 1493:

«y que en las dichas islas y tierras ya descubiertas se halla oro y cosas aromáticas y otras muchas de gran precio diversas en género y calidad» (14).

Los comentarios del Almirante responden a su formación mercantilista, marcada por diversas experiencias comerciales en el Mediterráneo (él mismo recordaría su estancia en la genovesa isla de Chío, centro de producción de la almáciga) y las navegaciones y asentamientos portugueses en la costa africana, en concreto la factoría de San Jorge de la Mina, que «les desparó... ganancias y oro» (15).

Al mismo tiempo, otro condicionante marcará la mente colombina: la necesidad de que aquella empresa aportara al menos los imprescindibles beneficios económicos para que los monarcas mantuvieran su apoyo al navegante:

(11) J. Pérez de Tudela: *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización (1492-1505)*, Madrid, 1956, pág. 23. M. Hernández y Sánchez-Barba: *Historia de América*, Madrid, 1987, tomo I, págs. 169-177.

(12) S. E. Morison: *Op. cit.*, pág. 150.

(13) 15 de febrero de 1493, carta de Colón a Santángel. Fernández de Navarrete: *Op. cit.*, tomo I, págs. 167-174.

(14) *Ibidem*, tomo II, pág. 29.

(15) «Diario» del primer viaje, 12 de noviembre y 11 de diciembre de 1492; carta de Colón a Santángel de 15 de febrero de 1493, por lo que respecta a la almáciga y Chío; en la relación del tercer viaje y B. de las Casas: *Historia de las Indias*, Madrid, 1985, tomo II, pág. 315, sobre el fuerte de San Jorge de la Mina.

«que pueden ver Sus Altezas que yo les daré oro cuanto ovieren menester con muy poqueta ayuda que Sus Altezas me darán agora, speciería y algodón cuanto Sus Altezas mandarán cargar y almástica cuanta mandarán cargar... y lignáloe cuanto mandarán cargar y esclavos cuantos mandarán cargar y serán de los idólatres...» (16).

Esta propaganda colombina favorecería los deseos pobladores de los castellanos, cuyo establecimiento en el Nuevo Mundo estaría determinado a chocar con los privilegios monopolísticos de Colón, antagonismo ya manifestado durante el segundo viaje. Será entonces cuando el Almirante, apremiado por las necesidades materiales del numeroso grupo de españoles que le habían acompañado, planteará abiertamente el tráfico humano de los caribes, justificándose en las costumbres antropófagas de este pueblo:

«...las cuales cosas se les podrían pagar en esclavos d'estos caníbales, gente tan fiera e dispuesta e bien proporcionada e de muy bien entendimiento, los cuales quitados de aquella inhumanidad creemos que serán mejores que otros ningunos esclavos...» (17).

El Almirante resaltaré ulteriores posibilidades de beneficio económico, gracias a un hipotético comercio basado en las grandes cualidades de las tierras antillanas para el cultivo del algodón y su venta en los mercados asiáticos:

«aquí se avría grande suma de algodón y creo que se vendería muy bien acá sin le llevar a España, salvo a las grandes ciudades del Gran Can que se descubrirán sin duda y otras muchas de otros señores que avrán en dicha servir a Vuestras Altezas...» (18).

Fin del monopolio colombino.

El primer viaje del Almirante había tenido un carácter fundamentalmente explorador, si bien la accidental fundación del fuerte «Navidad» suponía el inicio del sistema mercantilista de factoría, de acuerdo con el modelo portugués de San Jorge de la Mina.

Durante la segunda navegación al Nuevo Mundo, Colón reemprendía el establecimiento definitivo de aquella estructura económica promoviendo, a

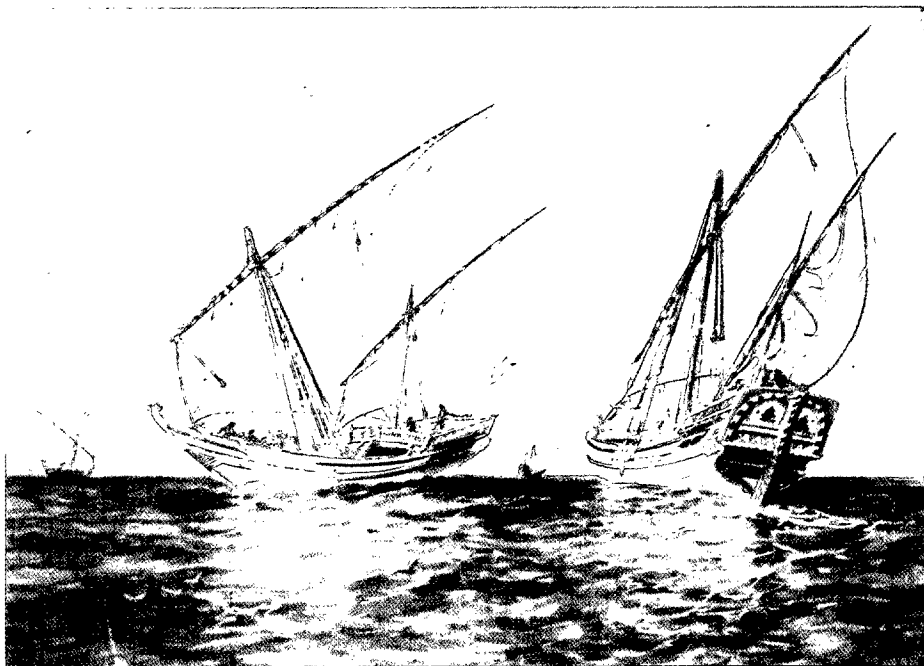
(16) Carta a Santángel, citada.

(17) La Isabela, 30 de enero de 1494, memorial a Antonio Torres. Fernández de Navarrete: *Op. cit.*, tomo I, págs. 225-241.

Asimismo, en cuanto a la explotación de las riquezas americanas, vid. Las Casas: *Op. cit.*, tomo II, pág. 323.

(18) «Diario» del primer viaje, 12 de noviembre de 1492. Fernández de Navarrete: *Op. cit.*, tomo I, pág. 54.

pesar de las dificultades surgidas, el establecimiento de un nuevo asentamiento, La Isabela, a cuya puesta en marcha dio preferencia frente al objetivo de proseguir la exploración para contactar con el Gran Khan. Cuando el Almirante tuvo constancia de la funesta suerte del fuerte Navidad y la de todos los españoles que habían quedado en él, intentó que La Isabela iniciara su actividad económica de forma organizada, preocupándose asimismo del sometimiento de los pobladores de la isla, lo que reportaría la correspondiente recaudación en calidad de tributo.



Marina de Oriente, antiguas baladas y dunghiyas.

Una vez asegurado mínimamente aquel principio de actividad económica, Colón se dispuso a continuar sus navegaciones hacia el Catay. El Rey Don Juan II de Portugal había reclamado, según el texto del tratado castellano-portugués de Alcaçobas-Toledo (1479-1480), su exclusivo control del mar océano, además de que sus esfuerzos exploradores, que en 1487 habían conseguido doblar el cabo de Buena Esperanza, estaban ya cercanos al éxito.

Colón había presenciado en Lisboa la llegada triunfal de Bartolomé Díaz en 1488 (19) y era consciente de que en breve conseguirían alcanzar la

(19) Manzano, *Op. cit.*, pág. 150.



Detalle de la Carta de Juan de la Cosa, 1500. Museo Naval.

deseada Especiería. La soberanía de aquellas tierras orientales recaería para cualquiera de los dos reinos, España o Portugal, que llegara primero, de acuerdo con el ordenamiento jurídico de la época, que viene confirmado por el texto de la bula de Alejandro VI, de 4 de mayo de 1493, «Inter Caetera»: ...«que por otro Rey o Príncipe cristiano no fueren actualmente poseídas» (20).

Entendemos que la entrevista mantenida entre el flamante Almirante de la Mar Océana y el Rey portugués en el convento de Santa María de las Virtudes del valle del Paraíso, el 9 de marzo de 1493, responde a una clara intención del navegante de dejar claro que su empresa había logrado alcanzar el continente asiático, de cuyas tierras había tomado posesión en nombre de los soberanos españoles. Después de la Corona, nadie podía estar más intere-

(20) Fenández de Navarrete, *Op. cit.*, tomo I, pág. 29.

sado que Colón en la posesión castellana de las tierras descubiertas, puesto que todas sus preeminencias y ventajas económicas dependían de ello.

De la misma forma, durante el segundo viaje Colón se empeñará en asegurar el descubrimiento de la tierra firme, empeño que podría explicar la expedición de un curioso documento: nos referimos al acta extendida el 12 de junio de 1494 por el escribano público de la flota colombina, Fernán Pérez de Luna, en la que Colón afirmó haber llegado a la tierra firme, a la provincia de Mango, circunstancia que hizo testificar a toda la tripulación. Así, creemos que, prescindiendo de las conclusiones personales del Almirante con respecto al verdadero lugar en donde se hallaba, el documento notarial tenía por objeto dejar constancia fehaciente de la soberanía castellana sobre la tierra firme, constituyéndose en posible instrumento legal frente a las pretensiones de Portugal.



Alejandro VI

Fonseca. Tales problemas, que provocaron el envío de Juan de Aguado a La Española para informar a los Reyes de la situación, obligó el regreso a la península del Almirante, con la intención de neutralizar aquellas críticas a su gestión americana.

Las entrevistas mantenidas entre los monarcas y Colón obtuvieron buenos resultados: el 23 de abril de 1497 le fueron confirmados sus títulos y preeminencias, restituyéndose el monopolio, de acuerdo con lo establecido en 1492.

Sin embargo, el control absoluto de Colón con respecto a las navegaciones americanas tenía ya los días contados. La tercera travesía constituiría la última que llevaría a cabo bajo el régimen de monopolio y de factoría; ruptura desencadenada finalmente por la rebelión de Francisco Roldán en La Española. La Corona optó por la resolución de importantes necesidades políticas que apremiaban a los territorios indios: la apertura de las navegaciones atlánticas a otras expediciones para la determinación de los espacios geográficos establecidos en el Tratado de Tordesillas, firmado entre España y Portugal (si bien respetando aquellos ámbitos explorados por el Almirante), la gobernación de los asentamientos castellanos en el Nuevo Mundo y, en el marco económico, la introducción de un sistema distinto de financiación, que pasaría a ser privado, reteniendo el Estado un quinto de los beneficios obtenidos.



EL MAPAMUNDI DENOMINADO «CARTA DE JUAN DE LA COSA» Y SU VERDADERA NATURALEZA

FASES DE ELABORACIÓN, OBJETIVO Y AUTORES

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA



Del Patronato del Museo Naval

El tratamiento unitario de la denominada Carta de Juan de la Cosa ha arrastrado como consecuencia multitud de polémicas sobre su autenticidad, autoría, condición de documento original, fecha de realización, etc., que se desvanecen en su mayor parte ante el enfoque adecuado que exige su polifacetismo.

Por otra parte, y como reacción a posturas críticas sistemáticas, otros investigadores se han esforzado por ver más allá de lo que la Carta transmite y representa, tratando de aplicar profundas argumentaciones científicas a aspectos para los que bastan la simple lógica y el conocimiento de la época y de la limitación de los medios y práctica de que se disponía en los comienzos de la Edad Moderna.

El estudio comparado con otras piezas cartográficas contemporáneas será la clave a la hora de determinar su significado y concepción, y de calibrar su alcance y trascendencia.

Dos planos en uno.



la hora de determinar la verdadera naturaleza del documento, el hecho de estar formado por dos hojas diferentes de pergamino carece de relevancia.

Para ejemplares de alta representación se solían escoger pieles seleccionadas, sin mancha, especialmente blancas y poco grasas, a fin de que no aparecieran posteriormente transparencias originadas por esa «celulitis» animal, que desentonasen del conjunto. En la competencia por superar el lujo de los portulanos se llegó hasta utilizar un tipo de pergamino extraordinariamente fino y flexible, la vitela, obtenido de becerrillos y recentales e incluso de crías noñatas, procurándose escoger para cada caso el tamaño más adecuado a fin de que cupiese el conjunto de lo representado en una sola piel.

Sin embargo, en los ejemplares de gran tamaño, y por tanto en planisferios y mapamundis, la necesidad imponía emplear varias, más recias, y de ani-

males adultos. Este es el caso de la Carta de Juan de la Cosa, cuyas dimensiones son 1,83 por 0,96 metros.

El plano que se conserva en la Biblioteca Nacional de París, atribuido a Cristóbal Colón, presenta una sola hoja, pero puede considerarse como excepción entre los de buen tamaño, ya que no ocurre lo mismo con la mayoría de los contemporáneos, como el anónimo denominado de Cantino, de 1502, que consta de tres cuarterones pegados, o el trazado por Nicolaus Canerio en 1505, que presenta hasta diez piezas que ni siquiera forman hoja completa, sino un conjunto de retazos.

Del llamado de Piri Reis (1513) sólo se conserva una de las que debieron ser cuatro partes, formando pieza única.

La duplicidad de pergaminos sobre los que está dibujada la Carta de Juan de la Cosa no puede ser, por tanto, argumento válido para quien pretenda ver en ella un ensamblaje de época posterior.

El alegato del diferente planteamiento cartográfico existente en cada una de las partes u hojas, es en cambio mucho más sólido.

La superposición de ambos planos, a fin de ser pegados, se llevó a cabo de una manera esmerada, pero no impidió, lógicamente, que la línea correspondiente al último plano en añadirse se notase.

Esta circunstancia no afecta para nada a los continentes europeo y africano a los que atraviesa, en razón a que el trazado de éstos fue posterior a la montura de una hoja sobre la otra. Lo mismo sucede con las paralelas correspondientes al círculo de Cáncer y al Ecuador.

Sin embargo, los haces de vientos procedentes de una y otra de las partes terminan bruscamente su trayectoria en la línea de unión, sin ulterior proyección.

Esto, para la concepción de un fabricante de portulanos (y la Carta prefiere adoptar esta forma y técnica), puede parecer un contrasentido ya que la razón originaria de «arrumbar» las cartas era la de facilitar la navegación mediante el trazado continuo de un rumbo al que debía ajustarse la trayectoria del barco con el auxilio de la aguja. Cualquier interrupción del viento, anterior al destino, va contra la esencia misma del instrumento cartográfico y lo desvirtúa absolutamente.

En la de Juan de la Cosa todas las derrotas parece que pueden únicamente llegar, por cabezonada del «maestro en hacer cartas», hasta donde el batanero le ha sido posible estirar la piel de la res en un solo pergamino.

En la técnica de confección de cartas portulanas la primera fase es la del planteamiento general, al que sigue el trazado real con vértice central y nudos que forman la corola, de los que parten los haces de vientos que forman el entramado general.

De la observación más detenida del documento se desprende sin embargo que pese a haber dos «sistemas» distintos, existen correlaciones lineales entre ambas hojas.

¿Qué explicación cabe dar a este extraño fenómeno?; ¿por qué motivo no se planteó uniformemente y de una sola vez toda la red o «esqueleto» del plano de forma única, estructurándolo en corolas concéntricas cuyo ombligo

habría necesariamente de coincidir con el punto central del plano, o plenamente acopladas que hubiesen permitido la proyección de los haces en ambas hojas, según nos tienen acostumbrados los cartógrafos anteriores, y como los más elementales criterios técnicos y artísticos parecen aconsejar?

Como quiera que el conjunto de una estructura portulana no puede ampliarse posteriormente ni adaptarse a su totalidad fuera del marco para el que fue creada, la única respuesta posible es la de que se trata de dos planos distintos para los que se ha buscado una vinculación estructural tan elemental como inteligente.

El eje natural del plano, que no coincide con el «círculo-cancro» o trópico de Cáncer como erróneamente afirma Fernández Duro (1), está formado por el paralelo del eje horizontal de la rosa mayor y los de otras dos rosas, todos en la primera hoja, y los de dos rosas y un mundo en el segundo pergamino.

Este rosario constituye el mayor y más significativo nexo entre ambas partes, pero no el único, ya que se comprueba fácilmente que la rosa situada a NE de la principal está vinculada por viento continuado con dos vértices del otro plano, mientras que la situada en rumbo SE lo está con otras dos del plano anexo. Se aprovechan, por tanto, las horizontales del primer pergamino para establecer una conexión con el segundo, en el que se prolongan a fin de dar cierta unidad a toda la pieza.

Esto demuestra que no se trata de dos planos hechos con independencia, a igual escala y posteriormente empalmados, como la diferente organización y factura podría sugerir, confirmando lo que por otra indica la identidad de trazo y estilo que presentan las partes de Europa y África representadas en una y otra hoja y el hecho de que el ensamblaje entre ambas no se note ni afecte lo más mínimo al trazado ni a la iluminación, sino de un conjunto en el que una de las partes se ha visto ampliada en forma que la nueva conservase en lo posible su estilo y estructura.

Si a la certeza de encontrarnos ante dos planteamientos cartográficos distintos, que no puede tener otra razón de ser que la existencia de dos planos, unimos todo lo anterior, se deduce un doble momento de confección: el correspondiente al planteamiento cartográfico de la primera hoja, y el del planteamiento y trazado de la segunda, en la que se utilizó el espacio libre del pergamino originario continuándose el dibujo en el posterior, a la vez que se procuraba homogeneizar lo mejor posible ambas estructuras, copiando el sistema inicialmente adoptado con el dibujo de otra corola de plan y estilo similares que permitiera las conexiones de rosas y vértices situados a la misma altura en uno y otro.

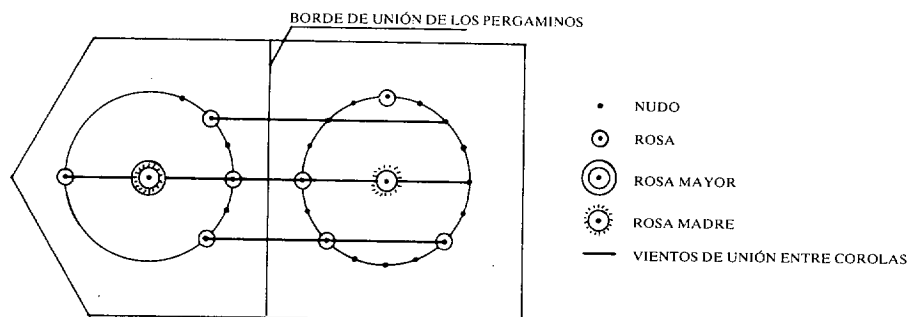
Existió, por tanto, un primer plano que abarcaba exclusivamente las nuevas tierras descubiertas y que ahora aparecen pintadas de verde con su propia «tela de araña», ocupando dos terceras partes de la primera y entonces única hoja de pergamino, extendiéndose el entramado de haces hasta su borde izquierdo; posteriormente alguien decidió ampliar el original convirtiéndolo

(1) Fernández Duro, C.: *La Carta de Juan de la Cosa, que se conserva en el Museo de Madrid*, Museo de Antigüedades, tomo IV. Madrid, 1877.

en mapamundi, y graduando uniformemente el conjunto para darle más homogeneidad.

Una carta náutica convertida en mapamundi.

Considerada en su conjunto, la Carta de Juan de la Cosa no es una auténtica carta de marear de gran tamaño, como ninguno de los mapamundis anteriores o posteriores lo fue, ya que de hecho la tela de araña del plano va disminuyendo en utilidad conforme el volumen de lo representado se incrementa, de la misma manera que va perdiendo progresivamente garantía de fidedigno, haciéndose por otro lado menos manejable al aumentar consecuentemente su tamaño.



1.—Planteamiento cartográfico del mapamundi de Juan de la Cosa.

Para todo tipo de derrotas, incluidos los grandes viajes, fueran transoceánicos, mediterráneos, o litorales africanos, se emplearon cartas parciales a mayor escala, tan numerosas como fueran menester.

La razón de fabricar estas grandes piezas con la técnica y el diseño de los portulanos no se debió, sin embargo, exclusivamente a motivos ornamentales y a la tradición de los cartógrafos, aunque al fin y al cabo aquéllas son en gran medida sucesoras de éstos.

Sin negar la importancia que la cartografía de todos los tiempos concede a lo tradicional y que le lleva a reproducir motivos decorativos que en los momentos de su primera introducción constituyeron novedad, pero que siglos después resultan anacrónicos, y de su afición por los complementos artísticos que puedan hacer resaltar la obra científica, hay otro factor de carácter pragmático que justifica plenamente la inclusión de rumbos o vientos en planos hechos para que múltiples observadores tuviesen la oportunidad de considerarlos, situados alrededor de una mesa, de arriba abajo.

Este factor es que los vientos, especialmente los horizontales, facilitan la comprobación y confrontación de latitudes, tanto terrestres como marítimas, entre dos puntos, necesarias en las discusiones «de gabinete», al poder unirlos tenuemente sin necesidad de usar regla o transportador. Mediante ellos tam-

bién se pueden señalar las rutas marítimas o navegaciones llevadas a cabo, y finalmente en el entramado de sus rectas se puede apoyar cualquier tipo de representación de particiones políticas, de paralelos y de meridianos.

No se trata, pues, de aditamentos superfluos, lo que refuerza nuestra convicción de que de haber tenido el autor de la Carta la oportunidad de hacer un trazado uniforme que abarcase ambos pergaminos, lo hubiese hecho.

La primera parte, como veremos, se trata de la representación cartográfica de una expedición enmarcada en una concepción cosmológica general. Su primer trazado corresponde a una carta hecha durante una navegación y al objeto de guiar a futuros navegantes; por tanto, es una auténtica carta de marear.

La condición de carta náutica viene señalada en el propio pergamino: «Juan de la Cosa la fizó...», indica la leyenda que figura al pie de la imagen de San Cristóbal, refiriéndose a la carta, ya que si se considerase mapamundi diría «lo fizó».

Pero si de un plano parcial se llegó a hacer un planisferio, ¿qué consideración, carácter y destino tenía el primero de los mapas confeccionados?

De la propia demostración de la existencia de tres entidades cartográficas separables, consecuencia de admitir el doble momento de realización, y que corresponden respectivamente a la parte más antigua, a la más moderna, y al conjunto creado, se deduce la necesidad del tratamiento particular de cada una, lo que nos conducirá a resolver ésta y otras incógnitas que la Carta de Juan de la Cosa plantea.

La primera fase de la Carta de Juan de la Cosa.

Del viaje con Ojeda (mayo 1499-junio 1500) debió De la Cosa traer a España un bosquejo bastante completo, que sin embargo sólo representaba el litoral recorrido por su expedición. Se trataba de una carta náutica a la que ya hemos hecho referencia.

La información que de otros viajes contemporáneos debió de recibir en la península, o bien las instrucciones superiores, le decidirían a completarlo, haciendo un mapa de lo descubierto por los españoles en occidente, en el contexto de su concepción de las nuevas tierras.

El plano originario, trabajo en limpio sacado del bosquejo del primer viaje llevado a cabo con independencia de la voluntad y dirección colombinas y completado con la información de las demás exploraciones que sólo pudo obtener en España, fue realizado ese mismo año de 1500 en el Puerto de Santa María, como atestigua la cartela principal.

Sobre una sola piel se representaban dos grandes bloques de tierra separados por un amplio estrecho que la imagen de San Cristóbal, sin ningún adorno ni marco, invitaba a cruzar.

El redondeado cuello del pergamino de una sola pieza se prestaba maravillosamente al trazado equilibrado de una costa cuyo espacio marítimo cubría

un sistema de rosas que marcaba también la dirección a seguir para llegar a Asia.

El interior continental no estaba pintado de verde, y los bordes litorales, que correspondían a partes no visitadas en su viaje, aparecían sin detalles orográficos y reforzados con un trazo grueso en rojo.

El eje longitudinal principal de la pieza pasaba lógicamente cortando con limpieza la rosa central y las otras dos situadas en la misma latitud con cuyos vientos E y W coincidía, y también el eje o línea de simetría de la figura de San Cristóbal, dividiendo el pergamino en dos partes iguales sin interferir en el trazado, y distribuyendo las sendas masas continentales.

Cinco rosas del tamaño y ubicación descritos rellenaban la concavidad, señalando el camino. La más oriental de ellas, al quedar dentro de lo que luego sería continente africano, dificultaría un tanto la decoración de esta zona, aunque de hecho sería ignorada, colocando abigarrada y tangencialmente una ciudad y un rey mauritanos.

Cabría pensar que la carta primitiva no fuera simplemente arrumbada sino plana, es decir, que las líneas horizontales no fuesen únicamente rumbos E-W sino paralelos conocidos, y lo correspondiente sucediese con los meridianos, lo que probaría que se confeccionó calculando latitudes, habida cuenta de que las grandes líneas rojas correspondientes a la «línea equinocial» y al «cancro» fueron hechas por mano posterior, y de acuerdo con la escala y dimensiones de la segunda parte del plano.

Sin embargo la ausencia de nombres o distintivo especial entre las posibles coordenadas y el origen y objetivo de la carta primitiva parecen destruir esta suposición, ya que pese a que alguno de los rumbos pudiera coincidir con el posible criterio del cartógrafo sobre la ubicación del Ecuador o del trópico de Cáncer, lo cierto es que todas las líneas horizontales responden a prolongaciones de ejes de vértices de la compleja «tela de araña», hecha conforme a la escuela clásica de portulanos, ajena aún a los paralelos y meridianos conocidos.

En los primeros viajes descubridores no se solían tomar latitudes astronómicas más que de tarde en tarde, ya que se iba «a descubrir» por una amplia zona y no a un lugar exacto y concreto.

El Diario colombino no habla en todo del primer viaje más que de un par de ocasiones en que se utilizan instrumentos astronómicos para comprobar la latitud obtenida a estima, y el Almirante manifiesta en ese mismo documento su propósito «de hacer carta nueva de navegar en la cual situaré toda la mar y tierras del mar océano en sus propios lugares debajo de su viento» (2). Situar debajo de su viento significa colocar cada lugar en su rumbo y demora correspondiente, es decir, arrumbar la carta en dirección y trazar teniendo sólo en cuenta ésta y la distancia estimada.

En los primeros bosquejos no se complicaban mucho la vida. A este sistema tradicional de los portulanos pertenece el trozo de La Española, propiedad de la casa de Alba, y que se atribuye a Colón.

(2) *Diario de Colón*. Preámbulo. Ed. Sarpe. Madrid, 1985.

Lo trazado por Juan de la Cosa no era sino el traslado en limpio y en forma de portulano de un apunte o padrón realizado durante su expedición, que se ha ampliado para incluir otros trabajos del mismo tipo; una carta de navegar «a la antigua».

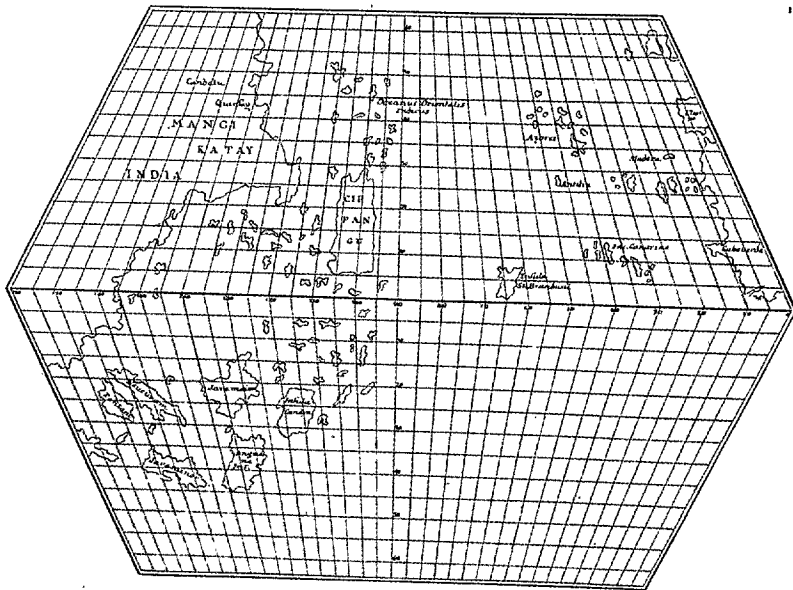
El desafortunado intento por hacerla más «científica» sería posterior. Un solo tronco de leguas, dividido en un centenar de rayas punteadas a fin de facilitar el uso del agudo transportador, ocupaba toda la parte inferior del plano, proporcionando la escala de distancias lineales, ya que el superior, correspondiente a secciones de 25 y 50 espacios, fue dibujado posteriormente como acredita la poca esmerada continuación de la pintura blanca sobre el verde continental.

De todas formas el plano constituía un modelo de clasicismo cartográfico y de equilibrio de composición.

La información que aportaba serviría por su parte de modelo a los planisferios posteriores y en conjunto cabría definirla como síntesis de la teoría colombina plenamente asumida por Juan de la Cosa a la que él aporta la realidad de su viaje.

La masa septentrional representaba el extremo nororiental de Asia, en parte hipotético y en parte errado.

Se ha venido afirmando que del posterior círculo de Cáncer para arriba el trazado de la costa se basaba en los informes de que se disponía del viaje de



No. 1. Toscanelli's Karte (Rekonstruiert).

Reconstrucción del mapa de Toscanelli.

Caboto y más allá de las remotas referencias a Terranova y Groenlandia, y que el desconocido espacio entre unas y otras se improvisó prolongando hipotéticamente la costa en vez de dejar el hueco vacío, solución esta última dada por los posteriores mapamundis de Cantino y Caneiro.

No es ésta nuestra opinión, sino la de que excepto la zona recorrida por las expediciones a Tierra Firme (la suya propia, la de Lepe, la de Pero Alonso Niño, y la de Pinzón) y la parte de Cuba y La Española visitada por él durante los dos primeros viajes colombinos, el resto del trazado, incluida la supuesta zona de expediciones inglesas y las latitudes boreales, es ciertamente hipotético, pero, más directamente, copia de un plano colombino.

Más adelante, en base a conocimientos de los que se disponía en España, se incluiría la toponimia a la expedición de Caboto, más o menos a la altura y posición en que se suponía sobre el fingido litoral, y la restante toponimia de las expediciones españolas sobre las costas bien trazadas.

Lo que el plano denomina «mar descubierto por ingleses» es un litoral en línea muy homogénea, que no justifica ninguno de los nombres que se han añadido y que lógicamente debería corresponder a los accidentes bautizados por Sebastián Caboto. Basta con compararlo con la conocida costa norte del subcontinente, en la que a los nombres corresponden los puntos distintivos costeros para comprender nuestra afirmación.

Un poco más abajo de la zona de acción inglesa se representaba la costa cubana, que había acabado por identificarse como las regiones asiáticas de Mangi.

El apéndice de costa continental que sobresale por encima del eolo caribeño se puede fácilmente reconocer como el extremo más oriental de la isla, en forma de cabeza de martillo con sus dos extremos (cabo Maisí y cabo Cruz), prolongándose la costa con buena orientación de Oeste a Este, apreciándose sin dificultad los accidentes del litoral sur, del golfo de Guacanabayo al cabo San Antonio, con puntual señalización de los peligrosos Jardines de la Reina.

No debe extrañarnos que la costa norte no aparezca, embutida en la generalidad de las tierras continentales, ya que Colón y De la Cosa alcanzaron la isla procedentes del norte (Bahamas) a partir de Nipa aproximadamente, es decir, prácticamente en el inicio de la península de Guantánamo. La costa sur sin embargo fue recorrida en su mayor parte durante el segundo viaje.

La Española aparece como isla inmediata a la costa cubana y en color rojo. Su costa norte hasta más allá de Cibao había sido visitada durante el primer viaje y prácticamente bojeada durante el segundo, sin embargo aparece sólo parcialmente representada, como si sólo se conociese parte de ella.

Más al sur se distingue Jamaica, aunque para evitar esta identificación los posteriores manipuladores del plano la bautizaron como «habacoa» e intentaron incluso anularla con pintura negra.

La delineación de la costa cubana no es sino una adecuación de la realidad comprobada a anteriores representaciones hipotéticas, que como el globo de Martín Behaim o la carta de Toscanelli situaban a esta latitud una península

asiática (Mangi, Katay o India). En la versión Toscanelli incluso terminaba en esa cabeza de martillo de que goza también la extremidad suroriental cubana.

La Carta, copia parcial de un mapamundi colombino.

Colón llevaba consigo en su viaje descubridor al menos una de aquellas cartas basadas en informaciones indirectas y distorsionadas, «una carta... donde, según parece, tenía pintadas el Almirante ciertas islas por aquella mar» (3).

Tras haber recorrido 335 leguas de este a oeste de la costa cubana sin encontrar el final, tanto Colón como De la Cosa estuvieron seguros de que se hallaban en tierra firme asiática. Colón firmó y convenció a todos para que atestiguaran en la llamada Acta de Pérez de Luna en este sentido, trazando en su bosquejo de campaña o indicando a Juan de la Cosa que tal hiciera, ya que como indica Pedro de Arroyal sobre los planos del Almirante: «las cartas de marear que fazía... Juan de la Cosa las dibuxaba» (4). Cuba quedó así, en la línea litoral de un gran continente.

No hay razón alguna para dudar del convencimiento de Juan de la Cosa ni de la sinceridad de su declaración, en la que no se contentó con dar la razón a su almirante en lo requerido, sino que añadió «que ciertamente no tenía duda alguna que fuese la Tierra-firme, antes lo afirmaba y defendería que la Tierra-firme y no Ysla, y que antes de muchas leguas navegando por la dicha costa se fallaría tierra a donde tratar gente política de saber y que saben el mundo...» (5). De la Cosa se indentificaba totalmente con Colón y en su Carta situaría el paso hacia ese reino político conocido al final de la Cuba continental, donde colocaría el hueco del San Cristóbal, en la misma dirección marcada por una bella cuña de rosa de vientos.

Aunque en el retoque posterior se dibujaron en el estilo general del mapamundi y con indudable acierto y mérito otras Cuba, Española y Jamaica, y se trató de difuminar la información, la cartografía contemporánea tuvo ocasión y tiempo suficientes para recoger aunque confusamente este mensaje colombino.

El mapamundi de Cantino (1502) presenta una Cuba asiática y continental y otra insular a la que denomina «Isabela»; la carta de Canerio (C. 1502) hace lo mismo, y al pico asiático lo denomina «c. Fin de abril» ya que fue cuando Colón recorrió esta parte de Cuba en 1494; el planisferio de Waldseemüller de 1516 transmite y dibuja la misma información, pero sin poner ningún nombre al perímetro insular cubano y añadiendo en la zona continental este significativo rótulo: «TERRA DE CUBA ASIAE PARTIS»; en la carta denomi-

(3) *Diario de Colón*. Anotación de 18 de febrero.

(4) Declaración de Pedro Arroyal. Pleitos de Colón. Documentos inéditos de Indias, 2.^a Serie. Tomo 7. Madrid, 1892.

(5) *Información y testimonio de como el Almirante Don Cristóbal Colón y los que ivan con el, descubrieron la Tierra Firme*. Documentos inéditos de Indias. 1.^a Serie. Tomo XIX. Madrid, 1873.

nada de Ruycb (C. 1508) sólo aparece «spagnola» como isla adyacente al litoral peninsular del cabo Fin de Abril, y Bartolomé Colón; en uno de sus bosquejos de entre 1503 y 1506, junto a la península que denomina «ASIA» dibuja Jamaica y La Española pero no Cuba.

Otro de los mapamundis que apoyan esta teoría es el de Piri Reis, que pese a ser de 1513 expresa informaciones muy anteriores; en él Cuba no aparece como isla y a La Española se le da la forma y orientación de Japón.

El motivo es que el marino turco dispuso para la parte americana de su mapa de dos fuentes, una de ellas, verbal, la constituyó un prisionero español que había viajado en tres ocasiones con Colón a las nuevas tierras; la otra, documental, se trataba de un plano trazado por el propio Colón según informa una gran inscripción: «estas costas e islas... tal como están, han sido copiadas del mapa de Colonbo» (6). Uno de los primitivos mapas colombinos en los que se reflejaban concepciones similares a las de la nuestra Carta cayó, pues, en manos del pirata turco y fue refrendado por un incógnito español igualmente influenciado por su almirante.

Por todas estas razones no tiene por qué sorprendernos que Juan de la Cosa, mucho más próximo en el tiempo y en la relación con el Descubridor, asuma sus tesis.

El ancho espacio en el que aparecía la figura de San Cristóbal sin ningún tipo de marco, al modo de las advocaciones portulanas, correspondía, como hemos visto, al estrecho que Colón presumía entre la extremidad suroeste de Cuba y la tierra firme, y que formando parte de las actuales Honduras, Costa Rica, Panamá y Darién, desde las islas de los Guanacos a Portobelo, estuvo costeando durante su decepcionante cuarto viaje de 1502.

La masa de tierra meridional no era Asia, sino esa inmensa isla-continente que se dio en llamar «Mundus Novus» y para la que reservó Martin Waldseemüller en 1507 la denominación de «América», al no hallarse en ella ninguna de las características ni producciones atribuidas a las regiones del sur de Asia y de la India.

El trazo era hipotético en el primer seno inmediato a la cartela y correspondiente a regiones colombianas aún no exploradas; real y bien representada desde las inmediaciones de Santa Marta hasta el cabo extremo y aún más allá, hasta la comba de lo que luego sería conocido como Bahía de Todos los Santos, y de nuevo inventado o copiado de Colón en el brusco y prolongado giro a la izquierda y posterior orientación de la costa hacia el sur.

La costa norte del subcontinente americano constituía la gran novedad aportada.

Esta parte, la primera en trazarse en forma de bosquejo, incluía originalmente sólo la nueva costa recorrida en unión de Ojeda y Vespucio.

El piloto Juan de Xerez daría testimonio de esta primitiva carta náutica, aún no retocada, en su declaración en el proceso contra los descendientes de Colón, al relatar respecto al viaje de Ojeda y De la Cosa: «partieron para descubrir, é que despues, dende á ocho meses, poco mas o menos, lo vido bolver

(6) Mapa de Piri Reis (1513). Museo Topkapi Sarayi. Istanbul.

a Sevilla cargados con yndios, é vido este testigo la carta de Juan de la Cosa que hizo en aquel viaje, é vido en ella la costa que descubrió, que es dende los Frayles hasta la punta de Ququybacoa» (7), es decir, desde unos islotes situados al este de la Margarita, hasta la actual Punta Espada, en la Guajira colombiana.

Nunn (8) y otros autores, basados en que el punto más occidental alcanzado por la expedición fueron las inmediaciones del cabo de la Vela, llegaron a negar la fecha de 1500 para esta parte del mapa, ya que una corta zona más al oeste de ese cabo, sin toponimia, estaba demasiado bien representada como para deberse a una mera conjetura. El documento arriba citado señala un lugar (Ququybacoa), situado casi a 300 kilómetros hacia el golfo, y bordeando la costa. Por ello, el hecho de que posteriormente no se diese nombre a los accidentes no determina en este caso que esa parte no hubiese sido visitada con anterioridad a la confección de la Carta.

La costa dibujada fue ampliada con los apuntes sacados de una carta de Colón que el mayordomo del Almirante, y contra la voluntad de éste, proporcionó a De la Cosa cuando, finalizada su primera expedición a Tierra Firme y casi exhausto, arribó a La Española, y «que era la principal quel almyrante tenya que llamavan mapamundi» (9).

Si se trataba de un mapamundi o carta general incluiría Colón en él toda su concepción geográfica, y de él sacaría De la Cosa el «relleno» necesario para las partes no constatadas.

Con esta información y la que obtuvo en España de las expediciones contemporáneas de sus compatriotas, confeccionó en el Puerto de Santa María su carta general de las nuevas regiones descubiertas, que fue terminada en 1500 y entregada a los oficiales reales o tal vez a uno de sus protectores, sin toponimia alguna ni otros aditamentos.

El mapamundi, su fecha de realización y su objetivo.

Para datar aproximadamente la época de confección de la segunda parte del plano, es decir, de la conversión del mismo en mapamundi, debemos apoyarnos en la propia Carta, ya que se carece de toda otra referencia o documento.

Merced a un estudio comparativo con otras cartas de su tiempo, intentaremos aproximarnos al momento de su ampliación, conscientes de que la no inclusión de un territorio no tiene necesariamente que obedecer a una mayor antigüedad de la pieza.

Del análisis y comparación con uno de los primeros de los grandes mapamundis de su tipo que se conocen, el llamado de Cantino, que se ha datado en 1502, se desprenden numerosas consecuencias.

(7) Declaración del piloto Juan de Xerez. Pleitos de Colón. Documentos inéditos de Indias. 2.^a Serie. Tomo 7. Madrid, 1892.

(8) Nunn, G. E.: *The mappemonde of Juan de la Cosa*. Jenkintown, 1934.

(9) Declaración de Pedro de Arroyal. Pleitos de Colón. Documentos inéditos de Indias. 2.^a Serie. Tomo 7. Madrid, 1892.

Desde el punto de vista cartográfico este último es mucho más perfecto, ya que forma un conjunto homogéneo con una misma estructura y un ombligo general decorado con una gran rosa.

La información geográfica que aporta es en general mucho más completa, ya que el subcontinente americano incluye un buen trozo de costa más allá del trópico de Capricornio (consecuencia del viaje de Vesputio); África está mucho mejor trazada, y el sudeste asiático prácticamente completo, con inclusión de las penínsulas de India y Malaca.

Ninguna de estas razones basta para atribuir una antigüedad anterior a 1502 a la Carta, ya que el Cantino pertenece a la escuela portuguesa y siempre se podrá alegar una mayor experiencia cartográfica y unos conocimientos de su mundo ultramarino muy superiores a los de los españoles, a los que por otra parte se procuraba impedir todo acceso a los padrones reales, de los que este planisferio es copia.

Por otra parte la Carta proporciona datos más acordes con la realidad y más numerosos sobre las posesiones occidentales españolas, trazando el Cantino mucho más arcaicamente las Antillas y presentando las dos Cubas, continental e insular, que ya hemos señalado.

Este no puede ser, pues, criterio válido para determinar la prioridad.

Para intentar aproximarnos a la fecha de conversión de la primitiva Carta en mapamundi debemos partir de la información que el propio documento aporta; la fecha de ampliación tiene necesariamente que estar entre el momento en que se conoce en España el último de los descubrimientos representados y señalados con topónimos, y el primero de los que se sabe que tuvieron lugar, y que no aparece en el plano.

No podrá tratarse de una fecha fija, pero podrá aproximarnos notablemente.

La expedición de Vesputio (1501-1502), gracias a la que amplía el conocimiento del Brasil hacia el sur el Cantino, no cuenta a estos efectos, ya que realizada al servicio de Portugal debía carecerse en Castilla si no de referencias de ella, sí de detalles y denominaciones.

Por el otro extremo de lo desconocido se señala en la Carta con una bandera castellana el límite occidental de las exploraciones, exactamente en el último punto a donde llegó Juan de la Cosa: el extremo de la península de Guajira, en el cabo de la Aguja, lugar donde Fernández de Oviedo dice que la expedición de Ojeda llegó «a tomar tierra ocho leguas encima de donde agora está la población de Sancta Marta» (10).

Señala a este respecto Ricardo Cerezo: «si Juan de la Cosa hubiera incluido en su carta información ulterior a 1500 no habría situado la bandera de Castilla donde está y habría escrito los nombres de los accidentes geográficos que conoció en su viaje —de 1501— con Bastidas» (11).

(10) Fernández de Oviedo, G.: *Historia general y natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Madrid, 1851. Libro III, cap. VIII.

(11) Cerezo Martínez, R.: *La Carta Mapamundi de Juan de la Cosa*. Anuario «Juan de la Cosa», Vol. V. Santander, 1986.

El razonamiento es impecable en lo fundamental, aunque discrepamos en la autoría de la topónimia que este investigador atribuye al propio De la Cosa, y añadimos que en todo caso la información sobre el viaje de Rodrigo de Bastidas no pudo llegar a España, lugar de ampliación del plano, hasta bien entrado el año de 1502.

Esta expedición, en la que Juan de la Cosa tomó parte como piloto mayor y socio, continuó la anterior por el Oeste, reconociendo la desembocadura del río Magdalena, alcanzando el golfo de Urabá o de Darién ya en 1502, y más tarde Nombre de Dios, en Panamá.

La costa occidental de Tierra Firme aparece sin embargo en la Carta no sólo sin toponimia, sino claramente errónea, circunstancia que nos permite situar cronológicamente el mapamundi entre 1500, fecha de la primera carta de marear, y finales de 1502, momento en que se conocen en la península los detalles del viaje de Bastidas.

Se atribuye al mapamundi anónimo que clandestinamente obtuvo el agente Cantino para su señor el duque de Ferrara una fecha aproximada de 1502, ya que la propia pieza no la especifica; atribución que nos parece acertada.

Intentaremos ahora determinar la prioridad entre estos dos instrumentos, ante la carencia de más datos.

El plano portugués es a nuestro modo de ver una copia, en algunos aspectos mejorada y en otros voluntariamente alterada, no sólo de la carta primitiva, sino también de su ampliación.

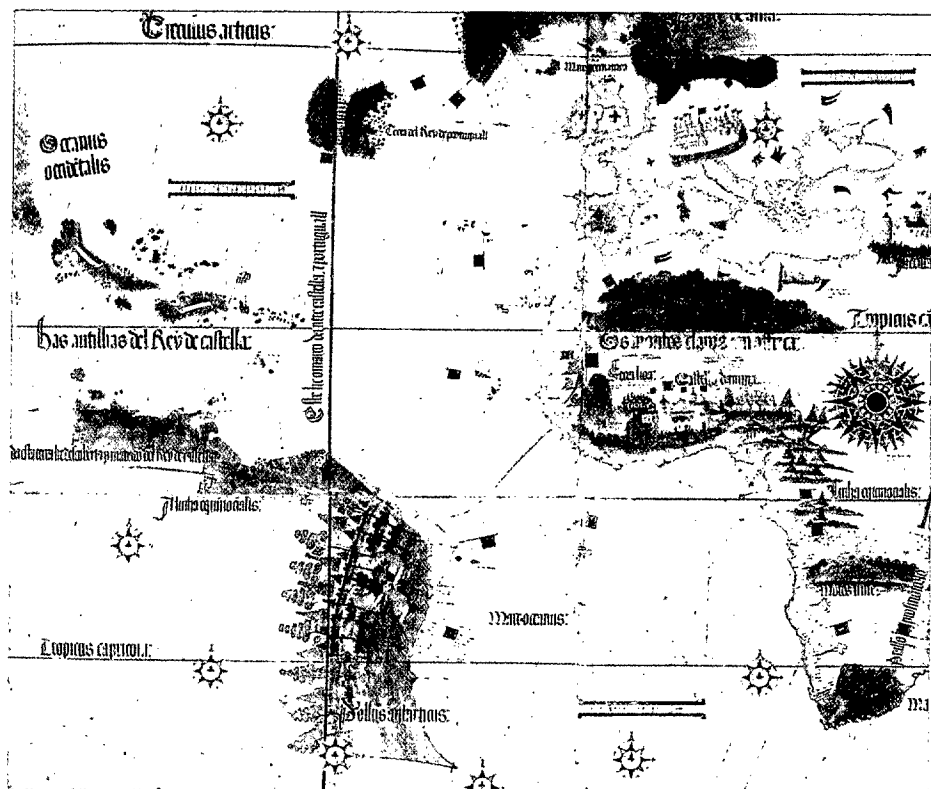
Que lo sea, directa o indirectamente, de la pieza firmada en 1500, primera representación de un viaje hecho por su propio autor, no precisa mayores pruebas.

Nuestra afirmación de serlo también de la ampliación se basa en lo siguiente:

- Aspectos políticos y diplomáticos de la época, en relación con el documento.
- Detalles observados en el Cantino, que manifiestan ser éste a la vez copia y contestación del planisferio castellano.

La ampliación de la Carta de Juan de la Cosa se llevó a cabo al objeto de manifestar en ella el avance portugués, que amenazaba por uno y otro lado los nuevos descubrimientos y cualquier otra intromisión extranjera. Esta es la causa de ir señalando los saltos africanos y la llegada a Malabar de los portugueses, y el de ubicar y dar nombres a lo explorado por Caboto sobre una costa de la que ni siquiera se dispone de trazado, sino de meras referencias escritas recibidas del embajador en Londres.

El secreto sobre los descubrimientos portugueses estaba celosamente guardado, como demuestra el hecho de que el autor del mapamundi español no reflejase información posterior al desembarco de Vasco de Gama en Calicut, de cuatro años antes, y que las costas meridionales asiáticas se representen hipotéticamente.



Parte occidental del mapamundi anónimo denominado de Cantino (1502).

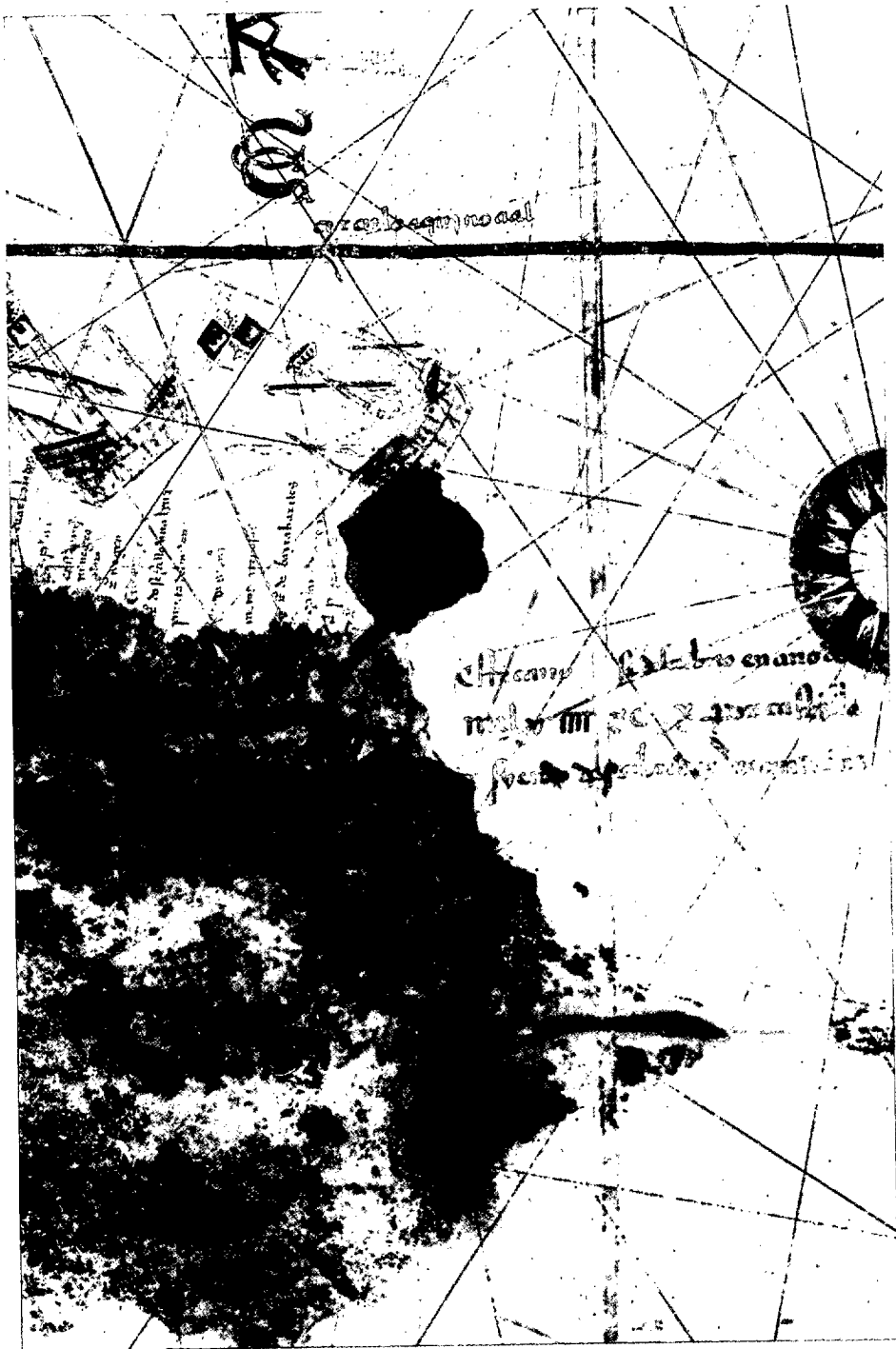
El padrón portugués del que es copia el Cantino, sin embargo, representaba, con verdadero conocimiento de las costas, los descubrimientos españoles, lo que demuestra que estos últimos no supieron conservar el «sigillum» en igual medida.

Del extraordinario servicio de información portugués escribió De las Casas: «Tenía el Rey de Portugal... tanta parte en el Consejo de los Reyes Católicos de Castilla..., que ninguna cosa se trataba en él, por secreta e importante que fuese, que no la supiese luego el Rey de Portugal» (12).

No cabe duda de que el plano, bajo esta perspectiva de documento político, debió de despertar el mayor interés del espionaje portugués, que consiguió hacerse con una reproducción.

Esta razonable suposición, que hace del mapamundi español una pieza más antigua que el Cantino, no pasaría sin embargo de mera conjetura si no se apoyase con otros datos basados en el análisis separado y comparativo de ambas cartas.

(12) Las Casas, B.: *Historia de las Indias*. Madrid, 1927. Tomo 1.



Detalle de la costa brasileña en la Carta de Juan de la Cosa.

En la Carta de Juan de la Cosa el detalle de mayor importancia desde el aspecto político es, sin duda, la denominada «línea meridional» que a primera vista no corresponde a la demarcación de Tordesillas, ya que pasa por las islas Azores y las de Cabo Verde, y no está 370 leguas al W de las mismas; pero que habida cuenta de la presencia de dos escalas y planos diferentes tiene también un doble significado. Supone la línea divisoria que advierte de la presencia de dos tamaños y criterios cartográficos, y aunque no lo hace de una manera perfecta, ya que una pequeña porción del norte de los nuevos territorios y el pico extremo e isla más oriental de la parte meridional quedan fuera, supone en términos generales la mejor de las soluciones para llevar a cabo una unión aparentemente tan antinatural.

Por una parte se quería aprovechar el «cachet» de una pieza auténtica y firmada, única representación de los descubrimientos «americanos» de que se disponía, y por otra ésta no podía ser ampliada a mapamundi en su misma escala.

Desde esta perspectiva la «línea meridional» es el meridiano de las Azores, o si se prefiere aquél a partir del cual había que empezar a medir las 370 leguas. Respecto a los nuevos territorios, coincide con la opinión castellana de la línea de demarcación; es, pues, el de Tordesillas.

La solución era realmente ingeniosa y sin precedentes, aunque probablemente impuesta por la previa existencia en la carta original de esta línea vertical destacada; lástima que a la hora de trazar el trópico de Cáncer general no se tuviese en cuenta la diferente escala y la altura necesariamente superior en esta parte del plano.

Este error, que probablemente determinaría el abandono del trabajo, fue curiosamente copiado por el Cantino, que hace pasar el trópico por el sur de Jamaica, constituyendo un punto importante a favor de la mayor antigüedad del mapamundi español.

Lo que en la Carta de Juan de la Cosa constituyó una necesidad consciente, la unión de dos planos diferentes, se convierte en el Cantino en un error que a su vez arrastrarán sus sucesores portugueses inmediatos como el de Caneyro.

El tamaño muy superior al del continente africano de la zona suramericana representada en la Carta de Juan de la Cosa, debida como hemos indicado a la diferente escala, se vuelve a repetir en el Cantino, teóricamente regido por una misma escala que se repite insistentemente en las diferentes partes. Nueva muestra ésta de la prioridad de la Carta de Juan de la Cosa.

Se puede ciertamente argumentar que el Cantino no es propiamente una copia del plano español, ya que el sistema de trazado es diferente, al representar únicamente las tierras conocidas y ampliar con nuevos datos; sin embargo lo que resulta a nuestro entender evidente es la influencia de la Carta de Juan de la Cosa que determina su mayor antigüedad. Sin el conocimiento de ésta no se podría haber hecho el plano portugués.

Si en el Cantino prolongamos las costas occidentales hasta el golfo de Darién con líneas utópicas, y hacemos lo propio uniendo los territorios de la

Cuba continental con la Terranova que denomina «Terra del Rey de portugall», nos encontraremos con una versión un tanto modificada pero muy similar a la concepción colombina de Juan de la Cosa. La «mar descubierta por ingleses», de costa como hemos indicado hipotética, no figura.

Se pueden señalar multitud de detalles menores que muestran esta ya probada influencia.

Al norte de la Cuba insular y junto a la continental se aprecia en el Cantino el rótulo «Oceanus occidentalis», prácticamente en el mismo lugar en el que en la Carta de Juan de la Cosa aparece el de «mar oceano»; en ambos mapamundis una bandera castellana marca el límite occidental de lo descubierto en la parte inferior, y allí donde en la Carta de Juan de la Cosa aparece «este cavo se descubrió... por castilla...» se coloca en el Cantino una significativa bandera portuguesa.

La principal variación en esta parte del plano portugués es el traslado de la línea de Tordesillas («Este he omarco dantre castellana. y portugual») hacia zonas más favorables a sus criterios políticos.

El mapamundi que denominamos Carta de Juan de la Cosa es la más antigua de las obras cartográficas de este tipo, en la que figuran los descubrimientos occidentales que poco más tarde se conocerán como América.

Los autores principales del mapamundi.

Al pie de la advocación situada en el cuello de la Carta, una leyenda atribuye la autoría y la data, y señala, también en tinta negra y caracteres góticos, el lugar de confección: «Juan dela cosa la fizo en el puerto de S: mi^a en ano de 1500..»

Pocos tratadistas mantienen hoy en día que Juan de la Cosa sea el autor directo y único de la totalidad del mapamundi en la fecha que señala, ya que el navegante regresaba a su base española tras su viaje descubridor en junio de 1500 e inmediatamente aprestaba la expedición que en ese mismo año debía zarpar al mando de Bastidas para Tierra Firme y de la que había sido nombrado piloto mayor.

La capitulación de Rodrigo de Bastidas con la Corona es de 5 de junio de 1500, es decir, anterior en pocas fechas al regreso del cartógrafo, pero la asociación de ambos debió de ser casi inmediata.

Tuvo De la Cosa escasamente tiempo para pasar a limpio sus apuntes de campaña y de incluirlos en una copia general del mapamundi colombino, pero ciertamente que no lo tuvo para realizar la totalidad de la pieza, que exigía, además, un equipo o taller que el cartógrafo tampoco tuvo tiempo ni posibilidades de montar.

La ampliación general tampoco pudo hacerla, ya que de 1500 a 1502 vivió como piloto mayor las vicisitudes de la expedición de Bastidas a Tierra Firme, y como ya hemos indicado, de ser posterior el mapamundi, hubiera incluido la nueva zona explorada, tanto más cuanto se trataba de su propia experiencia.

Nos encontramos, por tanto, ante todo con un primer trozo del que es autor Juan de la Cosa sin que exista duda razonable en contra.

El término «la fizo» del encabezamiento parece dar a entender que el autor del rótulo es una tercera persona, distinta de Juan de la Cosa, que da fe del hecho, pudiendo haber bastado con el nombre del autor, lugar y fecha, como aparece en diversos portulanos mallorquines como el de Mateo de Prunes, en el que puede leerse: «Matheus prunes incivitate majoricna 1563».

Sin embargo, del análisis comparado con otros ejemplares de autoría indubitada se desprende que la fórmula adoptada por la Carta de Juan de la Cosa era la acreditación más habitual, con ligeras variantes.

Entre otros muchos ejemplos podemos señalar los encabezamientos siguientes correspondientes a cartas anteriores y posteriores:

«Mecia de Viladestes me fecit in ano MCCCCXIII».

«Gabriel Devallsecha la affeta en mallorcha an MCCCCXXXVII».

«Iacobus de naiolo compusuit hanc cartam in ianua anno domini 1563 die XX may in lospitaletto».

«Franciscus Oliva fecit in nobile ulbe messane anno 1603».

La Carta no está tampoco rubricada, ya que tampoco existía esa costumbre que se reservaba para la correspondencia y otro tipo de documentos.

A este respecto es de señalar que de la documentación que obra en el Archivo General de Simancas, consistente en dos documentos firmados y rubricados, el cartógrafo aparece como «Juan de la Cossa», circunstancia que podría también hacer dudar sobre la atribución del rótulo.

Sin embargo, en el texto de uno de los citados documentos, consistente en un recibí autógrafo por 5.000 maravedís, «firmado de mi nombre», aparece su apellido con una sola consonante y en el mismo estilo y características gráficas que en la Carta. De ello deducimos que para su firma rubricada utilizaba una fórmula menos abreviada, reafirmandonos en que estas líneas salieron de su propia mano, siendo, eso sí, las únicas que les pueden ser atribuibles de toda la Carta.

El segundo autor es el cosmógrafo y cartógrafo de taller que fue encargado de retocar la carta primitiva, dibujar nuevamente las Antillas, colocar nombres a la muda carta, y convertirla en un mapamundi de los descubrimientos generales del globo.

Desconocedor práctico de las costas representadas y del sistema empleado para trazarlas, inició su ardua y minuciosa labor aprovechando la parte de cuarterón del pergamino original que estaba desocupada, con el dibujo litoral de la parte más occidental de Europa y África, y terminando en las ya anticuadas referencias portuguesas del viaje de Vasco de Gama, algo ampliadas conforme a viejos planos tolomeicos, y sin atreverse sin embargo a trazar la gran península del Aureo Quersoneso por si ya estuviese representada en la parte de los descubrimientos occidentales, en su parte meridional, donde la costa, tras un extenso giro E-W, adopta la dirección N-S hasta el fin



Carta de Juan de la Cosa (1500-1502).

del plano, y donde Juan de la Cosa había sido tan sugerente como para pintar un Eolo con rasgos chinos.

Para mayor aclaración de su concepción, puso junto al citado Eolo un rótulo definitivo: «oriente».

El iluminador y las últimas alteraciones.

La necesidad que obligó a convertir un plano que inicialmente sólo abarcaba los territorios occidentales descubiertos en un mapamundi, sin que se respetara algo tan fundamental como la escala del original existente, tuvo también repercusiones en el acabado artístico de la obra.

Si bien el cartógrafo terminó su labor, el iluminador no tuvo ocasión de hacerlo, lo cual también ocurre en otras piezas de gran valor decorativo como es el atlas de Jaime de Oliva de 1514 en el que, por ejemplo, el escudo de Irlanda aparece sin color, pero nunca tan notoriamente como en ésta.

En diversas partes se pone de manifiesto su tarea inacabada; diversas banderas como la correspondiente a Ceuta, a la Arabia Feliz, a la tienda del rey de Berseba, y a la del Gambaleque, ambas en Asia Central, les falta dibujo y color; algún castillo o ciudad como el de Gambel, último de los trazados por el este, o la misma Alejandría, en Egipto, están inconclusos; mientras que diversas islas supuestas, de forma redondeada, que debían figurar en rojo o verde, sólo presentan sus círculos vacíos en el golfo Pérsico y el Maluco. Un curioso «soplón» en forma de media luna dentro de un círculo, también en Asia, aparece casi desdibujado.

La cartela inferior del segundo pergamino nos priva de una valiosísima información al parecer vacía, mientras que se convierte en cartela y se retoca

la advocación de San Cristóbal. Llegándose a disimular con el pincel algunos trazos originales de Juan de la Cosa en el sentido que ya hemos indicado.

El iluminador rellenó también precipitadamente de color sectores litorales llegando incluso a borrar la paciente labor toponímica, como se ve claramente en diversas partes de la costa occidental africana, a la altura de lo que posteriormente se conocería como Senegal, Camerún y Angola, pese a ser esta prevención una de las primeras normas de todo maestro de cartas, ya que como indica García de Palacio «si quisiere después yluminarla.... bien se puede hazer como con la pintura no se encubra, y occulte alguna ciudad, Puerto, ó otra parte necesaria á la navegacion» (13).

Aunque en planos posteriores como el de Jorge Reinel (1540) se pinten, como en la Carta, las bases de las ciudades de color verde a fin de resaltar la decoración, la tinta que se empleará será aclarada a fin de que se vean los nombres tapados, solución a la que tampoco acude el precipitado coloreador.

En el extremo superior derecho del plano, en las líneas que hacen extender ilimitadamente hacia los confines orientales de Asia el mítico reino de Magog, se aprecia el descuidado goteo del pincel, que podría haber sido subsanado posteriormente de haberse dispuesto de tiempo para ello.

Labor por tanto precipitada la llevada a cabo por el artista, y en algunos casos incluso atentatoria respecto de la del cartógrafo.

Pese a todas las incurias del aprendiz, los errores que aparecen eran reparables con los medios técnicos de los maestros cartógrafos, y probablemente no superiores a los ejecutados por otros de su nivel en obras parecidas. ¿Por qué, entonces, no se subsanaron?

En nuestra opinión la respuesta está en que tras la pifia cometida por el trazador de los paralelos, el ya de por sí irregular mapamundi perdió gran parte de su interés, optándose por renunciar a más arreglos.

La más clara prueba de ello es la roja horizontal que representa el «circulo equinocial». Está trazada de izquierda a derecha y curiosamente en la debida latitud en ambos planos; en el extremo opuesto la línea corta sin consideración de lado a lado el triángulo que alberga al rey de Trapobana.

Nadie se preocupó de borrar parcialmente y retocar los bordes del dibujo, cuando tal arreglo era sencillo y su omisión imperdonable. Fracasado el objetivo cartográfico, prestar atención a la decoración carecía de sentido.

Perdida en buena medida la utilidad del mapamundi, y utilizado como instrumento de trabajo, la atención debió de volver a centrarse posteriormente en la parte primitiva, a la que un acontecimiento trascendental obligó a modificar, si no en el trazado, sí en el simbolismo.

El 7 de noviembre de 1504 regresa Colón a Sanlúcar tras su cuarto viaje, conociéndose en España la inexistencia de paso alguno en la zona intermedia de las nuevas tierras.

Si recordamos que la Carta primitiva presentaba un ancho paso que la figura de San Cristóbal con el Niño, sin más adornos ni marco, parecía invitar

(13) García de Palacio, D.: *Instrucción náutica para navegar*. Libro III. Madrid, 1944.

a cruzar, comprenderemos que tras la noticia se apresurase a rellenar el hueco, pese a que el planisferio había sido un tanto relegado y no se había actualizado en absoluto. ;

La forma de llevar a cabo esta operación fue ingeniosa y respetuosa con el anterior trazado, encerrándose la imagen en una cartela que ocupaba todo el hueco, cambiando la posición de la mano del santo al que dotó de un tronco de árbol que parece plantar, y pintando en su pie una zona litoral con plantas. La sensación de movimiento se trocó en impresión de arribada que no prometía ulterior progresión.

Para reforzar este nuevo significado se encuadró en pintura verde, que también se extendió por todo este sector continental a fin de darle mayor homogeneidad.

Posteriormente se trazaron las particiones continentales, y se duplicó la escala inferior.

Conclusión.

Lo que conocemos como Carta de Juan de la Cosa son en realidad dos planos, de los que el segundo pretende ser ampliación del primero a fin de convertirlo en «mapamundi» o representación plana del mundo conocido.

La fecha de confección del primero, obra de Juan de la Cosa, en la que reunió concepciones colombinas, informaciones de navegantes contemporáneos, y experiencia propia de su viaje con Ojeda, es la de 1500, mientras que la de la ampliación puede datarse entre 1501 y 1502, anterior en todo caso al Cantino, siendo por tanto el primer mapamundi con inclusión de América que se conoce.

El autor de la ampliación fue consciente de la diferente escala de ambas partes, pero no así el iluminador o tercera persona que se encargó de graduarla, haciéndolo uniformemente, con lo que los imitadores portugueses caerían en el mismo error.

Otras alteraciones se producirían posteriormente, consecuencia una de nuevos descubrimientos, y otras del uso al que se aplicó la pieza.



PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»

El «Boletín Oficial del Ministerio de Defensa» número 147, de 29 de julio de 1991, publica Orden Ministerial número 611/11350/91, que concede estos premios a los siguientes señores:

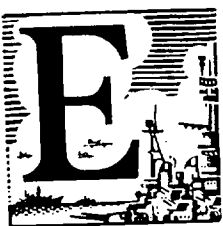
- **Premio «Álvaro de Bazán»**, al capitán de navío don Francisco Núñez Lacaci, por su artículo *Reflexiones en torno a nuestra defensa en la mar*, publicado en el número de diciembre de 1990.
- **Premio «Roger de Lauria»**, al capitán de navío don Fernando García Moretón, por su artículo *Las Fuerzas Armadas: Apuntes para un análisis (I) y (II)*, publicado en los números de mayo y junio de 1990.
- **Premio «Francisco Moreno»**, al capitán de corbeta don Hermenegildo Carlos Franco Castañón, por su artículo *La Marina española en los sucesos de Casablanca de agosto de 1907*, publicado en el número de enero de 1990.
- **Premio «Antonio de Oquendo»**, a los tenientes de navío don José María Godín Porto y don José María de Pazos Liaño, por su artículo *Artillería Antimisil*, publicado en el número de mayo de 1990.

**NUESTRA MÁS CORDIAL ENHORABUENA
A TODOS LOS PREMIADOS**

LA NAO SANTA MARÍA

María del Carmen LÓPEZ CALDERÓN
Jefe de Investigación del Museo Naval

Introducción.



En el siglo xv los carpinteros de ribera dominaban el arte de la construcción naval. Sabemos que las embarcaciones que realizaban no tenían rival y que en toda la zona norte se trabajaba sin cesar, utilizando los abundantes y excelentes materiales que en hierro y madera producía España. No obstante, se conoce muy poco de la forma, dimensiones y aparejo que tenían las naves, debido a la inexistencia de restos arqueológicos, puesto que los materiales empleados en la construcción de los bajeles eran perecederos. Y aunque nos han llegado obras de arte (medallas, esculturas, dibujos...) que representan toda clase de barcos, no siempre han sido útiles para la investigación náutica, ya que al artista le suele faltar el conocimiento técnico sin el cual la representación de las naves no puede ser exacta. Sin embargo, gracias a estas reproducciones sabemos que las naos primitivas eran embarcaciones de proa y popa casi simétricas y muy redondeadas, con finos raseles (1). Con el paso del tiempo, la aparición del timón de codaste obligó a hacer mayor el rasel de popa y a afinar las líneas de la obra viva con la finalidad de que pudiera llegar más cantidad de agua al timón y no se produjeran zonas de vacío que dificultaran el gobierno de la nave. De la misma manera conocemos que las naos mediterráneas arbolaban uno o dos palos, siempre con velas latinas, y que llevaban el bauprés sin aparejo y una cofa circular en el palo mayor.

Tanto Colón como otros muchos navegantes de su época llaman indistintamente a sus embarcaciones con los nombres de naos, navíos o carabelas, sin que pueda deducirse que entre ellas hubiera alguna diferencia esencial en su construcción. El Almirante llama, en su Diario, nao a la *Santa María* y carabelas a la *Pinta* y a la *Niña*. Según Fernández Duro esta clasificación obedece a que de esta manera se diferenciaba mejor el orden de jerarquía de los barcos, puesto que la *Santa María* era la capitana de la pequeña escuadra y, además, la mayor de todas. Considera igualmente que tuvieron que tener la forma de pequeñas naos con escaso bordo pero con alterosos castillos a proa y popa, tal y como las describió Colón en su diario y las dibujó el cartógrafo Juan de la Cosa.

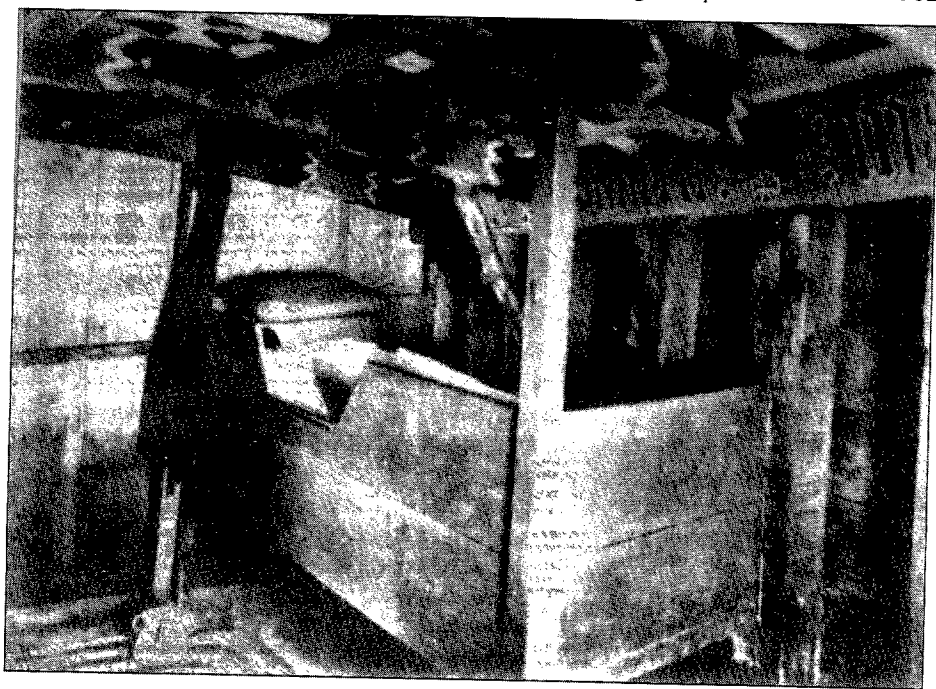
Los carpinteros de ribera construían las embarcaciones según la fórmula «as, dos, tres». Existen diversas interpretaciones sobre el significado de esta

(1) Timoteo O'Scalan, en su Diccionario Marítimo Español, lo define como las partes que en los fondos del buque se acercan más o menos a la rectitud o planicie...

fórmula. Así, García de Palacio y Tomé Cano consideraban que a cada unidad de manga correspondían dos de quilla y tres de eslora, mientras que Escalante de Mendoza creía que el «as» debía ser el puntal de la cubierta principal, el «dos», la manga máxima de la cubierta y el «tres» la eslora. En la actualidad, Etayo, experto en arquitectura naval, ha realizado un estudio del casco de una nao de finales del siglo xv y ha llegado a la conclusión de que la interpretación de García de Palacio se utilizaba para las naos pesadas y la de Escalante para las ligeras, ya que para una nao pequeña la utilización de la primera fórmula daría como resultado «... unos lanzamientos desproporcionados que nunca pudieron existir en la realidad (2).

A pesar de todo lo anteriormente expuesto, debemos tener en cuenta que la construcción naval de esa época era bastante empírica. En este sentido, el testimonio de Escalante de Mendoza fue contundente al afirmar que algunas naos se trazaron para pequeñas y salieron grandes y viceversa.

El buque más conocido del mundo ha sido, y sigue siéndolo actualmente, la nao *Santa María* y aunque dicha clasificación no es universalmente aceptada, ya que hay quien la considera carabela y quien la describe como carraca, nosotros, en este artículo, vamos a considerarla igual que hizo Fernández



Detalle de la reconstrucción de la cámara de Cristóbal Colón en la *Santa María*. Museo Naval.

(2) *El buque en la Armada Española*, Madrid. Silex, 1981.

Duro para la reconstrucción que se realizó con motivo del IV Centenario del Descubrimiento de América. Esta reconstrucción tuvo el mérito de ser la primera en su género, aunque debemos reseñar que la popa la diseñaron de espejo cuando en todos los documentos gráficos de la época aparecen las naos con formas redondeadas y que el porte que le calcularon parece exagerado. No obstante, pudo atravesar el océano Atlántico.

La nao *Santa María*.

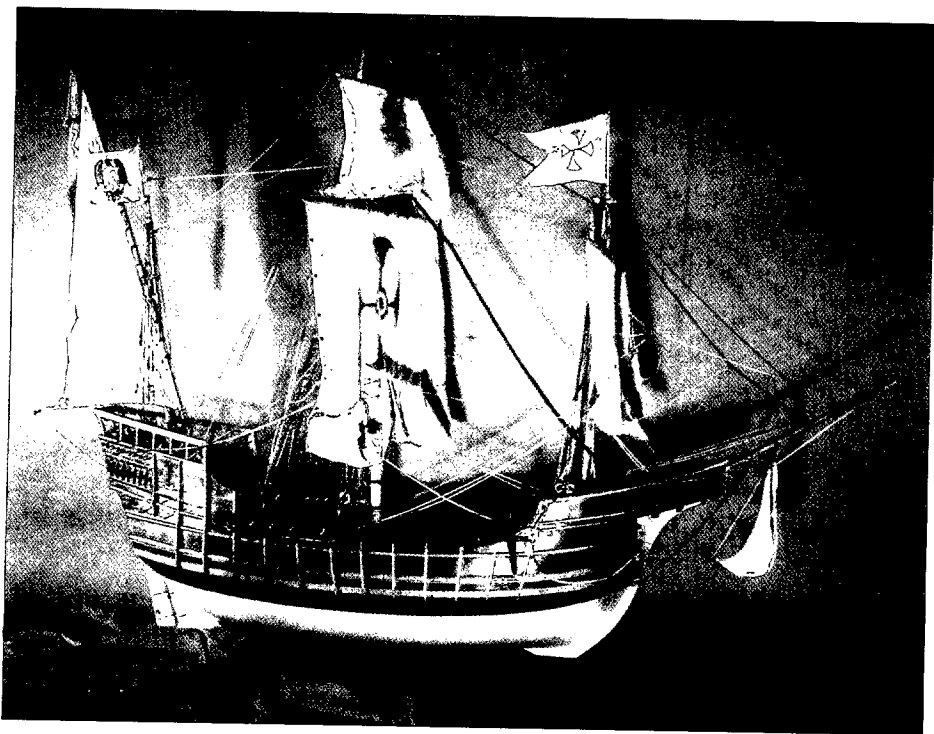
La nao *Santa María* fue construida en Santander y era propiedad de Juan de la Cosa. Parece evidente que fue una nave de formas redondeadas, construida con cuadernas dobles, como era habitual en el siglo xv en las construcciones de naves grandes, y tenía el porte suficiente para aguantar una navegación larga. En este sentido, casi todos los autores aceptan, basándose en datos entresacados del Diario de Colón, que no alcanzaba el buque los 200 toneles de porte, pero esta medida se refiere sólo a la carga que podía llevar la nao y no a la totalidad de su arqueo, ya que en aquella época, de escasos conocimientos para dar idea de la importancia y calidad de las embarcaciones, debieron fijarse en el flete o cargamento que era capaz de trasladar de un punto a otro. Para hallar el verdadero tamaño es necesario calcular su desplazamiento en relación con su cargamento. Tomando como referencia una carga de 150 toneles machos (3), Fernández Duro calculó que la nao prodría tener 271 toneladas de desplazamiento, según la tonelada métrica actual.

El casco no llevaba forro interior, ya que hasta el siglo xvii no comenzó a utilizarse, y era muy débil de miembros, como casi todas las construcciones de la época. Por ello necesitaban grandes refuerzos exteriores, anchas cintas y fuertes bularcamas (4). Para unir las diferentes partes que componen el casco, la clavazón que utilizaban debía ser de hierro, tal como se deduce de la obra de Juan de Escalante, quien además consideró que era el mineral de Vizcaya el de más calidad y que, aunque la clavazón de bronce era mejor, se usaba poco por resultar muy cara. Del procedimiento utilizado para fabricar la clavazón no se conocen detalles, pero es de suponer que empleaban el más sencillo dada la consideración de barcos económicos de construir que tenían las carabelas y las naos.

En la nao *Santa María* sólo había un alojamiento: el del Almirante, que se encontraba a popa y se conocía con el nombre de «chupeta». Por el relato que nos ha llegado sobre la visita a bordo del cacique de Santo Domingo, el 18 de diciembre, sabemos que era pequeño, pues tan sólo se pudieron sentar

(3) Un tonel macho o tonelada de entonces equivale a dos pipas de 27,5 arrobas cada una, o sea, 632 kg. por tonelada.

(4) O'Scalan, *op. cit.* Ligazón de madera gruesa y ancha, que se pone sobre el forro de la bodega, endentada y empernada encima de la sobrequilla y en las cuadernas, y cuyas ramas llegan hasta los durmientes, ligando de este modo el plan con las obras altas del buque.



Modelo de la nao *Santa María* que se construyó en 1892, con motivo de la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América.

a la mesa el cacique y Colón, dos indios lo hicieron en el suelo y los demás se quedaron fuera. Tenía una cama cuya colcha regaló el Almirante a su invitado, un sillón y algunas sillas de tijera. No había en la nave ningún otro compartimento, pues todo se dedicaba al cargamento. La tripulación se alojaba sobre la cubierta, debajo de la tolda y del castillo, y los pasajeros iban con ellos, excepto los de calidad, que se acomodaban en el espacio que quedaba libre entre la carga y la cubierta. Para dormir utilizaban el transportín o colchoneta, que durante el día era liado en un petate de esparto que servía también de mortaja en caso de fallecimiento. No obstante, los marineros tenían vetado el uso de la colchoneta. Sólo la dotación de calidad y los pasajeros podían usarla.

Los coys para dormir, que se guardaban en las batayolas (5), se inventaron, por imitación a las hamacas de los indios, en una época muy posterior a Colón. En el siglo XV las naos mercantes no llevaban batayolas en su sentido

(5) O'Scalan, *op. cit.* Especie de barandilla doble de madera... Corre las bordas del buque, guardando en su paralelismo la distancia del espesor del costado o poco más, en cuyo hueco se colocan los petates de la marinería o tropa.

estricto, sino tapas de regaldas (6) y muy gruesas que formaban bordas salientes. Durante los siglos XIII y XIV sí las llevaban las naves que se armaban a causa de algún conflicto, pero figurando almenas de las cuales se colgaban los escudos con blasones de los guerreros que embarcaban. Dichas almenas se conservaron hasta finales del siglo XV en el castillo de proa, incluso en las naves de comercio.

Debajo del castillo de proa las naos llevaban un molinete, normalmente en un costado, aunque a veces se ponía en el centro, con el objeto de dejar más espacio para colgar el batel o barca cuando la mar era muy gruesa, pues lo normal era llevarlo a remolque. Por el diario de Colón sabemos que el batel que llevaba la *Santa María* medía cinco brazas de largo, es decir, 30 pies de eslora. Probablemente tendría capacidad para 6 ó 7 remeros, la proa debía ser llena y fuerte y la popa estrecha. Utilizaba velas latinas. Cuando iba a remolque, iba a bordo siempre un hombre cuidando que no se largara del cable que lo sujetaba a la nave. Como esta guardia era muy penosa, servía de corrección y castigo para la marinería cuando cometía faltas.

Como todas las partes de un navío son proporcionadas y están relacionadas, Fernández Duro dedujo de las medidas del batel todas las que tenía la *Santa María*, siguiendo para este cálculo las reglas que don Diego García de Palacio escribió en 1587 en su obra «Instrucción Náutica». Llegó a la conclusión de que debía tener 34 codos de quilla, cuatro de eslora, 12 de manga y ocho de puntal. Además del batel llevaba la *Santa María* una chalupa que era un tercio más pequeña, tenía la proa fina y la popa ancha y llana con el fin de poder recoger las anclas en caso de necesidad y se manejaba exclusivamente a remo.

Las anclas tenían la forma general, pero la caña era larga y los brazos más delgados de lo normal. El cepo era muy grande y de madera, de forma cuadrada con los cantos achaflanados. El arganeo o argolla de hierro situada al extremo de la caña para amarrar el cable era de mucho diámetro, aunque delgado para que pudiera pasar fácilmente el nudo del cable y estaba forrado con tejido de piola. Según Escalante, la nao *Santa María* llevaba cuatro anclas comunes de 8 a 10 quintales, un anclote, un rezón (7) para el batel y otro para la chalupa. Las cuatro primeras iban a proa y las demás dentro de la nave, pero siempre a punto para utilizarlas en caso necesario.

Para mantener su estabilidad las naves utilizaban un lastre fijo y otro variable. El primero consistía generalmente en grandes piedras, que nunca se cambiaban de sitio. El segundo en arena, grava o pequeñas piedras para sustituir el cargamento cuando la nave iba vacía. Si penetraba agua en la embar-

(6) O'Scalan, *op. cit.* Tablón o tabloncillo que cubre las cabezas o extremos de los reverses de las ligazones y forma la parte superior de la borda, con lo que a veces se equivoca como equivalente.

(7) O'Scalan, *op. cit.* Ancla pequeña de cuatro uñas y sin cepo, que sirve para embarcaciones menores.



Utensilios similares a los que llevó la nao *Santa María* en su viaje de descubrimiento. Museo Naval.

cación, la achicaban con bombas de madera que podían ser a la inglesa, a la flamenca, a la italiana o a la española, que eran las mejores para Fernández Duro; estaban embreadas y reforzadas con zunchos y se colgaban, de manera que no estuvieran más de medio palmo dentro del agua, en la sentina o caja de bombas.

En la nao *Santa María* se cocinaba en un fogón de ladrillos de forma cúbica, con aristas de hierro, dentro del cual había una hornilla y en el fondo tierra sobre la que se ponía la leña con la que se encendía la lumbre. Sabemos por el padre Guevara que se comía en el suelo, a excepción del capitán, maestre, el piloto y el escribano, que lo hacían en una mesa. Para comer disponían de un plato de madera y una gaveta del mismo material para el vino. La alimentación durante la navegación estaba basada en los hidratos de carbono, las proteínas, las grasas, el agua y el vino. Los hidratos de carbono los obtenían de las galletas o bizcochos, que se fabricaban con harina de trigo desecada en un proceso de fermentación y endurecidos al calor. También se incluyen en este apartado las legumbres y menestras que podían permanecer inalterables durante mucho tiempo, esto es, el arroz, las lentejas, los guisantes secos, las habas, las habichuelas y los garbanzos.

Las proteínas las aportaban las carnes. Principalmente solían embarcarse carneros, vacas, cerdos y gallinas vivos, que se iban matando durante el tra-

yecto para tomar la carne fresca, pero no en suficiente cantidad. Por ello también almacenaban carne seca y sin sal de ternera, vaca o buey, que se conocía con el nombre de tasajo o cecina, con dos variedades: la roja, secada al sol, y la negra, que estaba ahumada.

Las grasas las conseguían consumiendo tocino y aceite de oliva. Los alimentos los condimentaban con sal común, mostaza, ajo, cebolla, pimienta y orégano.

La primera navegación de Colón fue corta, pues los vientos fueron favorables, de lo que se deduce que no tuvieron problemas con la alimentación. El regreso pudo ser diferente, ya que tuvieron que luchar contra los vientos contrarios y las corrientes. Lo normal en las navegaciones oceánicas era que las tripulaciones pasaran hambre y sed, ya que normalmente los alimentos se echaban a perder y el agua se corrompía.

Por último, y antes de describir el aparejo, debemos resaltar que para acceder a la nao *Santa María* no era necesario el portalón, pues la borda era muy baja. Los marineros embarcaban saltando y la gente distinguida por una escala puesta a popa y de allí podían bajar a cubierta por la escala, de servicio permanente, colocada en una escotilla.

Respecto del aparejo debemos indicar que las naos del siglo xv de un porte regular, como era la *Santa María*, no llevaban más que tres palos y un bauprés o botalón. Éstos eran el palo mayor, que era extraordinariamente grueso y cuya altura correspondía a la longitud de la quilla más el lanzamiento de proa. Se hacía de una sola pieza y para que no se partiera estaba fuertemente reforzado. Cuando no se hallaban piezas para hacerlo enterizo se empalmaba por medio de trincas o zunchos de hierro. En su parte superior llevaba una cofa de madera, forrada de cuero o lona pintada, con forma de taza, que se sostenía sobre una cruceta doble desde la que combatían los arqueros y los honderos, pues servía más para la defensa de la nave que para necesidades de maniobra. En el palo mayor se largaba una gran vela llamada tres o papahigo y por encima de ésta la gavia, que tenía forma trapezoidal.

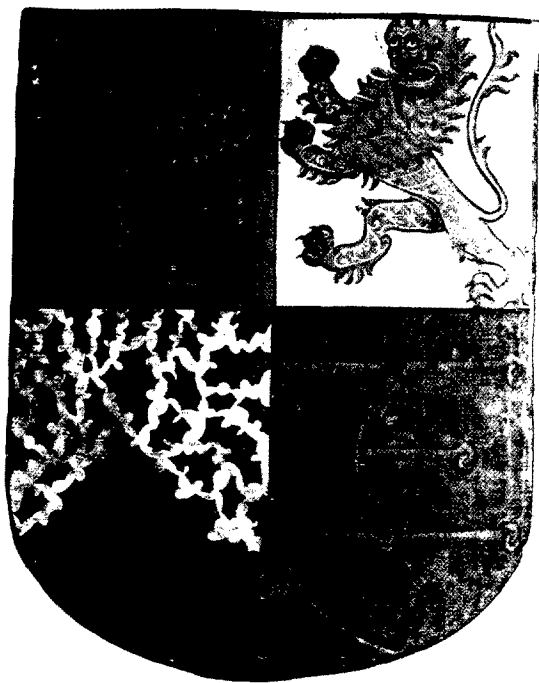
El palo trinquete, inclinado hacia proa, solía tener la mitad de longitud que el palo mayor y un tercio más delgado de diámetro. No llevaba mastelero y hasta mediados del siglo xvi no baja hasta la quilla, sino que tenía su carlinga en la cubierta principal. Llevaba una vela cuadrada bastante más pequeña que el papahigo.

El palo mesana, situado a popa, era un poco más pequeño que el trinquete, largaba una vela latina cuya superficie dependía del tamaño del barco.

Finalmente, el bauprés, un quinto más pequeño que el anterior, muy engallado y afilado en su extremo llevaba una vela llamada cebadera, cuyo tamaño solía ser algo menos de la mitad de la vela que llevaba el trinquete.

En la nao *Santa María* Colón arboló sus banderas o insignias, que eran de lienzo fuerte y estaban pintadas. No se sabe cómo se arbolaban, pues ningún tratado de construcción naval toca este tema y en las representaciones gráfi-

cas no se ve claramente, aunque sí se observa que las banderas, provistas de anillas en su vaina, aparecen sujetas a un asta de hierro o en el galope del palo, lo cual no permitiría que se arriasen fácilmente. Por ello se puede suponer



Blasón de Cristóbal Colón. Archivo General de Indias.

que se llevaban casi siempre arboladas y a tope. Parece ser que en el extremo del palo mayor Colón arboló el Pendón de Castilla y de León, cuartelado de blanco y rojo con castillos amarillos. En el tope del trinquete izó la bandera que le fue otorgada por los Reyes Católicos como merced especial: era blanca, con una cruz verde en el centro y a cada lado de la cruz llevaba una «F» y una «I», iniciales de Fernando e Isabel. Probablemente llevaría, como era costumbre entonces, pendiente de la pena de la entena de la mesana, una flámula cuartelada como el Estandarte Real, que se usaba sólo como engalanado los días de fiesta. También llevaba la insignia de general o almirante, es decir, un pequeño

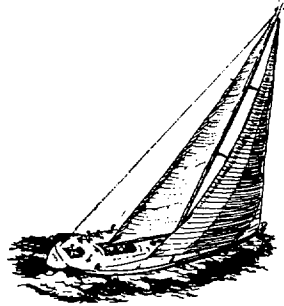
guión cuadrado de damasco carmesí con un crucifijo y otra imagen pintados o bordados en sus caras. Se arbolaba, mientras Colón permanecía a bordo, en la puerta de su cámara, como era costumbre en esa época.

En el siglo xv era muy frecuente adornar las velas mayores con dibujos y pinturas, costumbre iniciada por los egipcios y los fenicios, quienes solían pintar signos convencionales para realce de la nave y para que fuera conocida desde lejos por propios y extraños. En Europa se sustituyeron las figuras alegóricas por escudos de armas, blasones, emblemas y, en concreto en nuestra península, por el signo de la cruz. Por esta razón, en la reconstrucción de 1892 se pintaron en las velas del palo mayor y del trinquete una cruz, ambas idénticas a la que figuraba en la bandera de Colón.



BIBLIOGRAFÍA

- Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*. Tomo I. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1876.
- El buque en la Armada Española*. Madrid. Silex, 1981.
- López-Ríos Fernández, Fernando: *La alimentación en las navegaciones colombinas*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1990, agosto-septiembre, t. 219, págs 261-267.
- Gracia Rivas, Manuel: *La vida de los hombres que hicieron las navegaciones oceánicas*. Madrid, noviembre de 1990.
- Monleón, Rafael: *Las carabelas de Colón. Estudio de arqueología naval*. REVISTA GENERAL DE MARINA, 1891, mayo; págs. 764-780.
- Fernández Duro, Cesáreo, y Monleón, Rafael: *Informe para la reconstrucción de la nao Santa María*, 1892.

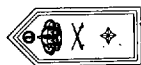


A NUESTROS COLABORADORES

- 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.
-

SARMIENTO DE GAMBOA. SU VICTORIA Y SU FRACASO EN EL MAGALLANES

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE



A figura de Pedro Sarmiento de Gamboa es muy notable entre todas las que constituyen la gran pléyade de nuestros navegantes, descubridores y conquistadores. Un hombre de gran cultura, puede decirse que universal. Un hombre de gran valía y de gran valor... Gran marino en sus aspectos de navegación y de maniobra marinera... Todo en una raigambre de soldado, pues lo fue en tiempos de grandes guerras en las que descollaba como buena

la Infantería española. En muchas ocasiones demostró ser un buen capitán en el combate.

Y aparte de sus conocimientos de náutica, de maniobra y los propios para luchar con las armas, tenía otros en gran amplitud: conocía el latín a la perfección, lengua de calidad y en su tiempo también de utilidad para entenderse con personas extranjeras de gran cultura. Versificaba en tal idioma, pues también era poético su sentir... Mucho sabía de astronomía, y también de astrología... Era cosmógrafo, hidrógrafo y cartógrafo, pues dejó muestra de sus conocimientos en tales ramas de la industria humana... Por si todo esto era poco, también tenía inquietud por las llamadas ciencias ocultas. Por esto sufrió la persecución de la Inquisición en más de una ocasión... Hay de Sarmiento muy buenas biografías que nos lo muestran en los aspectos antes apuntados. En ellas se ve que fue hombre que sufrió mucho. Fue tenido por ser de la peor suerte. Fue prisionero de ingleses y de hugonotes franceses, que le trataron con la mayor crueldad... Se le tiene por muy leal al Rey pero polemista con los que le rodean.

En lo que a navegante y descubridor se refiere, cuando fue misionero de sir Walter Raleigh, éste emitió sobre él, generalizando, su opinión sobre los navegantes y descubridores españoles que nos puede llenar de noble orgullo: «No puedo menos de alabar la paciente virtud de los españoles. Raramente o nunca nos es dado encontrar una nación que haya sufrido tantas desgracias y miserias como sufrieron los españoles en sus descubrimientos de las Indias; persistiendo, empero, en sus empresas con constancia invencible, logrando anexionar a su país provincias tan hermosas que se pierde el recuerdo de tan-

tos peligros pasados. Tempestades y naufragios, hambre, derrotas, alzamientos, el sol abrasador, el frío, la peste y toda clase de enfermedades —las ya conocidas, junto a otras ignoradas—, pobreza extrema y carencia de todo lo necesario, han sido los enemigos con los cuales se han encontrado en una u otra ocasión cada uno de sus descubridores».

Lo dicho por este extranjero, alineado frente a España, tiene un enorme valor precisamente por esta circunstancia y parece que recoge punto por punto la vida de servicio de Pedro Sarmiento de Gamboa. No es extraño se trataran «de caballero a caballero»; pues el inglés también lo era. Para despejar la nube que pueda interponerse para adjudicar al inglés tan honroso título, consideremos el modo de pensar de su nación sobre la expansión de España.

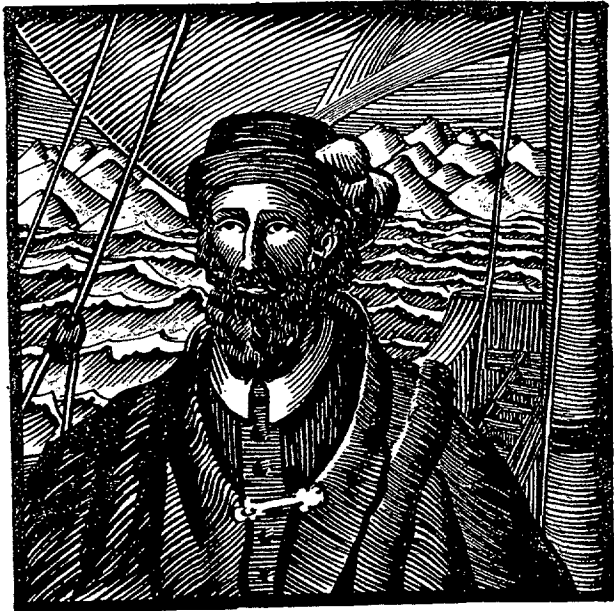
Las cualidades de navegante y de hombre de mar se ponen de manifiesto a todo lo largo de su servicio de mar, pero en muy alto grado, y además las de hidrógrafo, en su paso del estrecho de Magallanes, de poniente a levante. Es lo que podríamos llamar su gran victoria marítima, su mayor éxito. Busca primero esa entrada, la del Pacífico, con aquellas dos naves que le da el virrey del Perú para la empresa: *Nuestra Señora de la Esperanza* y *San Francisco*... Una vez encontrada esa entrada, busca el estrecho por los canales de la Patagonia, manejando con pericia marinera sin igual los bateles de las naos, explorando, pasos desconocidos, en circunstancias muy difíciles y con gran riesgo de varada y de naufragio... ¿Y con su nave ya en el Estrecho? Conociendo, como conozco, aquel ambiente tempestuoso por antonomasia, con gran dureza de vientos y corrientes violentas y poco conocidas, no es difícil imaginar y admirar a Sarmiento, en esta su campaña marinera cumbre, tomando fondeaderos o dejándolos —muchas veces impelido a ello por el huracán—, maniobrando con poca vela, manejando el fondeo para aguantarse, partiendo cables de anclas, de los que no tienen reposición, perdiendo anclas que no puede levar tras enormes esfuerzos de los hombres. Éstos, entonces, le siguen cuando con su ejemplo les electriza, venciendo su desaliento.

Vamos a exponer algunos párrafos de la «Relación» de Sarmiento, que serán como una muestra de primera mano de sus actividades marineras en «el Magallanes»:

«Desde el lunes al martes á mediodía 10 (nov. 1579), al Sur quarta al Sueste; y el martes al amanecer cargó tanto norte que nos hizo tomar la mesana y velas de gabia, y sacar las bonetas é ibamos con los papahigos baxos á medios árboles; y con ir a popa entraban muchos y grandes golpes de agua en la Capitana que si no fuera por la puente corríamos gran riesgo de anegarnos...» Al siguiente día: «al Sur quarta al Sueste corrimos tormenta del Norte, que nos hizo ir sin velas de gabia y sin bonetas y los papahigos amainados de medio árbol abaxo... la nao daba tan grandes balances que se anegaba por la proa y por los lados, se quitaron los mastaléos de gabia; y al sacar se nos quebró el de la Capitana el de proa. Tomé altura...» Al siguiente día: «fue tanta la furia

(del viento), que nos hizo tomar de todo el papahigo mayor y hacer cinturas a los másteles, y xàretas falsas a las jarcias... ibamos corriento á popa... quanto gobernasen los Navíos para huir de la tormenta de mar y viento... el Navío trasorceaba...». El viernes 13 «las gotas de agua que caen vienen redondas y corpulentas como granizo frigidísimo...».

Hemos visto algo de maniobra de velas, pasemos ahora a las de anclas tan de importancia en aquellos parajes, para esperar, para aguantarse... Noviembre de 1579. Entran por un canal: «Aunque entramos tres o quatro leguas el Canal adentro no se halló fondo con muchas brazas; y allí surgimos la primera vez, cinco leguas la Bahía á dentro; y por presto que lanzamos el ancla tomó fondo en muchas más brazas de las que se habían sondado, y el fondo es sucio. La Almiranta surgió más en tierra, y garró y luego dió en mar sin fondo porque es allí acantilado...» Se hacen a la vela; vuelven y consiguen fondear haciendo firme las anclas aunque en fondo peñascoso; en costa brava y acantilada... Y las anclas ¡todas eran pocas!: Y en otra ocasión (martes 12 de



v m. del capitán
Pedro Sarmiento de Gamboa

Reproducción de un retrato de Pedro Sarmiento de Gamboa existente en el Museo Histórico de Buenos Aires, y facsímil de la firma del ilustre navegante.

enero de 1580) dice Sarmiento: «y sea aviso para los que por aquí hubieren de venir, que traigan los navíos cargados de cable y de anclas en mucha abundancia, porque son mucho menester para esta tierra; porque esta tierra es muy

hondable y hay muchos ratones y tormentas de vientos muy pesados; y hay muchas corrientes diversas porque cada canal llama sus corrientes...». Antes había dicho (13 nov. 79): «Tanta era la mar y viento que nos comía y deshacía sobre las amarras: y cargó tanto que la tirana (*sic*) y golpes de mar quebró un ancla por el hasta, de ludir en los peñascos de fondo, y reventó el cable grueso de la otra áncora; y así quedamos del todo desarmados, y la Nao Capitana comenzó a ir atravesada a dar al través en los arrecifes... No por esto —sigue— se desanimaron Pilotos y gente de mar, ántes con gran ánimo y llamando a Dios y su benditísima Madre, dieron con grandísima diligencia fondo a otra ancla que iba entalingada.» Valor, diligencia y fervor religioso llamando a la Divina Ayuda. ¡Así eran los nuestros! (1). —Y si de bateles se trata, leemos (18 de nov.): «Pedro Sarmiento (se pone en tercera persona) no teniendo por bueno ni seguro Puerto éste por estar desabrigado... entró en un batel y con él Antón Pablos (piloto) y fué a buscar Puerto... y anduvieron todo el día sondando ancones y caletas y hallaron un Puerto razonable...» Sarmiento utilizó los bateles de las naos y un bergantín que llevaban en piezas y armaron para reconocer los canales que conducían, que podían llevar a la parte practicable del Estrecho que tan confusamente se presentaba desde el Pacífico (2).

Como navegante «de alta mar», podemos decir que Pedro Sarmiento de Gamboa destaca de entre todos los de su tiempo, uniendo sabiamente práctica y teoría. Posee los principios entonces conocidos, con firmeza, y los aplica con singular arte. Es además vanguardista en lo que se refiere a la obtención de la coordenada longitud, tan necesaria para la situación del buque. La latitud está asegurada por la observación del sol al mediodía o de la estrella Polar en la noche. Sarmiento obtiene la longitud por observación de eclipse y por distancias entre la luna y el sol en el momento del orto. Un procedimiento que luego se irá generalizando y que será el empleado hasta el siglo XVIII en que se emplean los cronómetros llevando a bordo la hora del primer meridiano (3). Es, pues, Sarmiento un buen cosmógrafo y no se conforma con obtener la situación «de fantasía», esto es, por estima: hace lo que se llamó «hurtar la fantasía a la altura» (la denominación «de fantasía» ya indica lo inexacta que era). De la Relación del regreso a España (1580) podemos tomar: «El General (él mismo) tomó los grados de longitud por la llena de la Luna y el nacimiento del Sol». Para ello Sarmiento construyó una balles-

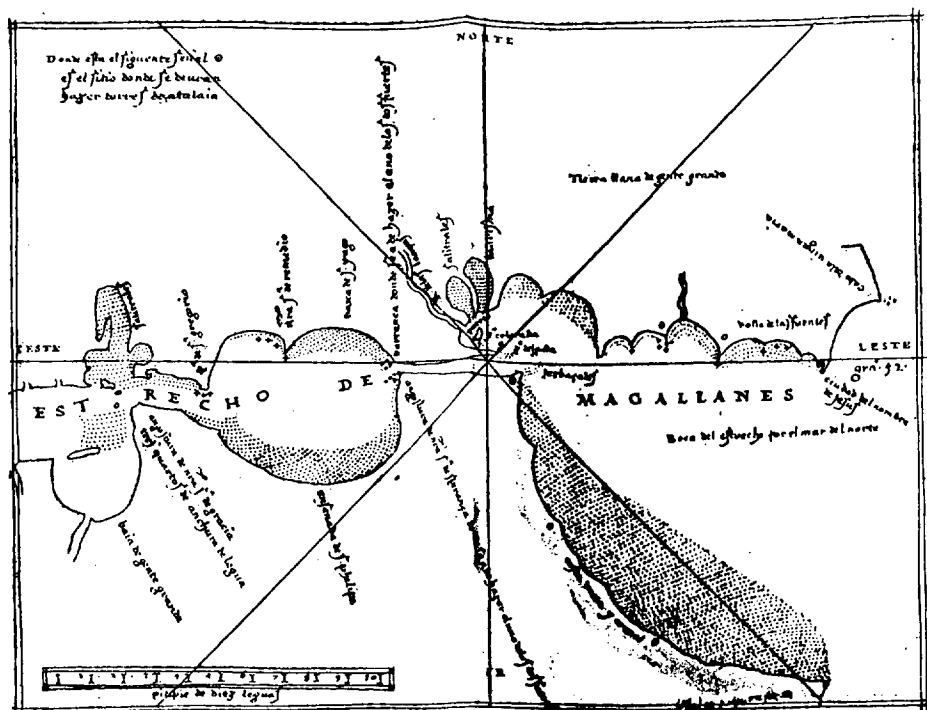
(1) Produce gran emoción leer todo esto con la *palabra* de Sarmiento, más si se conocen aquellos inhóspitos parajes atormentados y desolados. Allí, claro está, más se siente todo. Ese: «Aquí estuvo España», que en un pequeño monumento campea en un desolado paisaje batido por huracanados vientos.

(2) Así como la entrada del Estrecho desde el Atlántico es más clara, desde el Pacífico está más confusa por las islas y canales que existen.

(3) El procedimiento de las distancias lunares había sido empleado en 1552 por un tal Werner, en Inglaterra, pero Sarmiento lo desconocía, lo aplicaba de «*motu proprio*»; era de los que inventan sin necesidad de copiar.

tila o «báculo»... El resultado fue maravilloso, especialmente para los pilotos, ya que sus situaciones daban «zabordeando en tierra». Sarmiento llevaba una más verdadera derrota. Había tenido en cuenta los posibles abatimientos por el viento, y las corrientes. Era un buen cosmógrafo y lo que no conocía sabía intuirlo... Sucedió una buena recalada: En medio de la inmensidad atlántica ¡la isla de la Ascensión! (4).

¿De dónde tenía Sarmiento todo estos conocimientos, que aplicaba con gran pericia? —A más de hacerse marinero en la Moureira de Pontevedra, pudo allí recibirlos de algún piloto. Su entusiasmo y soñadora ambición lo buscarían. Pudo haber una acción autodidacta (en una mente de gran inteligencia) (5). En esta época ya se habían publicado varios tratados dedicados a la náutica: el *Arte de Navegar*, de Pedro de Medina (1545), el *Breve Compendio de la Esfera y del Arte de Navegar*, de Cortés (1551)... Antes se habían



Diseño de la parte oriental del Estrecho de Magallanes dibujado por Sarmiento de Gamboa.

(4) Las corrientes les habían echado hacia el Este más de 220 leguas.

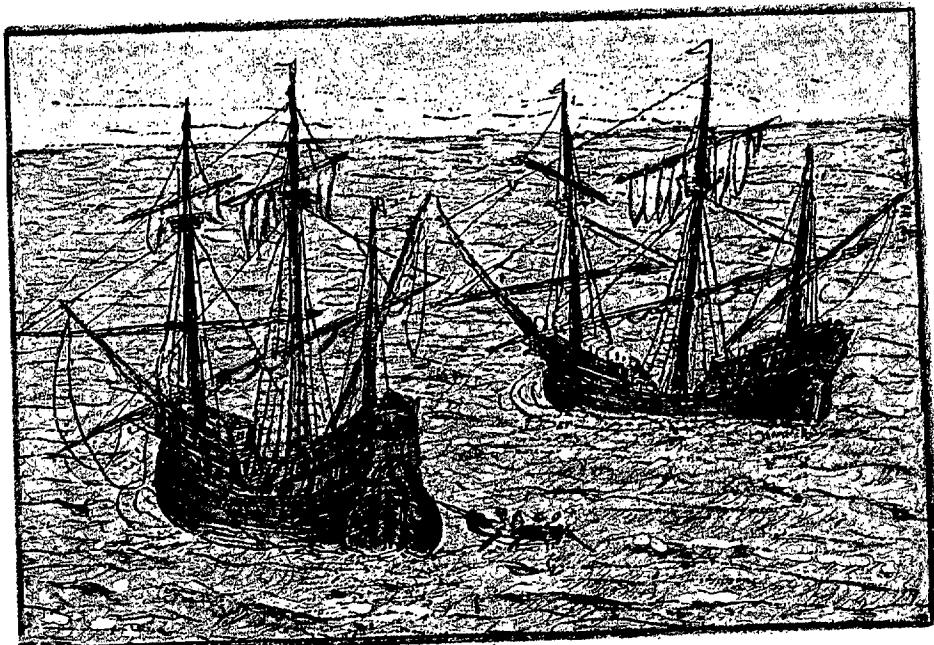
(5) En cierta ocasión, al dirigirse al Rey (1572) dice Sarmiento: «Con la parte de talento de Nuestro Señor me comunicó de industria y letras, especialmente de las matemáticas...» luego aminora su presunción: «aunque pocas», añade. Era muy inteligente para el estudio, lo sabía, y alardeaba de ello.

publicado otros tratados más empíricos, los «Regimientos» de Enciso y de Falero... Mucho pudo aprender Sarmiento, pero parece que también hubo de adquirir la necesaria práctica antes de ser considerado cosmógrafo de la expedición de Mendaña (1567) y nombrado capitán de la nao Capitana. Todo ello pide más que «unas lecturas por su cuenta». En 1555 está ya en Méjico, en 1557 en el Perú. ¿Cuáles fueron sus actividades? Es muy probable que aparte de disgresiones astrológicas, navegase. Practicaría y tomaría conciencia de todo lo que le impulsó a proponer la expedición de Mendaña, además de tradiciones indias.

En ella discrepa de la opinión del piloto mayor Hernán Gallego. Dícese que si se hubiese seguido cierto rumbo aconsejado por Sarmiento, hubiesen descubierto Australia. Puede ser; pero ¿convenía alejarse tanto? Se estaba al límite de los víveres y abundaban los enfermos, habían muerto muchos por enfermedad y en los combates... —En lo que al tornaviaje se refiere, Sarmiento quería regresar por el Sur, para recalar sobre las costas del Perú. El general y el piloto optaron por el tornaviaje del Norte (el seguro, aunque turbulento) descubierto por Urdaneta tres años antes (hasta entonces el ir a las islas de Poniente era algo así como ir al «país de irás y no volverás»). Quería el general lo seguro. Recalaron en Santiago de la Colima, en Méjico. Puede ser que hubiese tenido éxito lo que quería Sarmiento, pues con vientos manejables hubiesen podido coger las corrientes que tiran hacia el Este y después vientos de alrededor del anticiclón del Pacífico, con ramales que tiran hacia las costas del Perú, que era a donde querían regresar. ¿Cómo podía saber todo esto Sarmiento? ¿Viajes anteriores más cercanos? ¿Lo había oído a los indios? ¿Había en ello mucho de intuición?

Volvamos a la navegación por los canales de su viaje de victoria: con la sonda en la mano «y el credo en la boca» (califica muy explícitamente el riesgo). Recojamos otro párrafo de Sarmiento, de bajos y de algas (abundante es el cachiyuyo): «Arribamos a popa —dice— hasta salir de los baxos, que son muchos y muy peligrosos y lo que es peor las hierbas que se crían entre ellos, que no dejan salir ni romper al batel (va embarcado en una de esas embarcaciones menores) si acaso acierta á entrar entre algún herbazal... viendo por aquí herbazal huyan dél, porque es bajo y no se fien de no ver reventar la mar en todas partes, porque la misma hierba, aunque sea muy baja, quita á la mar de que no reviente tanto como donde no la hay, y así es peligrosísimo. Abre el ojo».

La búsqueda de los canales practicables, el ver que por su dirección puedan ser los convenientes para tomar ya el estrecho en sí, le hace a Sarmiento trepar a lo alto de montañas escarpadas, con piedras afiladas como navajas y cumbres nevadas. Ello, y la navegación peligrosa, sonda en mano, en los bateles, dan a esta exploración-levantamiento unos caracteres de gran penosidad. Todo ello supone un gran esfuerzo... El resultado es la formación de un «Registro», un derrotero podríamos decir ahora. Así pues, no sólo pasa el



Así pudieron ser las naos que con Sarmiento —bajo su mando— fueron para la exploración del Estrecho de Magallanes.—De un dibujo de Vander Vyngaerde, de 1567, existente en la Biblioteca Nacional de Viena: «Naos españolas en la bahía de Cádiz».

estrecho —al que piadosamente quiere dar el nombre de «de la Madre de Dios»—, sino que con sus anotaciones facilita a los que le hayan de seguir en tal empeño y servirá no sólo para embocarle desde el Pacífico sino también para los que hayan de hacer desde el Atlántico. Todo en escrito reservado, claro está, para que no sea también facilidad para los enemigos, los corsarios, para impedir el paso de los cuales se quiere fortificar «el Magallanes» (6). Así pues, ... Con lo expuesto, y mucho más que podría decirse, vemos a Pedro Sarmiento de Gamboa como navegante excepcional entre todos los de su tiempo; de altura y de bajura, y con la mayor base científica que puede esperarse en aquella época. Podemos calificarle como muy bueno entre los mejores: quizá el mejor de los que han sido bien estudiados.

Sobre la fortificación del estrecho de Magallanes.

Sarmiento llegó a España el 19 de agosto de 1580. Fue a ver al Rey, que estaba en Badajoz, le dio cuenta de su campaña de exploración y le expuso la

(6) Así, pues, podremos seguir diciendo con Alonso de Ercilla: «Magallanes, Señor, fue el primer hombre que, abriendo este camino, le dio nombre»... Pero quedaron en el Estrecho muchos hombres puestos por Sarmiento y hay muchos «accidentes» en la zona con su nombre.

idea que traía, del Virrey y suya, de fortificar el Magallanes para que por allí no penetrasen los enemigos al Mar del Sur. El Rey, ya de antemano, tenía la idea de hacerlo. Se nombró una comisión para estudio de la cuestión y después se compulsó la opinión del duque de Alba y el marqués de Santa Cruz; el primero no fue partidario en principio de tal fortificación. Tanto él como el prestigioso General de la Mar, don Cristóbal de Eraso, opinaron que era difícil conseguir que unos fuertes, con el fuego de sus cañones, impidiesen el paso por un canal de barcos impelidos por fuerte corriente: decían que lo verdaderamente eficaz era mantener en el Mar del Sur una fuerza naval de guarda de aquellas aguas (7). Al fin accedieron al plan, complementando la acción de los fuertes con la de una barcaza artillada y siempre que se cerrase la canal con una obstrucción con flotadores para mantener una fuerte cadena... Al fin el Rey aprobó el proyecto de Sarmiento y de los ingenieros Juan Bautista Antonelli y de Jácome Paleazzo (El Fratin). Hizo los planos de los fuertes Tiburcio Spanoqui —acompañan a este trabajo (Museo Naval de Madrid). Cada fuerte debería estar armado con cuatro cañones, cuatro culebrinas «y la correspondiente artillería menuda» y guarnecido con 200 hombres. También se añadió al proyecto la construcción de dos atalayas de vigía, muy importante por ser terreno llano y sin alturas para desde ellas avistar de lejos al posible enemigo... Sarmiento contribuyó con cartografía, que hizo con concurso de los cartógrafos de la Casa de Contratación.

Los medios navales con que contaba Felipe II para atender a su tan vasto imperio eran en realidad muy limitados. Se había hecho una distribución de fuerzas y una de ellas era la que había de tener la guarda de las costas de América meridional, mandada por don Diego Flores Valdés. A esa armada se le dio el encargo de llevar a Sarmiento de Gamboa con todo el material y los hombres que habían de establecerse en el Magallanes y fortificar el estrecho. Sarmiento aspiraba a tener el mando de una armada especialmente preparada para la misión que tenía que llevar a cabo. Cuando vio que ello no sería posible pidió permiso al Rey para retirarse a América, desentendiéndose de la misión. El Rey se lo negó y, eso sí, le nombró gobernador y capitán general de los territorios que había de ocupar, pero no lo sería sino cuando el establecimiento estuviese hecho. Pocas atribuciones tendría en tanto ello no ocurri-

(7) No sólo opinó sobre la ineficacia de los fuertes el duque de Alba. Más tarde (1585) el contador Marcos de Aramburu, de la armada de Flores Valdés, dijo que él pasaría tranquilamente la primera angostura (lugar de la fortificación) aun habiendo 100 cañones a cada banda... Con los fuertes proyectados, los buques enemigos habrían de pasar entre dos malecones fortificados que dejaban entre ellos un ancho de unos 2.000 metros, pasarían, pues, a unos mil de cada malecón armado tan sólo de ocho piezas de artillería... Los buques que pretendiesen forzar el Estrecho lo harían seguramente con una fuerte corriente de marea a favor, y a ser posible con viento también favorable, lo que les imprimiría una gran velocidad... Por todo ello eran necesarios los barcones artillados y una fuerte obstrucción para frenar el empuje de los atacantes... Hay que tener en cuenta que Aramburu era de los del equipo de Flores Valdés... También declarará contra Sarmiento, considerándole hombre no adecuado para la misión que se le había asignado cuando se trató de volverle a enviar.

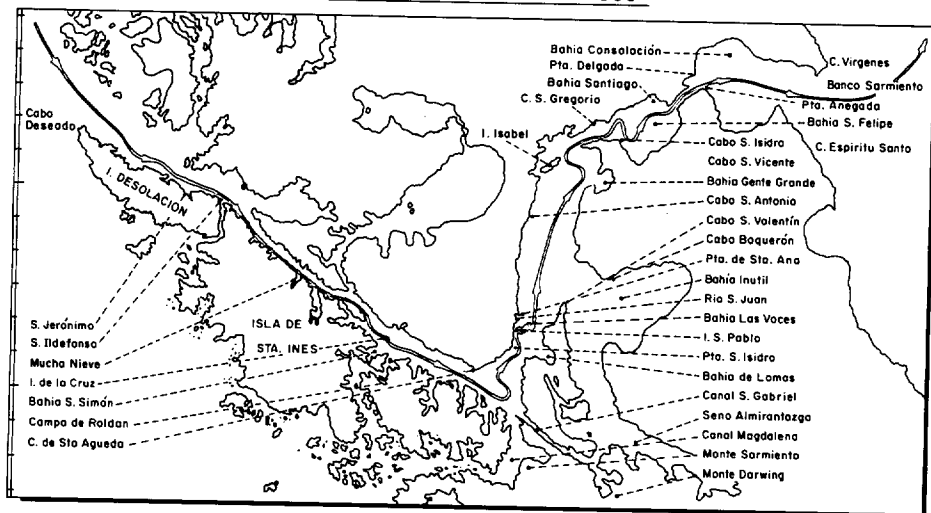
se. Mandaba, pues, en jefe de modo rotundo Flores Valdés. Y la armada de éste tenía además otra misión de importancia: Llevar hasta el Plata a don Alonso de Sotomayor, nombrado, *ya*, gobernador de Chile, y con él debería llevar una fuerza de 600 arcabuceros veteranos que reforzarían aquellos territorios tan necesitados de fuerza que los guarneciese. Debería cruzar el continente, por tierra, hasta llegar a su destino. La guarda de las costas del Brasil era de gran importancia. Felipe II era rey de Portugal y de sus colonias y tenía en mucho defenderlas, pues era una manifestación de su dominio y un medio de atracción de los portugueses. La armada de Flores Valdés tenía, pues, una misión muy compleja. Al general no le gustaba tampoco, en especial, la parte de asentar a Sarmiento en el Magallanes. Y no era hombre capaz de flexibilidades. Fernández Duro le describe como «Hombre soberbio, díscolo y envidioso». No era, pues, adecuado para desempeñar una misión en coordinación con las de otros generales, para las cuales debía dar un importantísimo y necesario apoyo. Estas misiones (las de Sarmiento y la de don Alonso de Sotomayor) se apartaban un tanto de la principal de Flores Valdés, que era la de defender las costas del Brasil y sus aguas colindantes. Ingleses y franceses ansiaban instalarse en aquellas tierras de plena soberanía del rey de Portugal, esto es, don Felipe de Austria.

Pronto se mostraron enfrentados los caracteres de don Diego Flores Valdés y Pedro Sarmiento de Gamboa, ambos fuertes y poco flexibles como requería la coordinación de sus misiones. Empezaron los choques de «jurisdicción» en la preparación de la expedición. Flores Valdés decía que era cosa suya la designación de capitanes y de pilotos y Sarmiento pretendía que los que se necesitasen para la tarea magallánica eran de su incumbencia. Recordemos que Sarmiento no tenía el respaldo de ostentar aún cargo de mando y de gobierno, pues, como quedó dicho, no sería ni gobernador ni capitán general hasta que estuviese asentado en el Magallanes (8) y ese asentamiento dependía indudablemente del capitán general de la armada, que había de apoyarlo. De un hombre que no creía en la eficacia de la fortificación del Estrecho y que no tenía el sentido de la obediencia tan firmemente arraigado para emplearse a fondo en algo que el Rey mandaba, pero que a él le parecía inútil, y que contrariaba su misión de capitán general de las costas del Brasil.

Al choque originado por la designación de mandos, siguió el del embargo de buques. Los más de éstos eran para la parte de la expedición del Magallanes y, por tanto, Sarmiento era el más interesado. Descubrió que Flores Valdés (que le había quitado el derecho a escogerlos) desechaba los barcos mejores por influencias y dádivas de sus dueños y contra esto alzó su protesta lógicamente...

(8) La fórmula no era nueva: Los Reyes Católicos también nombraron a Colón almirante y visorrey una vez que hubiese tierras de soberanía de Castilla y agua que las bañasen. En el caso que ahora nos ocupa debilitaba mucho la posición de Sarmiento ante Flores Valdés el que aquél no estuviese ya nombrado gobernador del Magallanes.

**ITINERARIO DEL PASO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES, POR
SARMIENTO DE GAMBOA EN 1580**



Antes que Sarmiento pasaron otros el Estrecho: De Este a Oeste: Magallanes, su descubridor (1520); Loaísa (1526); Drake (1578)... En sentido contrario: Ladrillero (1577), que llegó hasta el Atlántico, volviéndose... Pero nadie como Sarmiento hizo una detallada exploración (comprendiendo la de los Canales de la Patagonia). Nadie como él estudió y anotó todo lo que interesaba para ulteriores navegaciones, formando lo que modernamente se llama Derrotero y que él llamó «Relaciones»... En el siglo XVIII, todo ello se perfeccionará con los levantamientos que hará nuestra Armada. Después serán seguidos por los de la de Chile.

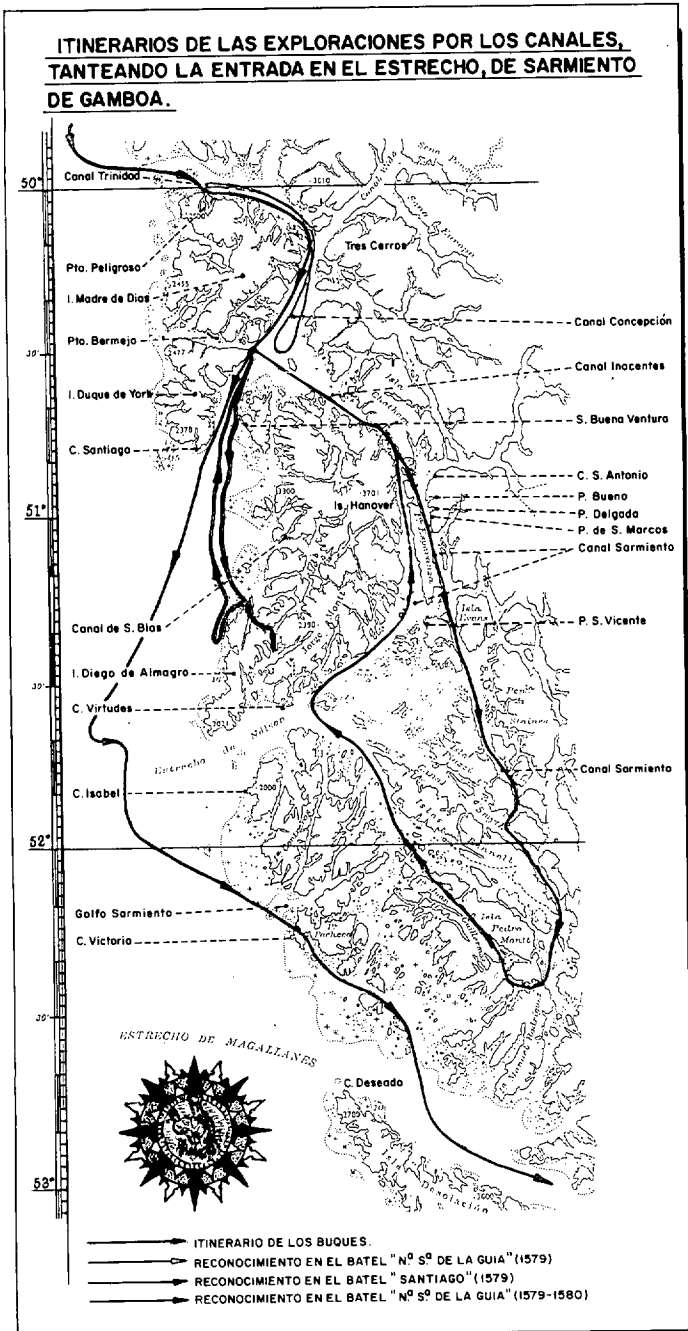
Al fin salió la armada de Sevilla, y a la mar, sufriendo la primera gran contrariedad un fuerte «cordónazo de San Francisco», un fortísimo temporal en el que se perdieron cinco naves (9). La armada salió a la mar en contra de la opinión de los capitanes y pilotos, que esperaban el temporal, mas el duque de Medina-Sidonia, capitán general de la Mar de Andalucía, no oyó sus voces y ordenó la salida.

En Cádiz se reorganizó la armada; se efectuaron reparaciones y se cargaron víveres y pertrechos. En la recogida de éstos se desvió Sarmiento. Completó el cupo de pobladores (debían ser 300). Durante unos días de enfermedad de Flores Valdés, Sarmiento hizo mucho, que no gustó nada a aquél. Flores ordenó la salida estando en tierra Sarmiento y éste tuvo que alcanzar los barcos en una pequeña embarcación...

Después de una escala de un mes en Cabo Verde, llegó la armada a Río

(9) Componían inicialmente la armada 23 naves del Rey y 18 embargadas. Sumaban unas 8.400 toneladas. Las tripulaban 672 hombres de mar y llevaban 1.332 de guerra. También iban 206 hombres pobladores para el Magallanes, 70 de ellos casados. Completaban la expedición artilleros (para el Estrecho), albañiles, herreros y carpinteros...

Los barcos habrían de disminuir en número (ya se esperaba) por el azote de la broma, en sus cascos, por las aguas cálidas de Río de Janeiro.



de Janeiro, ya con 150 bajas por enfermedad. Otros murieron ya en puerto a consecuencia de sus males. Faltaban ya «pobladores».

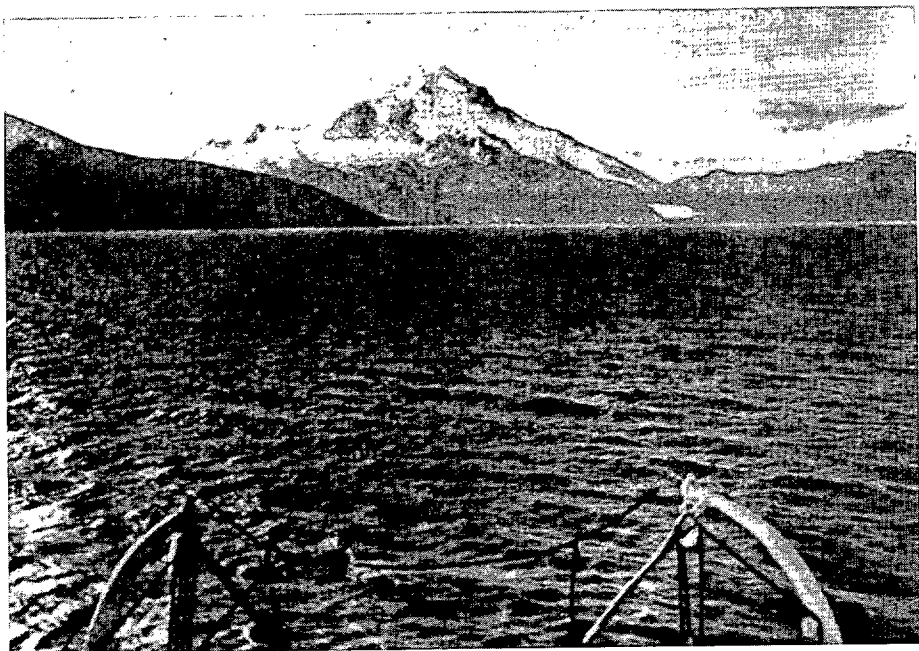
La estancia en Río de Janeiro fue una continua sucesión de conflictos de Sarmiento con Flores Valdés, pues el primero descubrió la venta de pertrechos y recursos por parte de algunos capitanes y maestros de buques, y la carga de los buques de palo brasil, carga inútil para el desempeño de la misión que la armada llevaba. Y Flores permitía todo aquello... Al fin, el 2 de noviembre salió la armada para el Estrecho. Por el estado de la nave naufragó la llamada *Arriola*. Se tocó en la isla de Santa Catalina para reparar los buques (en los que había prendido la broma), no sin antes perderse otra de las naves. Flores dispuso el regreso a Río (base principal) de otros tres barcos, que no estaban en condiciones de soportar los malos tiempos del Sur... Al llegar a la altura del Plata se separó el nombrado gobernador de Chile con sus 600 arcabuceros. Ello era lógico que ocurriese: siguiendo la expedición al Magallanes no harían sino consumir víveres sin que su fuerza aportase ventaja alguna, y por otra parte era necesario que fuesen a su destino, donde las fuerzas eran escasas, para prevenir el posible ataque de los corsarios y piratas.

Con sólo cinco barcos que quedaban después de los naufragios y los destacamentos anteriores, se dirigió la armada al Estrecho. Pero apenas lo habían embocado, un temporal de los clásicos en esa región echó los barcos hacia afuera. Con frecuencia ello ha ocurrido a los que intentan la entrada (10). Esto ocurría el 17 de febrero de 1583... Flores Valdés, en vez de esperar el momento propicio para entrar en el Estrecho, decide el regreso a la lejanísima base brasileña. Probablemente creía necesaria su presencia en las costas del Brasil.

Y había piratas por ellas. En este regreso, en Santos, encontró la mermada armada a las naves destinadas a volverse a Río por su mal estado. Tan sólo había dos: una había sido echada a pique en combates con corsarios ingleses. Esta actividad enemiga nos recuerda que una misión de Flores Valdés, quizá la principal, era precisamente guardar esas costas del Brasil, ya que la misión de un jefe militar es buscar al enemigo, luchar con él y vencerle (11). Pero parece ser que no le animaba este espíritu. De todos modos es cierto que luchó contra corsarios franceses en Parahyba después de dejar en Río al almirante Diego de la Ribera para atender a la población y fortificación del Estre-

(10) Diríase que hay un poderoso genio que guarda la entrada del Estrecho por el lado atlántico: A muchos navegantes les ha hecho esperar una noche o un día entero para permitir la entrada. El que estas líneas escribe, siendo guardiamarina en el *Juan Sebastián de Elcano*, vivió una de estas experiencias. Era la tarde del 8 de febrero de 1930. Tuvimos que echarnos afuera y tan sólo pudimos entrar en la mañana del día siguiente.

(11) Flores Valdés no tuvo la tenacidad necesaria en el esfuerzo. Sin embargo, creo que no se le puede achacar a cobardía su transbordo de la galeaza *San Clemente* a la nao *Santa Isabel*, de menor calado. Eso le achacan algunos, dicen que temía varar en algún bajo de piedras. Pero... el ir en una nao menor en desplazamiento le exponía más a los furiosos embates de la mar, que por allí suponen el mayor riesgo antes de acercarse a la costa.



El ingente monte de la Tierra del Fuego, que Parker King bautizó con el nombre de «Sarmiento», es a modo de un grandioso monumento natural a la memoria y en homenaje a Pedro Sarmiento de Gamboa.

cho. Se había recibido un refuerzo enviado desde España: cuatro naves bien cargadas de pertrechos (9 de abril). Quedó el almirante De la Ribera con cinco naves y Flores Valdés, después de establecer un fuerte en Santos, se dirigió hacia el Norte. Invernó en Bahía de Todos los Santos. Envió un barco a España... El gobernador le instó a que fuese a expulsar a corsarios franceses que comerciaban con los indios en Parahyba... Construyó un fuerte, del cual quedó al mando un capitán portugués.

Sarmiento, gobernador... Capitán general.

Principia diciembre de 1583, es decir, al terminar la internada austral, cuando salen de Río de Janeiro las cinco naves que manda el almirante Diego de la Ribera, llevando a Sarmiento con sus pobladores y soldados destinados para los proyectados establecimientos del Estrecho. Lleva víveres y pertrechos y la artillería para los fuertes que han de construirse... Después de dos intentos de entrar en el Estrecho, entran al fin y desembarcan en la ensenada de las Once Mil Vírgenes. Desembarca Sarmiento con el capitán Gregorio de las Alas y el piloto Antón Pablos, con ocho arcabuceros. Toma solemne pose-

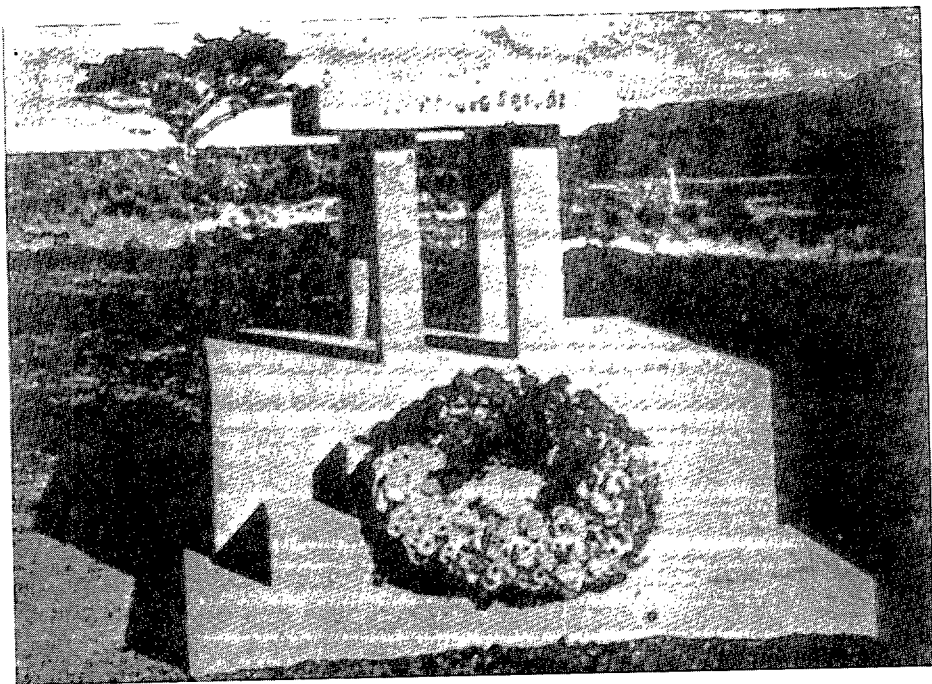
sión del Estrecho. ¡Ya es gobernador! —No quiere ir de nuevo a bordo a comunicárselo al almirante, conforme le propone el capitán De las Alas (12). Desembarca toda la gente, unas 300 personas en total, y la correspondiente impedimenta, víveres y cañones... En el valle de las Fuentes se asienta la primera de las poblaciones, la del «Nombre de Jesús». Manifiesta el nombre la expresión del fervor religioso de Sarmiento, como cuando quiso denominar al Estrecho «de la Madre de Dios». Se empleó una de las naves, varándola, como base del poblado, aprovechándose primero el abrigo que proporcionaba, para después utilizar su madera, armas y pertrechos. Se sacrificaba, pues, un barco; una buena base.

Los restantes hubieron de salir varias veces del Estrecho echados por la marea vaciante y los vientos, pero volvieron y los tripulantes colaboraron con las gentes de tierra. A fuerza de partir cables de las anclas quedaron pocos disponibles. La última vez que se acercaron es ocasión para que Sarmiento alabe al almirante: «Hízolo muy varonilmente y como deseoso de servir a S. M.»... Se fue al cabo aquél con tres barcos, dejando a Sarmiento uno, la *María*, que quedó tan sólo con «un ancla y un cable» pero las que se marchaban también habían perdido sus elementos de fondeo. La nave la varó Antón Pablos, y fue la *Trinidad*. No le salió bien la maniobra por la fortísima corriente de marea y tuvo sus diferencias con Sarmiento. El almirante justificó al piloto. Salieron ambos algo traspuntados con el gobernador. Éste les había dado encargo de que le mandasen desde Río harina y acero, y herramientas que no habían podido embarcarse por falta de capacidad de los buques empleados en la expedición, ya tan reducida.

La marcha de Sarmiento desde el asentamiento de la población «Nombre de Jesús» hasta el lugar que debía ocupar la población «Rey Don Felipe» fue de gran mérito. Es una marcha llamada «de las ochenta leguas» (en realidad fueron más de 100), siguiendo la orilla norte, pero tuvieron que dar grandes rodeos por los canales que desembocaban en aquélla. La nao *María* tuvo que seguir su camino marítimo, ciñéndose a vientos y corrientes. Cuando los «de a pie» la encontraron iban ya agotados; el contacto con ella fue su salvación. Durante la penosa marcha tuvieron los nuestros que atravesar pasos muy difíciles. También tuvieron un combate con unos indios gigantes, sufriendo un muerto y varios heridos.

Se estableció la población del «Rey Don Felipe», cerca de la punta Santa Ana, no lejos de la actual Magallanes (antes Punta Arenas). Los fuertes

(12) Esta negativa y el modo de expresarla dejan entrever algo sobre el carácter de Sarmiento (el almirante era el «Jefe Naval», le había ayudado, creo que era leal con él). Dijo Sarmiento: «Señor Capitán, a gloria de Dios, yo hasta hoy mientras pude, nunca desamparé lo que una vez pisase en el descubrimiento de Indias. Yo he plantado la cruz de Cristo en nombre del Rey Nuestro Señor, y no la desampararé, con el favor de Dios, mientras no hubiere quien me constriña más que agora. Vaya en buena hora, yo espero en Dios que cuando no hubiera más que los que estamos aquí, sustentaremos la tierra con la gracia divina».



Monumento, en Bahía Buena, en el Magallanes, en homenaje a los hombres de Sarmiento de Gamboa.

habían de edificarse en la boca oeste de la primera angostura (de N.^a Sra. de la Esperanza; nombre de la nave de Sarmiento cuando pasó el Estrecho).

Volvió Sarmiento en la *María* al asentamiento de la población «Nombre de Jesús». Aparte del debido contacto debía dejar en ella material necesario que aún se conservaba en la nao y los cañones que había que emplazar en los fuertes.

Estaba a bordo cuando se levantó el viento rabioso característico del Magallanes, desencadenándose un fortísimo temporal. En inminente peligro de irse la nave contra tierra, tuvo Sarmiento que picar el cable del ancla (la única existente), con la consecuencia de marinear el barco y salir a la mar libre, zafándose por fortuna de los bajos (banco hoy llamado «Sarmiento»). En esta circunstancia no tuvo más remedio que correr el temporal, y al no disponer de ancla para cuando fuese posible utilizarla..., ¡de nuevo otra vez a Río de Janeiro!, y va a empezar para Sarmiento un gran calvario.

La forzada salida del Estrecho ocurrió el 26 de mayo y hasta el 29 de junio no logró entrar la *María* en el puerto de Santos. Tuvo allí casi que mendigar para obtener víveres para su gente. Al fin pudo llegar a Río, donde su gobernador, Correa, le proporcionó ayuda. Había que subsistir, que hacer reparaciones y —el deseo principal de Sarmiento— enviar socorros a los pobladores

del Estrecho, abandonados por fuerza de los desatados elementos. Alquiló un patache y en él cargó alimentos y ropas, despachándole para el Estrecho. Escribió también al Rey, dándole cuenta de todo y pidiendo ayuda: le proponía que fuesen recompensados los que se decidiesen a ir al Magallanes, pues hacían falta allí más brazos... Como no había en Río los elementos necesarios para la reparación del *María* tuvo que ir a Pernambuco. Llegó con un ancla, sí, que adquirió, pero ¡con un cable «hecho de cortezas de árboles»!...

En Pernambuco, compró Sarmiento brea, diversos bastimentos y ropa de la que estaban sus hombres y él mismo muy necesitados. Reparó la *María*. Escribió nuevamente al Rey, esta vez una «Relación muy circunstanciada» (13).

Se dirigía a Bahía, y estando cerca de este puerto saltó un temporal que arrastró a la *María* contra la costa. Echaron al agua los bateles reservándolos para los que no sabían nadar. Sarmiento sí se salvó a nado pero estuvo a punto de perecer. Le salvó un esclavo negro que tenía, que le era muy devoto. Los demás no quisieron ayudarle (muchos deseaban su muerte para término de sus males). Ya antes había cundido la desertión... Sarmiento en este naufragio resultó herido por los clavos de las tablazones deshechas.

Terminó, pues, la *María* y en ella se perdieron esfuerzos y los gastos que se hicieron en su reparación y en su carga. Sarmiento fue socorrido primero por padres teatinos y luego por el gobernador. Puso éste a su disposición un barco de mediano porte, cierta cantidad de provisiones y algunos pertrechos. También le avaló el gobernador Coutiño, para que en los próximos puertos fuese abastecido. En Espíritu Santo cargó algodón y cecina, en Río de Janeiro herramientas, pólvora, balas y algún ganado para cría... Escribió esta vez no al Rey sino a su secretario, don Antonio Eraso. Terminaba sus peticiones: «todo lo que puedo hacer es arquear con la muerte y hacer poco de lo mucho que es necesario a aquella gente, abandonada en aquel remoto lugar del mundo tan poco abundante en recursos para la subsistencia humana».

En España, el Rey no había olvidado por completo a los habitantes del Magallanes, pero toda su atención estaba centrada entonces en reaccionar contra los ataques de Inglaterra; en su mente ya estaba tener que atacarla en su propio suelo metropolitano, para ello todo lo que había resultaba poco. Tendría que reunir una gran armada: «La Gran Armada».

Sarmiento, al fin, pudo salir para su gobierno del Sur. Pensaba que el patache que había enviado con socorros habría llegado, mas no fue así. Había de encontrarlo sin haber cumplido su cometido.

Era el 31 de enero (1586) cuando emprendió su marcha; el viaje se hacía con buen tiempo, todo auguraba el éxito; pero otra vez surgió la acción de

(13) Realmente se sabe mucho de Sarmiento únicamente por lo escrito por él. Sin tenerle por falsario, cabe considerar que en los referidos escritos podía haber juicios muy personales y con exposición propia para ser bien juzgado por el Rey y obtener —idea noble— protección a sus hombres del Magallanes.

guardián celoso que impedía la entrada en el Magallanes. Esta vez lo hizo mucho antes de que Sarmiento estuviese cerca, a la altura de Bahía Blanca (paralelo 39º Sur): Saltó un mal tiempo, juzgado por nuestro Capitán como el más terrible que nunca había experimentado en su vida de navegante: «...cada ola nos comía, una nos encapilló por la cuadra siniestra de popa y metió el bordo de la diestra hasta media puente, debajo de la mar». Se vio obligado a echar el cargamento a la mar —¡el socorro!— y ponerse a correr el temporal a palo seco. El temporal seguía y seguía; así... otra vez a la tan lejana base ¡Río de Janeiro! (14).

Con el barco casi deshecho, sin los elementos de socorro, con la gente medio sublevada (y pronto lo estaría del todo) empieza nuevamente el tenaz esfuerzo de Sarmiento por preparar otro socorro... Pero ¿y el dinero? —Ningún autor habla de él ¿de qué caudales dispuso?—. Él habla de que emplea su peculio particular ¿cuál era éste?: ¿eran los gobernadores los que financiaban los gastos?, ¿bastaba la recomendación de aquéllos para que los proveedores fiasen? Puede ser que hubiese algo de cada cosa. Pero esta vez ya el crédito estaba agotado. Desesperado Sarmiento ante este estado de cosas, decide venir a España y exponer al Rey la situación.

Prisionero de los ingleses y de los hugonotes franceses.

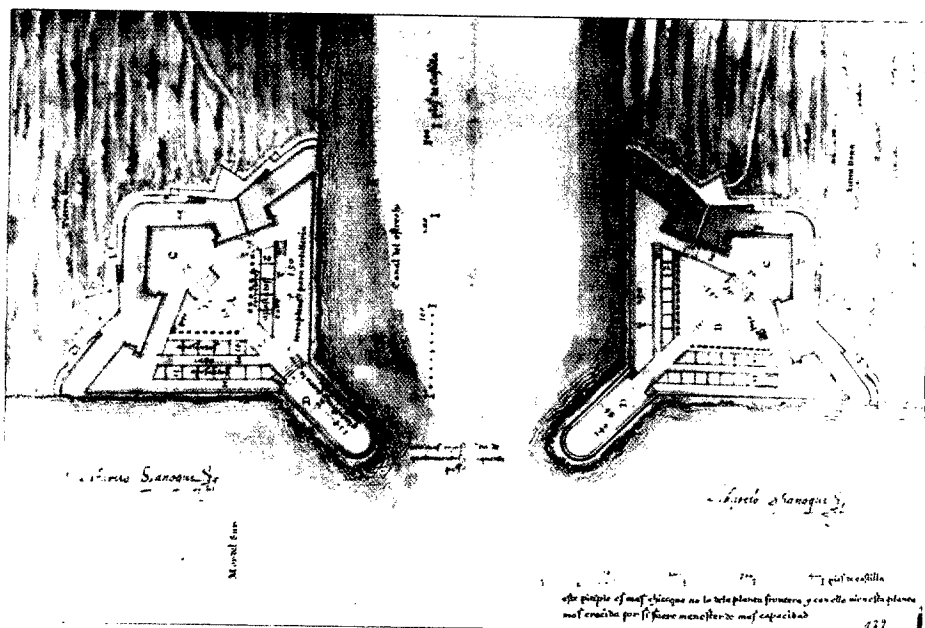
Antes de salir de Río había tenido Sarmiento que reprimir, espada en mano, un motín de sus hombres, del que era cabeza un piloto al que dio una puñalada y mandó encerrar, después, en un castillo. Después se vio forzado a licenciar a la dotación de su barco por falta de dinero para mantenerla. Había escrito al Rey: «si de aquí a noviembre, que es tiempo limitado para hacer jornada, no viene socorro, confirmaré mi sospecha y que no soy de provecho ni menester ya... —Fuerte modo de dirigirse a Felipe II—(15). ...Se fue a Bahía y allí embarcó en una carabela portuguesa. La travesía transcurrió felizmente hasta estar en aguas de las Azores, donde fueron atacados por tres barcos corsarios bien armados de Walter Raleigh. Ante la fuerza de los

(14) Los hechos demuestran que era necesaria una base lo más cercana posible para llevar a cabo la operación magallánica. Al parecer Felipe II no andaba descaminado en pensar en una Capitanía de las costas del Brasil y una flota para su guarda. En todo este trágico rigodón atlántico a lo largo de las costas de la América meridional no se piensa nada en el Plata, no más que para desembarcar al gobernador de Chile con sus tropas. Allí no había apoyo posible, por el momento.

(15) Lo que sigue es quizá aun menos respetuoso: «Mire —le dice—, que un hombre que ha servido y padeció lo que yo no es bien sea así olvidado y puesto al rincón, porque se acaban de quebrar las alas y es parte para que un hombre se dexa morir».

Ya con ocasión de quejarse cuando los conflictos con Flores Valdés le había dicho: «Vuestra Majestad me ató las manos; no puedo más...». Se atrevía, pues, Sarmiento a exponer claramente las cosas.

enemigos se rindió la carabela, que fue robada. Dejaron en libertad los aprehensores a los de la carabela, pero el piloto denunció a Sarmiento como navegante de importancia, quizá como gobernador del Magallanes, y fue llevado prisionero requisándole todos sus papeles. Sarmiento había arrojado al agua algunos, parte de los cuales fueron rescatados por los ingleses.



Plano de los fuertes a construir en la parte occidental de la «Primera Angostura» del Estrecho de Magallanes.—Dibujados por Tiburcio Spanoqui.

Después de algunos días de soportar un mal trato fue Sarmiento visto por Raleigh, que al conocerle le distinguió con su amistad. Se entendieron hablando en latín, idioma que poseían los hombres cultos de aquel tiempo. No se sabe hasta qué grado le hizo partícipe de sus aventuras (todo lo concerniente a la situación y guarnición de nuestras posesiones americanas era materia reservada). El hecho fue que Sarmiento fue presentado a la Reina Isabel y con ella departió igualmente en latín —era «elegante en latín», dirá después Sarmiento. Estuvieron hablando cerca de dos horas—. ¿De qué? Nuestro general no lo dejó escrito. Dirá que era para tratarlo personalmente cuando escribe al Rey de ello. El hecho es que fue puesto en libertad. Se le proveyó de un pasaporte, que preveía la posibilidad de posterior vuelta a Inglaterra. Sarmiento se entrevistó también con los Lores Howard y Cecil, almirante el primero y ministro el segundo... Raleigh le obsequió, antes de separarse, con «mil escudos en piezas, y perlas de la India».

Sarmiento vuelve a España por el continente: pasa a Francia, donde se entrevistó con el Embajador de España don Bernardino de Mendoza (16). También fue a Dunkerque e informó a Alejandro Farnesio, gobernador general de los Países Bajos, de cómo andaban las cosas en Inglaterra (sería después el capitán general designado para su invasión).

No muy lejos de Bayona fue hecho prisionero por unos soldados hugonotes franceses. No le sirvió el pasaporte de la Reina Isabel, y menos el que España estuviese en paz con Francia. Fue llevado a Mont de Marsan y encerrado en un calabozo. El prisionero quedó bajo la custodia del coronel Castelnao. Los hugonotes propusieron el canje por uno de los suyos, que había caído en Flandes en poder de los españoles. El Rey no accedió a ello y se pidió rescate por Sarmiento, 30.000 escudos... No hicieron efecto las cartas que la misma Isabel de Inglaterra escribió a Enrique de Navarra, cabeza del partido hugonote (más tarde Enrique IV de Francia); en ellas le manifestaba que le interesaba mucho que Sarmiento pasase a España y llevase sus mensajes a su Rey.

Castelnao fue bajando el rescate pedido por Sarmiento y al fin fue puesto en libertad mediante el pago de tan sólo 6.000 escudos y cuatro caballos escogidos... (17). Era ya el verano de 1590... ¡Tres largos años de cautiverio! sufriendo un trato infame, en un calabozo «tan hediondo que no le podían sufrir los que le llevaban de comer»... Desde agosto de 1586, en que Sarmiento fue hecho prisionero por los ingleses, los desventurados habitantes del Magallanes habían perdido su protección, bien que ésta no fuese más que por cartas dirigidas al Rey. Se sabe de su triste suerte por el relato de uno de los supervivientes, el soldado Tomé Hernández, rescatado por el corsario inglés Cavendish... Entre las desventuras de los pobladores se cita como principal el hambre. Dado que había algunos alimentos, frutas salvajes, mariscos y caza, más parece que la verdadera causa de su muerte fuese alguna enfermedad contraída quizá por el consumo de esos «mexillones» en los que un virus vivía sin causar la muerte del animal pero sí de la persona a quien servían de alimento. Parece demostrado que Cavendish dejó abandonados a su miserable suerte a una docena de aquellos desventurados. Sólo recogió a Hernández para que le sirviese de guía y sobre todo de señuelo para acercarse a los pobladores españoles, hablando primero Hernández (pudo fugarse en Chile después de ser herido en combate).

(16) Según se desprende de lo dicho por don Bernardino de Mendoza parece ser que Sarmiento trató con Raleigh la influencia de éste contra el apoyo al Prior de Crato, pretendiente de Portugal. También, en el ánimo de la reina, para que la acción corsaria contra España disminuyese.

(17) Se aplicó en el pago del rescate de Sarmiento parte de lo que a él se le debía por sus servicios a la Corona. Así, puede decirse que el rescate fue pagado por él mismo.

El Rey Don Felipe y Sarmiento.

Sarmiento se presentó al Rey en El Escorial. Ambos muy acabados por las preocupaciones, los trabajos, cada uno de un estilo, y la edad. También la enfermedad había hecho estragos en ambos... No se sabe exactamente de qué hablaron. Don Felipe tenía relativamente reciente el desastre de la «Gran Armada». Lo que Sarmiento pudiera contarle de su conversación con la Reina Isabel ya no tenía actualidad. No así en lo de enviar socorro a los del Magallanes, por mucho tiempo que hubiesen quedado abandonados a su propio esfuerzo para subsistir. Era urgente hacer algo; el no haberlo hecho a su tiempo era también debido a las grandes preocupaciones del Rey para preparar y para llevar a cabo la invasión de Inglaterra; y para ello todos los elementos de que disponía eran pocos.

Existe una «Relación» minuciosa, firmada por Sarmiento en El Escorial, donde expone al Rey con detalle lo ocurrido en la expedición de población y fortificación del Magallanes y en general sus servicios. Le manifiesta que el socorro es «un negocio que debe ser prepuesto a otros muchos, porque, éste impedido, se impiden los mayores de acá y se pone en riesgo la bolsa con que todo se alimenta». Le recuerda al Rey que «está obligado en conciencia a socorrer a sus vasallos y ciudades, con cuyo servicio, mediante Dios, la Real Corona de Vuestra Majestad será servida y sustentada, y conservada, por aquellas partes, en lo que las Indias del Mar del Sur, Molucas, Filipinas e India toca, de donde andando el tiempo resultarán muy grandes aprovechamientos, que excedan a los gastos presentes». Y se ofrece: «Y para la ejecución de ello (es el gobernador), si este flaco vasallo y criado de Vuestra Majestad prestase de algo, **NON RECURSO LABOREM** sobre todos los pasados, lo cual con alegre rostro, y pronta voluntad con los filos de siempre, y más ahora, que es más necesario, con mis industrias, mediante Dios, abrazaré hasta lo acabar ó la vida...» Le insta: «Por la Sangre de Nuestro Señor Jesucristo se acuerde de aquellos sus pobres vasallos y no se contente hasta los poner en firmeza y espantar los enemigos de Dios y de Vuestra Majestad.» Añade que queda descargada su conciencia con pedírselo y «queda sobre la de Vuestra Majestad, a quien Dios Todopoderoso dé muy larga vida y salud, con aumento de la Monarquía para su Santo servicio y después el Cielo, amén».

Vemos en esta «Relación» gran firmeza y razones de gran atrevimiento. —Yo me llevo a preguntar ¿es seguro que presentó esta «Relación» al Monarca?, ¿puedo escribirla y no elevarla? Y... ¿no era él el que debía llevar, por antonomasia, el socorro, puesto que seguía siendo el gobernador? al menos «de derecho»... ¿Había habido grandes esfuerzos, cerca del Rey, para que

nombrase a otro? (18)... Lo cierto es que no hubo socorro alguno. ¡Lamentable!

Y existe otro «Memorial» posterior, fechado el 21 de noviembre del año siguiente, 1591. Sigue siendo un «glorioso recordatorio». No habla en él de que se le ajuste lo que se le debe (descontando lo que se dio por su rescate, como estuvo convenido). Está Sarmiento viejo, enfermo y en la ruina; pero lo que pide al Rey es que sean socorridos sus hombres del Magallanes... Pero ya no hubiese sido de utilidad el socorro, pues cuando terminaba el año anterior también fenecían los valerosos e infortunados españoles que con Sarmiento habían ido a poblar y a guarnecer aquellas remotas tierras del Magallanes y su estrecho.

Y se desdibujó, hasta de momento perderse, la figura de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador de un gobierno que también se difuminó hasta llegar a la nada... Hubo noticias equivocadas, confusas, de Sarmiento hasta que uno de sus historiadores, Amancio Landín, encontró documentos que, incontables, nos llevan de modo fidedigno hasta llegar al último servicio y a la muerte de nuestro capitán, el «Caballero de Galicia» (19).

Sarmiento aparece como almirante de una armada de galeones mandada por el general Uribe Apallúa (febrero de 1592). Esta armada, mientras no llegase la orden de salir para América, fue destinada a prevenir en las inmediaciones del cabo de San Vicente una supuesta incursión de corsarios. Tendría como punto de partida para su viaje americano, Lisboa. No se sabe si Sarmiento llegó a hacer el viaje a cabo de San Vicente... Landín encontró un documento que asegura su muerte, pero en él no se determina de un modo concreto y rotundo cuando ocurrió. El documento en cuestión es un nombramiento del almirante, dado por don Alonso de Bazán, capitán de las fuerzas navales, a favor de San Juan de Aguirre «para que sirva en lugar y por muerte de Pedro Sarmiento de Gamboa». Este nombramiento está fechado en el galeón *San Felipe*, en Lisboa, el 26 de julio de 1592. No se puede precisar, pues, el día de su muerte; créese que fue cuando la armada, mandada precisamente por él, por ausencia del general Uribe, se dirigía a Lisboa. No se sabe si su cadáver fue llevado a dicha capital y enterrado allí, o fue echado a la mar, el ámbito de sus hazañas... Terminamos pues —como empezamos— con

(18) Cuando Aramburu, el contador de la armada de Flores Valdés, fue preguntado por el Consejo de Indias sobre cómo debería hacerse el socorro a los del Magallanes dijo: «Enviar Gobernador (otro), porque aunque la persona de Pedro Sarmiento *merese mucho y es buen Caballero, pide la cosa otro proceder y (hombre) más bien quisto...*». Realmente hubo un momento que la deserción prendió fuertemente entre los de Sarmiento; ello es muy cierto. Y el mismo Sarmiento llegó en cierto momento de a sugerir al Rey: «ponga a otro mejor que yo»... «por mucho que hubiese hecho en su primera parte». —¿Era falta de Sarmiento?, ¿de flexibilidad?, ¿de don de mando?

(19) Amancio Landín Carrasco: *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*. Una muy meditada obra. Instituto Histórico de la Marina. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1945.

algunos interrogantes. Así es la historia de muchos grandes hombres; aparte de la investigación de documentos hay que pensar, deducir lo que no está palpablemente demostrado, y aun de los documentos de la época hay que tener en cuenta las opiniones de los que los escribieron; también la defensa propia; también el ataque a sus enemigos. Todo esto es motivo de estudio. La Historia es Ciencia y es Arte.

APÉNDICE A

El enemigo número uno de Sarmiento de Gamboa

Este fue sin duda alguna el general don Diego Flores Valdés, Caballero de Santiago... Para mejor entender esta panorámica sobre Sarmiento es conveniente conocer algo de cómo era su principal enemigo durante la misión de poblar y fortificar el Magallanes. Los panegiristas de nuestro capitán, Sarmiento, presentan a Flores Valdés como un dechado de todos los defectos. Veamos, pues, algo de su vida: le vemos como almirante de la armada de Menéndez Avilés, en 1565, y del comportamiento de Flores no hay nada que objetar. Se sabe también que hubo un tiempo que se ocupó de la construcción naval... Dícese que tenía dotes de organizador...

Ya apuntamos en el texto que cuando se dispuso nueva distribución de fuerzas navales, para Atlántico y Mediterráneo, se le dio el mando de «una armada fuerte, para cubrir el estrecho de Magallanes y las costas del Brasil»... Cuando se trata de hacer la expedición de Sarmiento para guarnecer aquél, se da la misión a la armada de Flores de transportar la expedición y su apoyo, sin abandonar la misión principal de lucha contra los enemigos, para la que aquella había sido constituida... Ya vimos que también tenía que llevar al gobernador de Chile, con sus soldados, al Plata. ¡Muchas cosas y muy diversas tenía, pues, que hacer la armada de Flores para que pudiesen salirle bien y a qué distancias!

En el texto vimos los incidentes que se provocaron cuando la decisión por el Rey de la acción conjunta. También durante los preparativos para la salida de la expedición; durante la travesía y durante la espera en Río de Janeiro... Insistamos en lo que se agrían las relaciones entre personas que no se aguantan por sus caracteres y que han de vivir en espacios limitados como ocurre en las largas travesías por mar... Mucho agravaba todo las competencias, las «jurisdicciones» y el poco respaldo que tenía Sarmiento a no ser tan siquiera —por el momento— gobernador; gobernador de un Gobierno que aún no existía. ¡Aún más difícil!

Dejando aparte las otras misiones y ciñéndonos a la que la armada tenía, de establecer a Sarmiento en el Magallanes, podemos encontrar cierto paralelismo de esta operación —más bien semejanza— con una operación de la que modernamente se titulan *anfibia*s. La operación no era de guerra contra hom-

bres, pero sí contra los elementos: —Mar, vientos, corrientes, logística— ... Podemos pensar que Sarmiento era a modo de un *jefe de fuerza de desembarco* y Flores Valdés a modo de un *jefe de fuerza anfibia operativa*. Y al propio tiempo era también *jefe de la fuerza de cobertura* y de *teatro de operaciones*. Todas estas denominaciones son modernas, pero los conceptos han ido aclarándose con el transcurso del tiempo; se ha hecho un análisis más perfecto de misiones, pero el fondo de la cuestión es lo mismo que antes. Quedemos, pues, que el asentamiento en el Magallanes es una *operación anfibia*. Todos sabemos la dependencia inicial de un jefe de fuerza de desembarco del de la fuerza anfibia. A Sarmiento no le gustaba depender de nadie, sin duda... Y hay una «regla de oro» de los maestros americanos de operaciones anfibias: que no sirven para mandar las fuerzas de tierra y las de mar los jefes tan celosos de *sus atribuciones* que no sepan ceder en muchos momentos en beneficio del éxito del conjunto. Sarmiento y Flores eran de los que no saben ceder. «Consenso», diríamos en tiempos modernos a esa cesión, no eran capaces de tenerlo.

Pero pese a los defectos de Flores Valdés creo que no hay motivo para tenerle por inepto y por cobarde: cuando hace alarde de volverse a España —¡jactancia!—, combate contra los franceses en Parahyba... Y en 1588 le vemos embarcado por el Rey como asesor naval del duque de Medina-Sidonia: «por ser de los más antiguos y de experiencia en las cosas de mar». Aconseja con profesionalidad y lealmente, impidiendo que el duque vaya en socorro del galeón *Ntra. Sra. del Rosario*, que por abordaje marineramente con otro buque se había quedado como una boya muy a barlovento del resto de la armada. Solo, hubiese sido hundido o apresado por los enemigos quedando la armada sin capitán general. El consejo no fue, pues, debido al temor (20). Y después del desgraciado combate naval de Gravelinas, aconseja Flores volver por el canal donde los enemigos están esperando bien municionados. En este caso es mejor dar la vuelta a las Islas Británicas, más *profesional*, pero opinar volver «hacia el enemigo prepotente y apercebido» no es ciertamente signo de temor... También aconseja venir hacia España acercándose a Irlanda: Allí estaba el peligro de mar, ante costa tan peligrosa, y de guerra, pues en ella están acechando los enemigos. Creo que se le pueden achacar a Flores otros defectos, pero no está tan claro ni su ineptitud ni su cobardía (21)... — Del valor de Sarmiento, todas son merecidas alabanzas.

(20) Mandaba el *Ntra. Sra. del Rosario* don Pedro Valdés, primo de Flores Valdés y no se podían ver. Los mal intencionados achacaron a esto el resultado del asesoramiento. Pero ya apuntamos la situación táctica. Y don Pedro Valdés no consintió socorro anterior al estar menos alejada la Armada y muy sotaventada.

(21) Flores Valdés fue encarcelado en el Castillo de Burgos por su asesoramiento con respecto al abandono del *Rosario*; y es que llevó al Rey la noticia del desastre don Francisco Bobadilla, el asesor «militar» del duque (que se había retirado a sus posesiones de Sanlúcar con permiso del Rey), Flores se quedó en Santander, con las reliquias de la Armada. ¿Qué dijo Bobadilla? Sus puntos de vista serían menos marineramente, en su ánimo influiría menos la circunstancia

APÉNDICE B

Homenaje. Toponimia. Evocaciones

Estudiosos nacionales y extranjeros admiraron la figura de Sarmiento de Gamboa, el «Caballero de Galicia» de Argensola, el «Worthy Gentleman» de Raleigh... Escribieron de él en sentido panegirista... Otros, navegantes que exploraron el Magallanes y que como él sufrieron allí trabajos, inquietudes y peligros, buenos conocedores por ello del medio, le hicieron el homenaje de poner su nombre a varios accidentes geográficos e hidrográficos de aquella inhóspita pero sugestiva zona, tan remota, del mundo. Llevan el nombre de Sarmiento un canal, un golfo, un banco, una cordillera y un monte; éste parece, hoy, como si fuese un magnífico e ingente monumento a su memoria. Es un monte que impresionó grandemente a Fitz Roy, a Parker King, a Darwin, a Bove, a Agostini, a De Gasperi...

Es éste el último hacia el este de los de la cordillera de los Andes, truncada por el Estrecho y que vuelve a aparecer en la Tierra de Fuego en una dimensión a 130 kilómetros de longitud. Un monté lleno de misterio, majestuoso, muy propio para dedicárselo a la memoria de un gran hombre, en este caso Pedro Sarmiento de Gamboa. Su visita en él hizo impacto y le llamó «Volcán Nevado». No sabía que iba a llevar su nombre. Se lo puso el oficial de la Royal Navy Parker King, compañero de Fitz Roy.

Rara vez se deja ver el monte Sarmiento en toda su completa majestad; cubiertas sus cumbres por brumas y por nieblas que con frecuencia descenden a ocultar, celosas, sus laderas. Se llega a él por el canal de Magdalena, que desde el estrecho conduce hacia el Sur y, de cerca, impone más aún. Muy gráfico es que fuese titulado como «Rey de las montañas de la Tierra del Fuego»... Algunos trataron de escalarlo y fracasaron en las paredes de hielo que ante ellos se alzaban. Al fin lo consiguió el padre Agostini, salesiano, a la segunda tentativa. Describe su sensación, después de la primera, cuando disipadas un rato las nubes descubre lo que de momento parece la cumbre y de pronto aparecen aún más arriba, fantasmagóricas, las verdaderas. «Nos llenó de maravilla y estupor aquella repentina aparición», dice... «Nos pareció entrever en las etéreas regiones la altísima cima, cubierta de blanquísima nieve, asomarse desde aquel trono de gloria y mirar con curiosidad a sus nuevos huéspedes»... Volvieron después a cubrirlo las nubes y «volvió como antes todo en el silencio y el misterio».

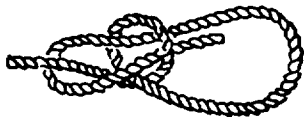
En cuanto a la toponimia, Sarmiento puso muchos nombres a puntos del Estrecho que por desgracia han sido cambiados. Casi todos son expresión de

táctica naval que impedía el socorro. Y además había siempre una gran rivalidad (que perduró durante el siglo XVII) entre *lo naval* y *lo puramente militar*. (Afiramos que lo naval es militar en la mar.) El dictamen fue a la larga desfavorable a Flores... En 1590 fue puesto en libertad. Puede ser que el Rey pensase mejor la importancia del barlovento...

su fervor religioso. Uno que no cuajó fue el que quiso poner al Estrecho todo: «Canal de la Madre de Dios».

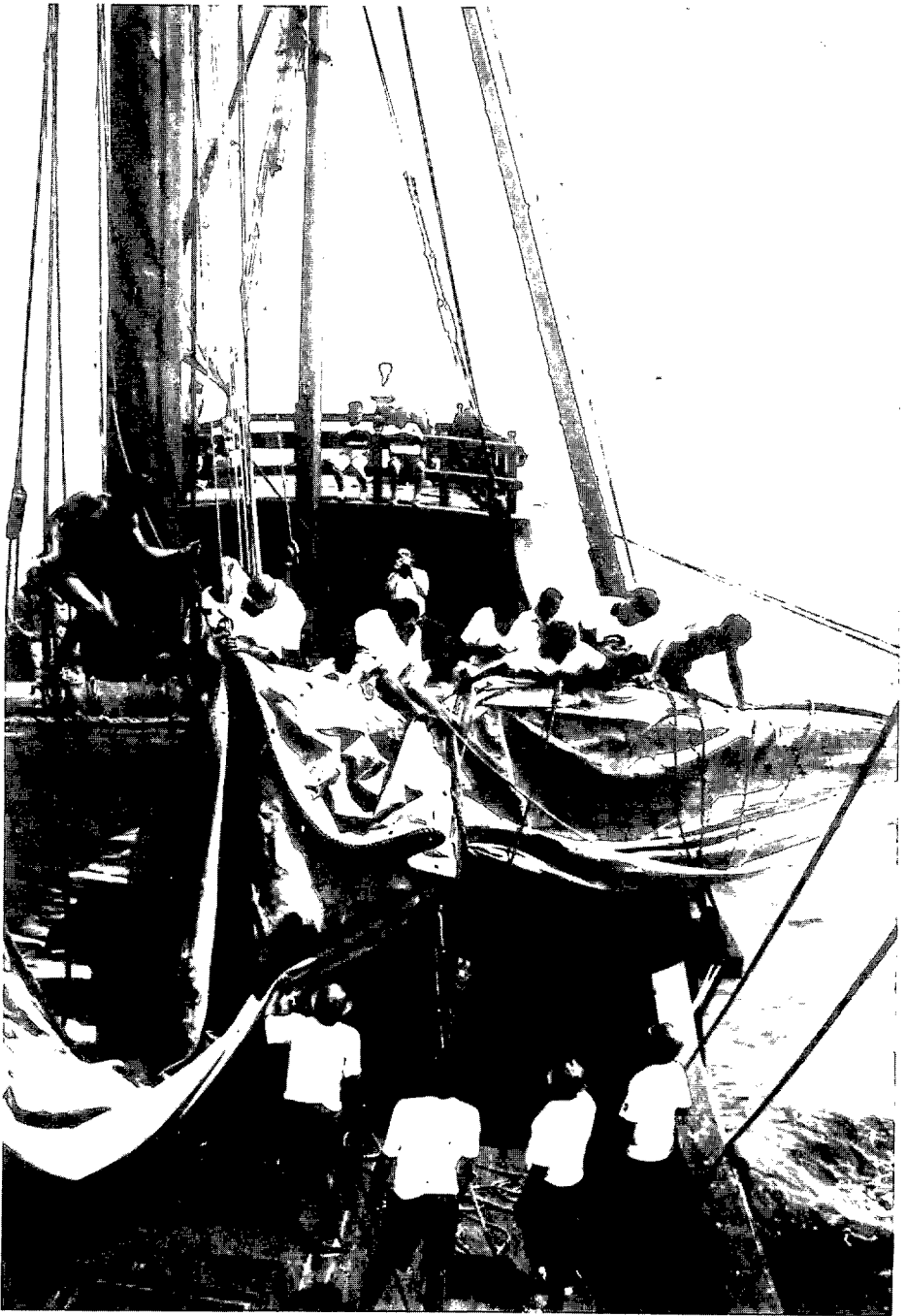
Existe en el Magallanes otro monumento —éste hecho por mano del hombre— cuya contemplación emociona en grado sumo. Está en Bahía Buena, no lejos de la población Magallanes (o Punta Arenas), cerca ésta de donde se construyó la ciudad de «Rey Don Felipe», fundada por Sarmiento tras grandes trabajos y sacrificios.

Es un monumento que recuerda a los infortunados pobladores, muertos de hambre y afectados por alguna enfermedad desconocida: «¡Tanto, tanto padecí que pueden llamarme mártir!»... Campea, también en solitario, una frase que a todo español le llega muy adentro: «AQUÍ ESTUVO ESPAÑA».



BIBLIOGRAFÍA

- Argensola, Bartolomé Leonardo de: «Conquista de las islas Molucas».
- Fernández Duro, Cesáreo: «Pedro Sarmiento de Gamboa» (Boletín Acad. Historia).
- Fernández de Navarrete, Martín: «Biblioteca Marítima Española».
- Filgueira Valverde, José: «Pedro Sarmiento de Gamboa». Pub. Museo Pontevedra.
- Guillén Tato, Julio: Recopilación de Doc. sobre Sarmiento de Gamboa. Instituto Histórico de la Marina.
- Herrera, Antonio de: «Descripción de las Indias Occidentales». Madrid, 1725.
- Landín Carrasco, Amancio: «Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa». Instituto Histórico de la Marina. Madrid, 1946.
- Markham, Clements R.: «Narrative of the voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the Straits of Magellan». Londres, 1895.
- Morales, Ernesto: «Sarmiento de Gamboa. Un Navegante Español del siglo XVI». Barcelona, 1932.
- Parker King, Phillip y Fitz Roy, Robert: «Derrotero de las Costas de América Meridional».
- Sarmiento de Gamboa, Pedro: «Viajes al Estrecho de Magallanes». Madrid, 1988.
- «Memoriales elevados al Rey y cartas a los Secretarios Reales». Archivo de Indias y Colec. F. de Navarrete.
- «Historia Índica». Publicada en Berlín en 1906, por Wilhem Meyer.
- «Derrotero que hizo la armada a cargo del general Diego Flores Valdés». Archivo de Indias.
- Martínez-Valverde, Carlos: «Memorias de un Guardia Marina (1930)», y Diarios de Navegación.



Autor: Camil Busquets.

LAS ANCLAS DE LA NIÑA

Juan GÉNOVA SOTIL



O amaneció de buen cariz el 14 de febrero de 1493 en el Atlántico Norte. Durante la noche anterior, los relámpagos que iluminaban el horizonte al Nornordeste anunciaban ya la borrasca y la mar crecía por momentos. Para que la primera turbonada no la tomara de través, la *Niña* navegaba a palo seco empujada por el viento del Oeste, que al caer la noche ya estaba entablado, de modo que, para correr mejor el tiempo, se ordenó izar mayor y trinquete muy bajas. Con la mar de popa, el efecto del timón se veía reducido y eran precisas toda la pericia y constante atención de los timoneles para no atravesarse: en tal caso podría tomar por la lúa y zozobrar antes de que pudiera hacerse nada para evitarlo. La valiente carabela resistía bien: durante aquel temporal y los que aún la habrían de sacudir demostró que era el tipo de embarcación más marinero jamás construido hasta entonces. Acertado estuvo el descubridor en su elección, y también atinada fue su decisión de cambiar su aparejo latino a redondo en las Canarias antes de dar el gran salto transatlántico; las velas latinas, buenas para navegar de bolina, montar puntas y explorar ensenadas, no lo eran para largas empopadas, y hasta peligrosas para correr un temporal. También era partidario el Almirante de los buques pequeños, de menos de cien toneladas, y se ha dicho si la pérdida de la *Santa María* no sería tan fortuita, sino hábilmente urdida por él mismo con el doble objeto de desembarazarse de un barco de maniobra más pesada y lenta y dejar parte de sus hombres en las tierras descubiertas para asegurarse otro viaje en el que continuar las exploraciones del Catayo y Cipango —según creía—, donde aún no había encontrado las fabulosas riquezas descritas en el «Imango Mundi» y el «Libro de las Maravillas». De momento, lo importante era regresar y comunicar a los Reyes Católicos la sensacional noticia: si se mostraran reticentes en allegar nuevos fondos, siempre tendría el argumento de que aquella gente no podía quedar abandonada.

Durante la negra noche del 14 de febrero aún pudieron verse, de cuando en cuando, las luces con que la *Pinta* respondía a las señales que se le hacían de la capitana; finalmente, empero, cesaron y la carabela desapareció devorada por las tinieblas. No supo Colón la suerte corrida por el barco de los Pinzones sino hasta que lo vio entrar en Palos: también atravesó sin novedad la borrasca, recaló el 4 de marzo en Bayona, desde donde Martín Alonso —que

tampoco sabría con certeza si Colón le sobrevivió— envió una carta a los Reyes dándoles la noticia del descubrimiento, se hizo de nuevo a la mar y rindió viaje en el puerto de partida el mismo día 15, pocas horas después que el propio Colón; tal vez esta separación y entrada en Bayona, adelantándose a su Almirante en llegar a España, no fuese tan casual como pareciera sino perfectamente deliberada. Siguió, pues, sola la *Niña*, navegando al ENE y N $\frac{1}{4}$ NE, mientras el tiempo se encrespaba y la preocupación del Almirante crecía:

«Escribe aquí el Almirante las causas que le ponían temor de que allí Nuestro Señor no quisiese que pereciese y otras que le daban esperanza de que Dios le había de llevar en salvamento para que tales nuevas como llevaba a los Reyes no pereciesen» (1).

Pero quizá más que la posibilidad de que el magno descubrimiento de las Indias no llegara a conocerse le desazonara la idea de que, desaparecido él, fuera el palense quien le arrebatase la gloria. Desde el incidente del mes anterior había alimentado una profunda animadversión hacia Pinzón, dudaba de su lealtad y crecía su temor de que quisiera desplazarle y ocupar su lugar. Y así resolvió lanzar al mar un pergamino, bien protegido y encerrado en un barril de madera, en el que escribió la noticia de su descubrimiento, sin revelar a nadie lo que hacía. Las dos carabelas llegaron a puerto sin averías siquiera de importancia, pero del barril nunca más se supo... salvo una grotesca falsificación del documento que inventó, redactado... ¡en inglés!, un editor londinense en 1892 (2).

Hombre de fe profunda, Cristóbal Colón elevó sus plegarias al cielo para que sus temores no se realizaran, reforzándolas con promesas de peregrinaciones y romerías, y echadas las suertes, las dos mejores —que no implicaban elevados gastos de viaje— le tocaron a él mismo. Mucha suerte tenía el Almirante... o quizá una especial habilidad para hacer trampas. Como tampoco carecía de realismo, tomó buena nota de que los consumos habían restado lastre a la carabela y ello reducía su estabilidad; en la primera ocasión que se presentase debía subsanar este defecto. Tampoco abandonó su puesto sino ya después de haber avistado tierra: ya no era un hombre joven, pero su tremenda voluntad le hacía sobreponerse y desde el 14 hasta el 16 aguantó a la intemperie sin permitirse descansar ni casi comer. Entre aguaceros y turbonadas se arrió la mayor para continuar sólo con la vela de trinquete; el viernes, día 15, se avista tierra y:

«...saltó luego el viento por proa del *Lesnordeste* y la mar venía muy alta del Oeste...» (3).

(1) *Diario de Colón*, fol. 61 v.

(2) S. E. Morison: *El Almirante de la Mar Océano*, pág. 403.

(3) *Diario*, fol. 62 v.

La nueva dirección del viento, encontrada a la de la mar, le impide acercarse a la tierra avistada y tiene que voltejear durante todo el día 16 a rumbos entre el NE y el NNE para caer finalmente al S y SSW en demanda de la isla que había rebasado y perdido en la cerrazón, recalando en ella ya de noche, pero no puede dar fondo hasta el día siguiente:

«Lunes, 18 de febrero. Después, ayer, del sol puesto, anduvo rodeando la isla para ver donde había de surgir y tomar lengua. *Surgió con un ancla que luego perdió*. Tornó a dar la vela y barloventeó toda la noche. Después del sol salido, *llegó otra vez de la parte Norte de la isla*, y donde le pareció *surgió con un ancla* y envió la barca en tierra y hobieron habla con la gente de la isla, y supieron como era la isla de Santa María, una de las de los Azores, y enseñáronles donde habían de poner la carabela» (4).

En el castellano de entonces, *luego* no significaba *después*, según la acepción hoy más corriente, sino *al punto o en seguida*. Los días 17 y 18 fondea, pues, tres veces: la primera pierde un ancla casi inmediatamente y se ve obligado a continuar navegando en espera de encontrar con la luz del día lugar más adecuado, lo que ocurre *otra vez* en la costa norte de la isla.

Al día siguiente resuelve cumplir uno de los votos hechos durante lo peor del temporal, yendo en romería

«a una casita que estaba junto con la mar como ermita...» (5).

Para ello, prudentemente, envía a la mitad de sus hombres pensando ir después él mismo con el resto. Pero son apresados por el capitán gobernador de la isla, João de Castanheira (Juan de Castañeda en el *Diario*), quien desempeñaba el cargo accidentalmente por ausencia del titular, João Soares de Sousa, que se encontraba en Lisboa. Al ver que los romeros no vuelven,

«...sospechó que los detenían o que la barca se había quebrado por [que] toda la isla está cercada de peñas muy altas. Esto no podía ver el Almirante *porque la ermita estaba detrás de una punta*. Levantó el ancla y dio la vela hasta en derecho de la ermita...» (6).

Se produce entonces el conocido enfrentamiento con Castanheira, quien debió suponer que todo el relato que le hacían los castellanos del descubrimiento de las Indias por poniente era pura fábula y que, en realidad, venían de tierras africanas reservadas a Portugal por el tratado de Alcaçovas (1479). Colón estaba desconcertado por la actitud de los portugueses, llegando a pensar que las excelentes relaciones que había entre los dos reinos a su partida se

(4) *Ibidem*, fol. 62 v. y 63.

(5) *Ibidem*, fol. 63.

(6) *Ibidem*, fol. 63 v.

habían deteriorado durante su ausencia por alguna causa desconocida para él; además, tras haber triunfado de los elementos los días pasados y sin repone-erse aún de sus fatigas, no estaba en la mejor disposición de ánimo para soportar importunaciones; Castanheira, por su parte, era muy consciente de su responsabilidad, tanto más cuanto que era delegada; el caso es que la discusión se agría:

«...y así volvió a surgir en el puerto *donde estaba primero*, porque el tiempo y el viento era muy malo para hacer otra cosa...» (7).

El día 20:

«...mandó aderezar el navío y henchir las pipas de agua de mar por lastre, porque estaba en muy mal puerto y *temió que se le cortasen las amarras, y así fue*; por lo que dio la vela hacia la isla de San Miguel, aunque en ninguna de las de los Azores hay buen puerto para el tiempo que entonces hacía y no tenía otro remedio sino huir a la mar» (8).

Pero después de navegar toda la noche con un tiempo pésimo y sólo la mitad de su dotación,

«...acordó tornarse a la de Santa María por ver si podía cobrar su gente y la barca y *las amarras y anclas que allá dejaba*» (9).

El 17 por la noche perdió, pues, una sola ancla; el 20 no está claro si fueron una o dos, ya que se refiere a las amarras en plural.

El día 21, pues, surge

«...en el lugar o puerto *donde primero* había surgido...» (10).

Una delegación enviada por Castanheira, compuesta por dos clérigos, un escribano y cinco marineros, sube a bordo y, convencidos finalmente por los documentos que les muestra Colón y sus explicaciones, regresan a tierra y el capitán gobernador autoriza la vuelta del batel con todos los hombres que había retenido. Nada se dice de la recuperación de anclas ni de amarras, ni siquiera que se intentase, lo que con el tiempo reinante seguramente no sería posible. La tempestad parece amainar algo, la *Niña* leva, navegando en torno a la isla el 22 en busca de algún lugar donde tomar leña y piedras para lastre, llegando a fondear en la tarde del 23, pero

(7) *Ibidem*, fol. 64.

(8) *Ibidem*.

(9) *Ibidem*.

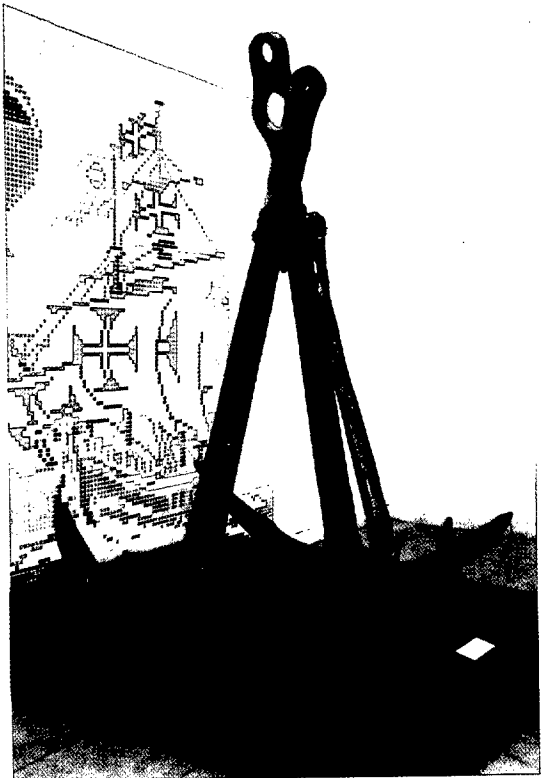
(10) *Ibidem*, fol. 64 v.

«...porque la mar era muy alta no pudo la barca llegar a tierra, y, al rendir la primera guardia de noche, comenzó a ventar Oeste y Sudueste. Mandó levantar las velas por el gran peligro que en aquellas islas hay en esperar el viento Sur sobre el ancla, y en ventando el Sudueste luego vienta Sur...» (11).

Ya no volvió a la isla de Santa María. Durante su estancia en ella había fondeado seis veces y perdido dos o tres anclas: una el día 17 y otra u otras el 20. El viento, que había sido del Oeste hasta el 15, *se entabló del ENE ese día y continuó del primer cuadrante hasta que, tras una recalmada el 22, empezó a soplar del SW el 23.*

* * *

El doctor Jacinto Monteiro, azoriano de la isla de Santa María y residente en ella, defendió, al terminar el antiguo curso universitario Histórico-Filosófico, y antes de abrazar el estado eclesiástico, la tesis de que Colón perdió sus anclas en la costa de levante de aquella isla, basándose en que los vientos dominantes son de componente Oeste. De su propio peculio pagó a dos buceadores que exploraron aquella zona, hasta que encontraron unas anclas en la bahía del *Cura*, entre las puntas de las *Salinas* y de *Morgado* (en la carta que reproducimos no figura de estos topónimos más que el segundo). La del *Cura* es la bahía que está inmediatamente al sur de la *Ponta das Salinas*, dato que obtenemos, entre otros, de los trabajos publicados por el capitán de navío de la Armada portu-



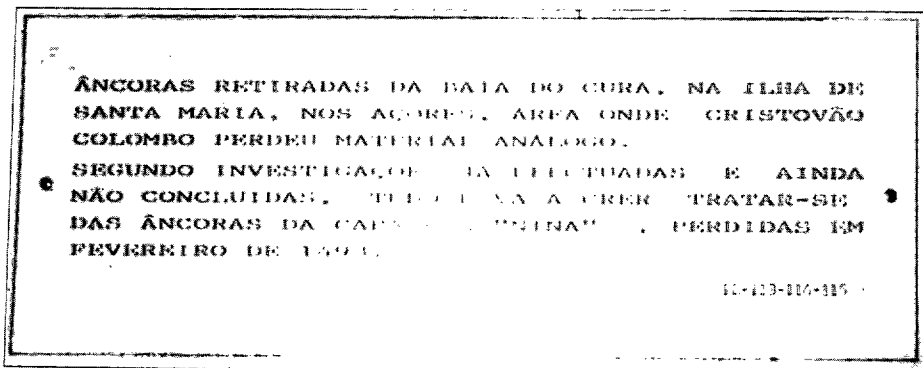
Anclas recuperadas en la isla de Santa María (Museu da Marinha, Lisboa).

(11) *Ibidem.*

guesa José Agostinho de Sousa Mendes, que era a la sazón Comandante Militar de Marina de la isla y Capitán de sus puertos, y, además, dirigió las operaciones para la recuperación de las anclas, realizadas el 18 de mayo de 1960. En efecto, se levaron sin dificultad dos anclas y poco después otra más, que opuso cierta resistencia, pero que también pudo recogerse sin deterioro. Las características de la primera son: longitud de la caña 2,98 m; distancia entre las uñas, 1,96 m; peso estimado, 700 kg. Tiene orificios para el arganeo y el cepo. La segunda es más pequeña, con una caña de 2,04 m de longitud; distancia entre uñas, 1,30 m, y un peso de unos 200 kg. La tercera es la mayor: tiene 3,10 m de caña, 2 m de distancia entre uñas y otros 700 kg de peso; a diferencia de la primera, a la que iguala en peso, presenta un solo agujero en la caña para el arganeo y cuenta, en cambio, con unos rebordes salientes que se supone servirían para ajustar un cepo de madera. Todas ellas estaban juntas a una profundidad de unos 15 m. Había otra más, semejante a la segunda de las cobradas, pero no pudo levantarse por estar firmemente enrocada.

Estas tres anclas se llevaron a Lisboa y durante algún tiempo se exhibieron junto a la puerta principal del *Museo da Marinha*, en el incomparable marco del monasterio de los Jerónimos, con una placa en la que podía leerse:

Anclas de la carabela de velas cuadradas la «Niña» recuperadas en la isla de Santa María (Azores) en mayo de 1960, donde fueron perdidas por Colón de regreso de su célebre viaje a América.



Leyenda actual de la placa que figura al pie de las anclas.

Sin embargo, después se trasladaron, en el mismo museo, a otro lugar menos conspicuo (junto a la entrada del pabellón de galeotas, anexo al mismo), donde aún se encuentran, con esta nueva leyenda:

Anclas retiradas del área donde la carabela «Niña» de Cristóbal Colón perdió material análogo en la isla de Santa María, en las Azores.

Hay quien defiende la hipótesis de que son de la «Niña», asunto que, por ahora, no puede comprobarse.

Es claro que esta redacción más cautelosa es fruto de una investigación más profunda (12), y no debe ser ajeno a ella el propio capitán de navío Sousa Mendes, que prosigue en sus pesquisas; quien esto escribe tuvo la oportunidad de mantener con él una breve conversación sobre este asunto.

* * *

Por lo que se refiere a los pesos y características de las anclas, dice Escalante de Mendoza:

«...que a una nao de cien toneladas, para estar bien armada le den veinte quintales de amarra de forma, diez de ancla y diez de cable; y por cada cien toneladas que fuere mayor, le añadan seis quintales, tres de cables y tres de ancla; y así, cuanto mayor o menor al respecto» (13).

Según esto, a la *Santa María*, a la que se le suponen alrededor de 100 toneladas según diversos autores, debían corresponderle anclas de diez quintales (14). En cuanto a la *Niña*, de unas 60 (15) es más difícil establecerlo, puesto que Escalante sólo lo hace de cien toneladas en adelante; extrapolando, podríamos suponer que pesarían entre seis y ocho quintales (de unos 275 a 370 kg).

Todos estos pesos, en la condición actual de las anclas, habría que reducirlos en la cantidad correspondiente al cepo y al material de hierro perdido por corrosión.

La primera de las anclas cobradas en la bahía del Cura, con sus 700 kg, sin contar el peso del cepo y la corrosión después de casi quinientos años, es demasiado grande para haber pertenecido a ninguna de las naos de Colón. Además, presenta un segundo orificio debajo del arganeo por el que debía pasar una barra de hierro como cepo, disposición muy posterior a la época que nos ocupa, en la que sólo se empleaban cepos formados por dos piezas de madera montadas exteriormente a la caña y fuertemente unidas entre sí con

(12) Posteriormente ha sido cambiada una vez más con el texto que se reproduce en la foto.

(13) Juan Escalante de Mendoza: *Itinerario de Navegación*, pág. 44.

(14) La tonelada era medida de capacidad y no de peso o desplazamiento del buque y su equivalencia en unidades actuales ha sido objeto de controversia, sin que se haya podido llegar a conclusiones definitivas. (Véase *Los descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, obra inédita, varios autores, cap. I.) Tampoco puede fijarse con seguridad la equivalencia del quintal en el sistema métrico. Hemos tomado la que tenía el quintal castellano en el siglo XIX en el supuesto de que no hubiese variado, que era de 46 kg. Por consiguiente, las anclas de la *Santa María* podrían pesar unos 400 ó 460 kg.

(15) S. E. Morison: *Ob. cit.*, pág. 160.

zunchos de hierro. La tercera es incluso mayor y en cuanto a la segunda, que actualmente pesa unos 200 kg, tampoco parece corresponder a la época de Colón, según nuestro Museo Naval.

El doctor Monteiro basó su búsqueda en la costa oriental de la isla de Santa María en que los vientos dominantes en el archipiélago son los del Oeste, por lo que la *Niña* se refugiaría, naturalmente, en la banda opuesta, donde hay dos fondeaderos: el citado de la bahía del Cura, que es mal tenedero, y el de la de S. Lourenço. Abunda en esta opinión el capitán de navío Sousa Mendes, quien supone que después de que los isleños le indicaran a Colón el de S. Lourenço como más apropiado, y al ver que no regresaban los hombres que habían ido en romería a la ermita de Nuestra Señora de los Ángeles, fondeó próximo a la bahía de Cré, desde donde se veía la ermita. Este topónimo no figura en la carta ni derrotero que hemos consultado, pero nos lo señala el propio Sousa Mendes en un croquis como la que hay inmediatamente al este de la *Ponta dos Frades*, en la costa norte de la isla. Bien pudo ser así, pero como hemos visto en el «Diario», desde el 15 de febrero hasta el 23 los vientos fueron del primer cuadrante —concretamente se cita lesnordeste— y ninguno de estos fondeaderos ofrece abrigo contra estos vientos, a los que están completamente abiertos. Todo parece indicar que una fuerte borrasca, cuyo centro pasó cerca del archipiélago, azotó la isla, lo que no es infrecuente en esta época del año, baja presión que debió ser muy profunda ya que la gente de allí decía que «jamás habían visto tanta tormenta como la que había hecho los quince días pasados y que se maravillaban cómo habían escapado» (16). El paso de esta baja o el de sus frentes asociados explicaría los cambios en la dirección del viento.

No es probable, pues, que la carabela fondease ni en la bahía del Cura, ni en la de S. Lourenço, ni tampoco en la de Cré, ni que perdiese, por tanto, ninguna ancla en ellas.

El día 18 hemos visto que dice el «Diario» que llegó *otra vez* a la parte norte de la isla, lo que sugiere que la noche anterior, cuando perdió su primera ancla, había fondeado también al norte. Posiblemente, desconocedor de aquellos lugares, Colón dejó caer el ancla, la noche del 17, en el primero que le pareció algo resguardado del viento. Los puntos de la costa norte de Santa María que pueden ofrecer un cierto abrigo a vientos del primer cuadrante están al SW de la *Ponta do Norte*, de la *do Pesqueiro Alto* y de la *dos Frades*. Al día siguiente repetiría el intento, probablemente al redoso de la de los Frades, pero esta vez los isleños le indicaron dónde podía hacerlo con más seguridad. Nos parece esta última la más probable, porque la primera no ofrece costa abordable en sus proximidades, la segunda sí, pero debía estar muy batida dado el viento existente, y sólo cerca de la tercera podría varar el batel. Al WSW de la *Ponta dos Frades* hay una pequeña bahía (*Baía dos*

(16) *Diario*, fol. 63.

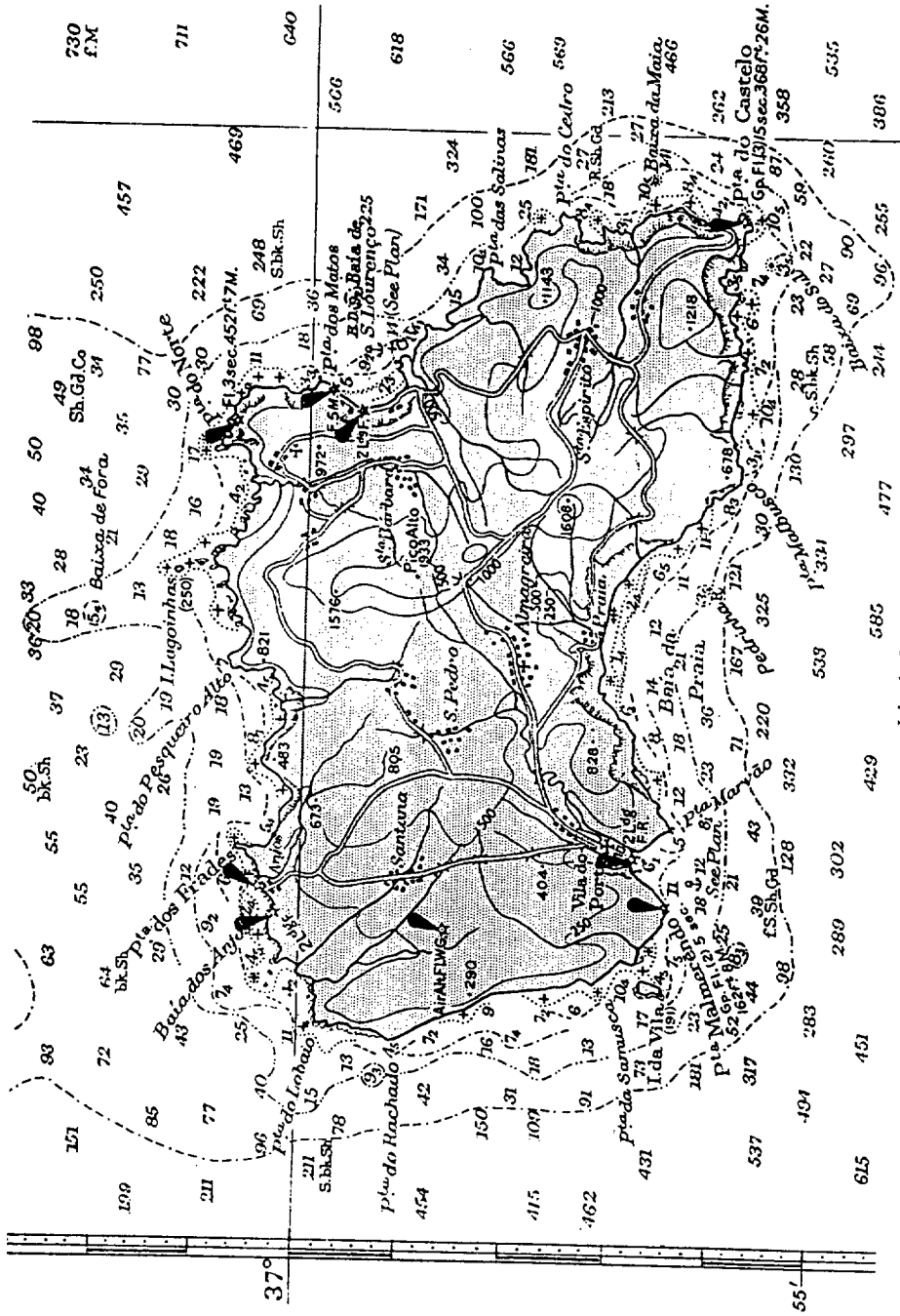
Anjos) y un núcleo de población también llamado así por la ermita que existe o existió dedicada a Nuestra Señora de los Ángeles; el nombre de la punta de los Frades (frailes) tiene tal vez el mismo origen. La entrada a esta cala está balizada actualmente con luces que marcan una alineación al rumbo 202, que conduce al pequeño muelle de atraque que hoy existe, que nos parece que debe estar bastante resguardado de los vientos del ENE.

En nuestra opinión, fue en la *Baía dos Anjos* donde la *Niña* dio fondo por tercera, cuarta y quinta vez y donde se dejó otra u otras anclas el día 20.

Todas estas consideraciones las hacemos a la vista de cartas y derroteros, sin conocimiento directo de los parajes que se describen, pero, sin duda, el capitán de navío Sousa Mendes, que reúne las condiciones tal vez únicas de haber estado destinado durante quince años en el archipiélago azoriano, embarcado y en destinos de tierra, y que además fue Comandante de Marina de la isla Santa María, podría aportar datos de inestimable valor.

Era bastante frecuente el accidente de perder anclas. Ya hemos visto que se recomendaba que la mitad del peso correspondiera al cable y la otra mitad al ancla, pero como normalmente no se filaría todo el cable, de fibra vegetal, su peso sería mucho menor y el efecto amortiguador mucho más reducido que el proporcionado por las cadenas de hierro, que no se emplearon hasta el siglo XIX. Debido a esto, estaban sometidos a fuertes socollazos y, además, el desgaste producido por el roce contra las piedras del fondo o contra el mismo casco del navío, y su prolongada inmersión en el agua del mar —aunque estuviesen embreadas— los deterioraba después de un uso prolongado, debilitándolos mucho. Por esta razón, lo normal era llevar cuatro anclas.

La isla de Santa María es bastante pequeña: apenas tiene unas ocho millas en sentido E-W y cinco, aproximadamente, en el N-S. Desde que Gonçalo Velho Cabral la descubrió, bautizó e incorporó a la Corona de Portugal el 15 de agosto de 1432, festividad de la Asunción de María —de ahí su nombre— tuvieron que ser muchos los buques de todo tipo que tomaran sus fondeaderos, pues como isla no tenía otro medio de comunicación, y muchas las anclas que se perderían, por lo que acabamos de decir y a la vista de sus condiciones meteorológicas, especialmente malas en invierno. Hasta el siglo XIX en que comenzaron a utilizarse las anclas con cepo de hierro rebatible —conocidas como tipo almirantazgo— todas ellas se fabricaban de la misma manera y es muy difícil apreciar alguna diferencia. Por ello, la mayor dificultad no estará en la búsqueda —los fondos en torno a la isla son de piedra o arena, sin fango en el que pudieran enterrarse profundamente, y las zonas que haya que explorar son limitadas—, sino en que se encuentren demasiadas. Prueba de ello son las recuperadas en la bahía del Cura, prácticamente amontonadas, a pesar de no ser el mejor fondeadero de aquella parte de la isla, y que en nuestra opinión fueron perdidas en diferentes ocasiones y no entalingadas juntas como sugiere Sousa Mendes, toda vez que parecen pertenecer a distintas épocas. Por otra parte, los procedimientos de detección y búsqueda submarina han



Isla de Santa María.

progresado mucho y han podido reconocerse y fotografiarse pecios o profundidades abisales, cuánto más fácil será hacerlo a no más de 25 metros como mucho. Seleccionadas las que por su tipo y dimensiones pudieran haber pertenecido a la *Niña*, o, eventualmente, a la *Santa María*, que aquélla podría haber embarcado para reforzar su cargo, será labor de los especialistas en arqueología naval determinar con mayor o menor certidumbre su autenticidad.

Conclusiones.

La *Niña* perdió dos o tres anclas en dos puntos de la costa norte de la isla de Santa María, que no fueron recuperadas, por lo que si no han desaparecido a causa de la corrosión, aún siguen allí.

La búsqueda y recuperación de estas anclas no debe ofrecer especial dificultad ni un coste excesivo.

La colaboración hispano-portuguesa podría dar excelentes resultados si se considerase de interés recuperarlas.

La recompensa podría ser contar con una probable reliquia del Descubrimiento, de significado tan emblemático como son las anclas, y el momento —la conmemoración del Quinto Centenario— no puede ser más oportuno.



BIBLIOGRAFÍA

- Diario de Colón*. Extracto de fray Bartolomé de las Casas. Editado por Carlos Sanz. Madrid, 1962.
- Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales*, 1575. Juan de Escalante de Mendoza. Museo Naval. Madrid, 1985.
- Âncoras dos navios de Cristovão Colombo*, por José Agostinho de Sousa Mendes, «Revista da Armada», abril 1979.
- Valioso Tesouro encontrado e recuperado nos Açores*. José Agostinho de Sousa Mendes. Opúsculo en cinco idiomas. Lisboa, 1980.
- El Almirante de la Mar Océano*. Samuel Eliot Morison. Trad. de Luis A. Arocena. Buenos Aires, 1945.
- El nuevo sistema legal de pesas y medidas*. Melitón Martín. Madrid, 1853.
- Derrotero del Almirantazgo británico*, Tomo 67.
- Carta del Almirantazgo británico*, núm. 1.865.



Autor: Camil Busquets.

EL BOJEO DE PUERTO RICO, SEGÚN EL PROPIO COLÓN

Roberto BARREIRO-MEIRO



N los años 1969 y 1974 el Instituto Histórico de Marina, perteneciente al Consejo Superior de Investigaciones Científicas, publicó dos trabajos titulados «El Bojeo de Puerto Rico por Colón» y «La Aguada de Colón en Puerto Rico», en los que se trataba de demostrar que la costa de la isla de Puerto Rico navegada por Colón en su segundo viaje fue la costa norte, y no la sur, como sostenían los grandes historiadores de la categoría de don

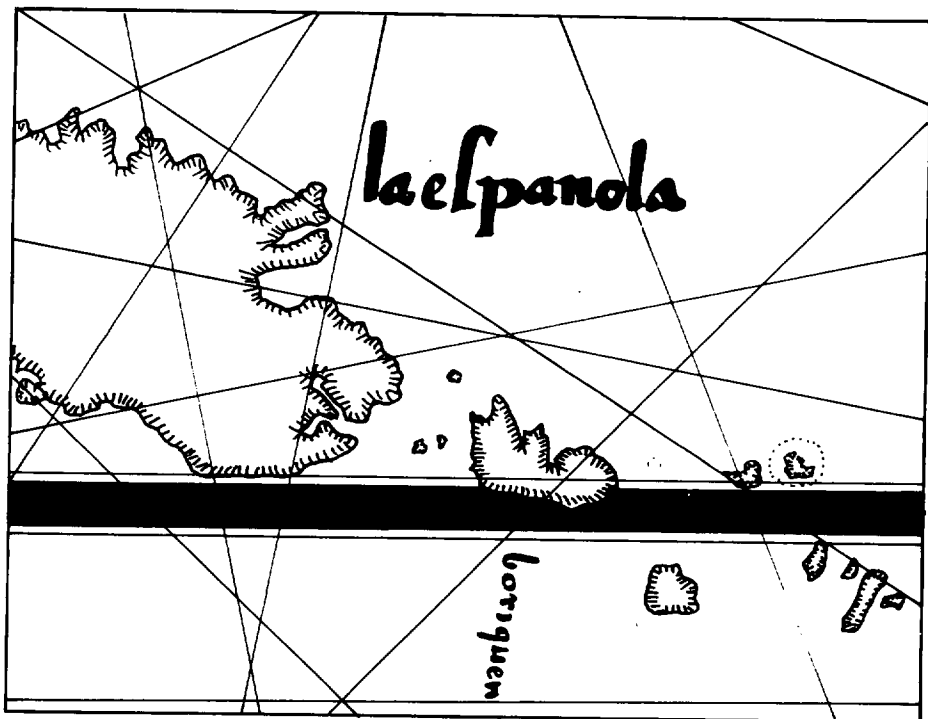
Juan Bautista Muñoz, don Martín Fernández de Navarrete y, modernamente, don Manuel Ballesteros Beretta y don Samuel Eliot Morison, etc., por seguir a Pedro Mártir de Anglería.

El único de los primeros cronistas de Indias que informa de este bojeo es Pedro Mártir de Anglería, quien en el libro 2.^o de la primera Década nos dice de la isla Boriquen, que Colón llamó San Juan Bautista; «*la costa meridional de aquella que bordearon*, se extiende casi doscientas millas». El dato parece irrefutable, si además fue admitido por don Juan Bautista Muñoz, a pesar del mal concepto que tenía del modo de escribir de Anglería y, cómo no, aceptado por Navarrete, fiel seguidor de Muñoz, y por todos los demás historiadores. Más que una teoría, era casi un dogma de fe.

Los historiadores puertorriqueños (siempre dijimos portorriqueños, pero nos someteremos a la mayoría) apoyados en este dogma, arrimaron la sardina a su puerto, y unos hicieron como la aguada de Colón, el puerto de Boquerón, otros el de Mayagüez y los más, y más poderosos, a San Germán-Añasco. O sea, que desde Boquerón, el más cercano al cabo Rojo, extremo suroeste de la isla, fueron subiendo hasta Mayagüez y de aquí a San Germán-Añasco.

Al mayor defensor de San Germán como el puerto en que Colón hizo la aguada, de ahí que recibiese el nombre de La Aguada, se le hizo ver que San Germán no podía ser La Aguada de Colón porque Ponce de León, en 1513, en su viaje al descubrimiento de Bimini —donde creía que existía la «Fuente de la Juventud» y, por llegar a ella el día de Pascua la nombró Florida— salió del puerto de San Germán y se fue a La Aguada, lo que demuestra que San Germán no era el lugar donde Colón hizo aguada.

No le importó mucho al mantenedor de San Germán y, con una frialdad propia de un historiador seguro, agarró las cinco naos y las doce carabelas que formaban la flota de Colón en el segundo viaje; del puerto de San Germán-Añasco se las llevó a la Ensenada del Rincón, *un poquiyo* más al norte, y se quedó tan tranquilo, pero lo malo es que convenció a Morison de este dislate, cuando en su famosa obra «El Almirante de la Mar Océano» sostenía éste que el puerto donde Colón hizo la aguada fue en el de Boquerón, otro dislate.



J.C.M.A.

Juan de la Cosa, en su carta de 1500, así representó la isla de Puerto Rico, que Colón denominó San Juan Bautista, y que los naturales llamaban Boriquen, a simple vista parece indicarnos que la costa navegada fue la costa norte, llena de accidentes geográficos, mientras que la costa sur es una línea continua, ni figura el cabo Rojo, ni Mayagüez...

No conforme con la teoría de Anglería, y por seguirle con Juan Bautista Muñoz, Martín Fernández de Navarrete, Antonio Ballesteros Beretta, Samuel Eliot Morison y el resto de los historiadores modernos, decidimos estudiar las fuentes del segundo viaje colombino, impulsados por la representación de la isla de Puerto Rico en la carta de Juan de la Cosa, y la obsesión de Colón durante todo el viaje, de llegar cuanto antes al fuerte de la Navidad, donde había dejado a los 39 españoles, y llegamos a la conclusión de que la

costa de la isla de Puerto Rico bojeada por Colón fue la costa norte y no la del sur o mediodía como expuso Mártir de Anglería.

De la Cosa representó la costa sur de la isla de un modo continuo, sin ningún accidente geográfico, dando la impresión de que esa no fue la navegada. Por el contrario, en la costa norte figuran una serie de bahías y en la situada en el extremo norte occidental representa una bahía con una isla que se podría interpretar como la del Desecheo.

La representación del cartógrafo «Maestro de hacer cartas de navegar» del segundo viaje colombino nos hizo dudar de la afirmación de Mártir de Anglería. A esto unimos que su ferviente seguidor, Juan Bautista Muñoz, decía que Mártir «era descuidado y flojo por extremo y solía escribir arrebatadamente», por lo que decidimos estudiar las fuentes de este viaje para obtener de ellas una conclusión.

Las fuentes más interesantes de este viaje colombino son la carta del doctor Diego Álvarez Chanca al Cabildo de Sevilla, y la relación de Miguel Cuneo, ambos compañeros de Colón en este viaje y, por tanto, testigos de vista, además del padre Las Casas y Hernando Colón, por haber dispuesto del Diario de Colón, como repetidamente nos declaran en sus relaciones. Podríamos añadir la obra de Andrés Bernáldez, la carta de Guillermo de Coma y alguna noticia más que nos llevaría al mismo fin por ser relaciones derivadas de las anteriores.

Ninguna de estas fuentes confirman la frase de Mártir: «la costa meridional que bordearon», y eso que son testigos de vista, mientras que Mártir, él mismo nos lo dice, obtuvo esta noticia del interrogatorio a que sometió a Antonio Torres y su gente cuando llegaron a Medina del Campo, de regreso de la Española, con cartas de Colón para los Reyes Católicos. La relación de Mártir nos parece demasiado extensa para ser tomada de oídas; si además añadimos que fue dicha en castellano, traducida al latín y vuelta a trasladarse al castellano, son comprensibles los errores. En ese mismo capítulo comete los siguientes: dice que de Cádiz a Medina del Campo hay cuarenta millas y que en la isla de Santa Cruz se detuvieron dos días, cuando las fuentes de los testigos de vista sólo dan seis horas de permanencia. Estos errores no pudieron ser cometidos ni por Antonio Torres ni por el piloto Pero Alonso Niño, ni por nadie de su gente; quizá el error o los errores tienen su origen en la traducción.

No vamos a exponer aquí las relaciones de las fuentes, como se hizo en los trabajos citados: ya hemos dicho que ninguna confirma la frase de Mártir «La costa meridional de aquella, que bordearon». Sí presentamos la parte de la navegación de la costa que nos interesa, en la carta del doctor Chanca, por ser la más completa:

«Luego que aquel día partimos de esta isla (Santa Cruz), que no estaríamos en ella más de seis horas, fuimos para tierra, que pareció, a ojo, que

estaba en el camino que habíamos de hacer: llegamos de noche cerca della. Otro día por la mañana, fuimos por la costa della; era muy gran tierra, aunque no era continua, que era más de cuarenta y tantos islones, tierra muy alta, e la muy della pelada, la cual no era ninguna ni es de las que antes ni después habemos visto. Parecía tierra para haber en ella metales; a ésta no llegamos para saltar a tierra, salvo una carabela latina llegó a un islón de éstos, en el cual hallaron ciertas casas de pescadores. Las Indias haiamos (puede ser que el manuscrito dijese, traíamos) dijeron que no eran pobladas. Anduvimos por esta costa lo más de este día hasta el otro día en la tarde, que llegamos a vista de otra isla llamada Barinquen, cuya costa corrimos todo un día; juzgábase que tenía por aquella banda treinta leguas».

Claramente nos informa Chanca que de la isla Santa Cruz fueron para la tierra que estaba a la vista, en el camino que debían de llevar. Era la obsesión de Colón llegar cuanto antes a la Navidad, nos lo repiten Hernando y Las Casas varias veces. Por ello nos sorprendió que de la isla San Martín fuese a la de Santa Cruz, pues no estaba en el camino que debían hacer, porque perdieron latitud. Esto nos lo aclara Hernando y, por lo tanto Colón en su Diario, del que Hernando dispuso, nos dice, cuando está en la isla San Martín:

«Pero aunque el Almirante estaba muy deseoso de conocer todo, sin embargo, por ir en socorro de los que había dejado en la Española, acordó seguir hacia allí su camino; más por la violencia del viento, el jueves día catorce de noviembre, surgió en una isla, donde mandó que se apresase algún indio para saber donde estaba.

De allí salido (estaba en la isla de Santa Cruz) el Almirante, continuó su camino al Oesnoroeste, donde halló más de cincuenta islas que dejaba a la parte del Norte: A la mayor llamó Santa Úrsula y a las otras, las Once Mil Vírgenes. Después llegó a la isla que llamó San Juan Bautista, y que los indios decían Borinquen. En ésta, en un puerto al occidente, cogieron muchas variedades de peces».

Hemos expuesto la fuente de Hernando sólo para señalar que su camino era ganar latitud para ir a la Navidad, pero debido a un temporal la perdió hasta la isla que denomina Santa Cruz. A partir de ésta, confirma a Chanca que siguió el camino que debía llevar, hasta encontrarse con más de cincuenta islones que dejaron al Norte. Para nosotros, esta es la *parte meridional que navegaron*, pero no la de Borinquen o Puerto Rico, como dice Mártir.

Pero queremos seguir con la relación de Chanca, que nos dice sobre las Once Mil Vírgenes *anduvimos por esta costa, lo más de día hasta otro día en la tarde, que llegamos a vista de otra isla llamada Burenquen, cuya costa corrimos todo un día, juzgábase que tenía por aquella banda treinta leguas*». Fijémonos que nos dice que tenía aquella banda treinta leguas, por una sola ban-

da, que recorrieron. Estando en las Vírgenes para hacer el bojeo por la costa meridional, como quiere Mártir, tenían que navegar primero al Sur, luego al Oeste y luego al Norte; ya no sería una banda, sino tres, y no dejaría Colón de señalar los tres cambios de rumbo, y, además, variaría el *camino que habíamos de hacer* y la distancia navegada.

Todas las fuentes confirman que para abastecerse de agua desembarcaron en la isla de Puerto Rico; Mártir nos dice: «no pudiendo detenerse, pasaron de largo esta isla (Puerto Rico), sin embargo, tan sólo para abastecerse de agua desembarcaron unos cuantos hombres en su ángulo extremo occidental».

Chanca lo relata así: «En un punto de esta isla estuvimos dos días donde saltó gente en tierra...» Se trata de Puerto Rico, porque de aquí llegaron a la Española. Hernando, para este mismo suceso, nos dice: «Después llegó a la isla que llamó San Juan Bautista, y que los indios decían Borinquen. En ésta, en un puerto al occidente, cogieron muchas variedades de peces...»

Ese lugar del extremo occidental de la isla de Puerto Rico, desde entonces, recibió el nombre de La Aguada.

¿Dónde está situada esa Aguada?

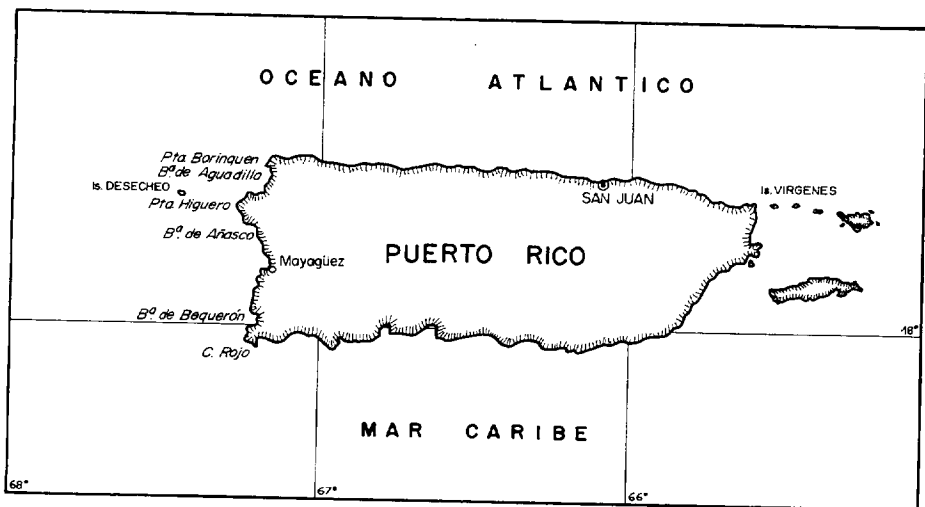
Si La Aguada estaba en el extremo occidental, y Colón navegase por la costa sur, no cabe la menor duda que estaría o bien en cabo Rojo o incluso en la bahía del Boquerón, y quedarían descartadas las bahías de Mayagüez y San Germán-Añasco, por no estar situadas en el extremo occidental, como dicen las fuentes. Éstas dirían costa occidental.

Si la costa navegada por Colón fuese la norte, La Aguada estaría en su extremo norte occidental y sería la bahía situada entre las puntas de Jigüero y Borinquen, quedando eliminados San Germán, Mayagüez, Boquerón y cabo Rojo, pues la intención clara y constante de Colón era ganar latitud y no perderla.

La situación de La Aguada queda definitivamente determinada en la obra manuscrita y casi desconocida —decíamos en 1969— y hoy publicada en 1983 por el Museo Naval, de Alonso de Chaves, titulada «Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes».

Alonso de Chaves, por Real Orden dada en Madrid en abril de 1528, fue nombrado cosmógrafo, piloto mayor y maestro de hacer cartas e instrumentos de navegar de la Casa de Contratación de Sevilla, con encargo de corregir el Padrón Real. Esto es una prueba de la indudable categoría de Chaves en asuntos de náutica. Por la tabla del «Áureo Número» sabemos que la obra —que se escribió después de 1520 y antes de 1538— fue aprobada por los demás cartógrafos de la Casa y «de los más sabios experimentados pilotos que navegan y han navegado y residido en todas las dichas partes».

Los capítulos que vamos a utilizar no son más que una carta náutica puesta en prosa, un verdadero portulano.



J.C.M.A.

Seguindo la descripción de Alonso de Chaves, vemos en esta representación de Puerto Rico, que Pta. de Higuero es la Pta. de Aguada de Chaves, y la Pta. de Borinquen es la Pta. de Ayala de Chaves. Figuran la isla Desecheo, la B.^a de Aguadilla y la B.^a de Añasco o San Germán.

Olvidemos la toponimia actual, aunque la indicaremos, e incluso otras anteriores.

En el capítulo tercero, «Que trata de San Juan», nos dice Alonso de Chaves:

«De cabo Roxo hasta la punta del Aguada (hoy punta Jigüero) se corre al norte ay de camino catorce leguas. 14, y en esta costa está el puerto Sant German, corren las aguas del Norte. De la punta del Aguada hasta la punta de Ayala se corre al les Nordeste ay caimno de cinco leguas, 5, y en este paraje está la isla del Zacheo y en la costa está la Aguada. Corren las aguas al nor Nordeste y del Norte. De punta Ayala hasta Puerto Rico va la costa al Este hay de camino veinticuatro leguas, 24, corren aquí las aguas al hueste».

Se ve claramente que llama punta de la Aguada a la actual punta Higüero, o Jigüero, y punta de Ayala a la actual punta Borinquen y sitúa la Aguada entre ambas, así como la isla del Zacheo o Desecheo.

Reforzamos esta conclusión final con la Sección «de los particulares de esta isla de San Juan», que nos dirá lo mismo, pero con las coordenadas geográficas de latitud y distancia.

«Punta de Aiala está a la banda del Norte en diezecho grados 1/2 largos	18 1/2
Está al hueste de Puerto Rico, dista del veinte e cuatro leguas .	24 leguas
Está al Nordeste de la punta del Aguada, dista cinco leguas ...	5 leguas
Está al Nordeste del Rio del Aguada, dista dos leguas	2 leguas

Esta punta es segura bien se puede llegar a ella y en doblando la está la aguada.

Punta del aguada esta en la vanda del hueste en diezeocho grados y un tercio	18 1/3 leguas
Está al Sueste de Punta de Ayala, dista de ella cinco leguas ...	5 leguas
Está a les Sueste de Cabo del Engaño en la Española, dista del quince leguas	15 leguas
Está al Norte de la entrada de San Germán, dista cinco leguas .	5 leguas
Está al Norte de Cabo Roxo, dista del catorce leguas	14 leguas
Está al Nordeste de la misma, dista della catorce leguas	14 leguas
Está al Sudueste del Rio de la Aguada, dista tres leguas	3 leguas»

Por si alguien tuviese dudas de cuál es una punta y cuál es la otra, Chaves nos da la latitud de ambas: dieciocho grados y medio para la punta de Ayala y dieciocho y un tercio para la punta de la Aguada; la distancia de punta de Ayala a Puerto Rico y la distancia entre ambas puntas, ahora en las «particulares» nos precisa la posición del río de la Aguada, a tres y dos leguas, respectivamente, de la punta de Aguada y Ayala. Juan de la Cosa, «maestro de hacer cartas de marear» en el segundo viaje colombino, nos dice cartográficamente en 1500 que la costa navegada fue la del norte y representa en el extremo norte occidental de la isla una bahía en la que tuvo que estar y donde hicieron aguada, incluso representa la isla de Zacheo o Desecheo conforme con Chaves. En 1513, Ponce de León confirma que la Aguada estaba situada más al norte de San Germán y por último, poco más tarde, el maestro de hacer cartas e instrumentos náuticos de la Casa de Contratación de Sevilla, encargado de corregir los Padrones Reales, y con el «visto bueno» de los más importantes pilotos de la Casa y de la Carrera de Indias, nos confirma que la Aguada está en el extremo norte occidental de la isla, y «endoblandola» la punta de Ayala, hoy Borinquen, está La Aguada y el río de la Aguada.

Por todo lo expuesto, creíamos que de un modo claro y contundente quedaba demostrado que la costa de Puerto Rico, navegada por Colón, era la norte, y no la sur como señaló Mártir de Anglería, teoría seguida por los monstruos de la Historiografía como Juan Bautista Muñoz y Martín Fernández de Navarrete; éstos, por comodidad, aceptaron esta teoría sin estudiar las fuentes del segundo viaje ni fijarse en la carta de Juan de la Cosa, como Ballesteros Beretta y Eliot Morison, etc.

Recientemente apareció el «Libro copiator de Cristóbal Colón» (1), con una magnífica transcripción y estudio histórico del académico de la Real Academia de la Historia don Antonio Rumeu de Armas. El «Libro Copiator» es una aportación importantísima para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, desde el punto de vista histórico, pero decir que es el descubrimiento del siglo, por un magnífico escritor, curioso de la histo-

(1) Véase la sección «Libros y Revistas» de este número.

tos años, y dar paso a la presentada en 1969, avalada o garantizada por el propio Cristóbal Colón.

En el «Libro Copiador», cuya parte reproducimos, nos dice el Almirante:

«Torno a mi propósito, de mi camino, y digo que, junto con la isla de Santa Úrsula y Las Once Mil Vírgenes, falle otra isla de la cual no vi salvo la parte della del norte con aquel de poniente, mas segun mi albedrio mayor que Secilia y de mayores y mas fermosos, y así de la mesma fechura, a la qual dixé el nombre de Sant Juan Baptista».

Colón, de un modo claro y determinante, nos dice: que de la isla que llamó San Juan Bautista, Puerto Rico, sólo vio la costa norte, o sea que navegó la costa norte de Puerto Rico y fondeó en la costa de poniente para hacer aguada, lo cual está de acuerdo con las fuentes del segundo viaje colombino y la carta de Juan de la Cosa, como hemos expuesto.

Viene aquí muy a propósito la frase que nos dedica Samuel Eliot Morison en la página 122 de la obra «The european discovery of America. The southern, voyages 1492-1616. New York 1974».

«Commander Roberto Barreiro-Meiro of the Museo Naval, Madrid, disagrees as usual».

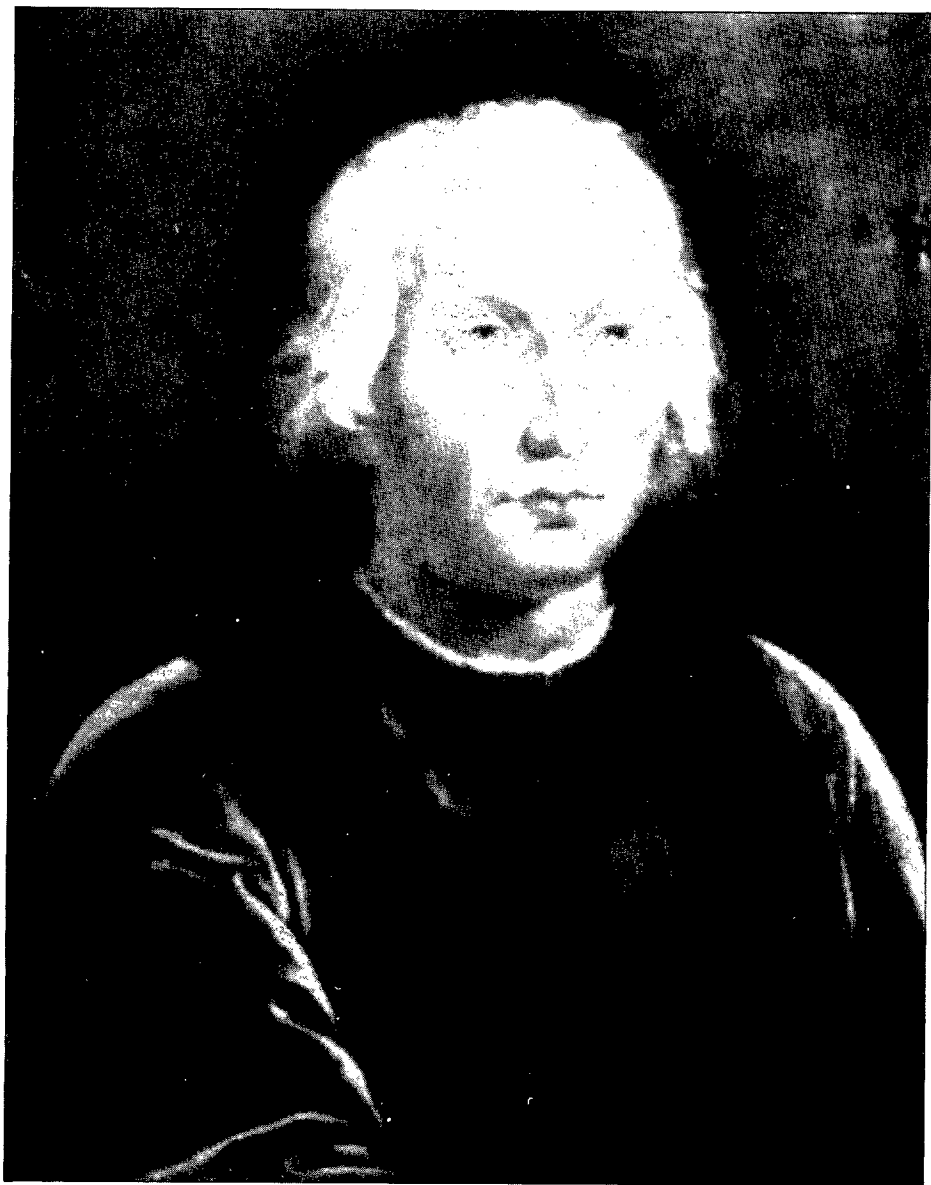
Efectivamente, *disagree* de Mártir de Anglería, y por lo mismo de Juan Bautista Muñoz, Martín Fernández de Navarrete y del mismo Morison. Traté de demostrar que la costa navegada por Colón en su segundo viaje no era la sur o meridional de Puerto Rico, sino la costa norte. Creí haberlo hecho, empleando las fuentes y la cartografía, pero esta teoría no ha sido tenida en cuenta, ni estudiada, ante la poderosamente sostenida por los genios de la Historiografía, desde Muñoz al mismo Morison.

¿Qué pasará ahora? ¿Admitirá la Historia este giro de ciento ochenta grados sobre el bojeo de Puerto Rico, después de 498 años de privar la vieja teoría de Anglería?

No queda ninguna otra solución. Tiene que ser aceptada esta nueva teoría, por estar garantizada por el propio Colón en su «Libro Copiador».

Se ve que el *disagreement*, si no *usualmente*, sí de cuando en cuando es necesario.





Cristóbal Colón, viejo. Museo Naval de Madrid.

LA ENSEÑANZA EN INDIAS EN EL SIGLO XVI

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Jefe de Investigación del Museo Naval



ODAVÍA se conserva cierta tradición generalizada, consecuencia quizá de la tan traída y llevada leyenda negra, de desacreditar lo español, incluyendo a un sector de la propia España. Sin embargo, la organización del Nuevo Mundo, que comenzó antes del Descubrimiento, en las famosas Capitulaciones de 17 de abril en Santa Fe y del 30 del mismo mes de 1492, representa un esfuerzo sin precedentes en la Historia.

Nos vamos a detener en el campo concreto de la instrucción del indígena durante el siglo XVI, cuya labor se consideró desde un principio como un complemento inherente a la evangelización.

El interés que mostró la Reina Doña Isabel por los reinos de Indias, incorporados a Castilla y León, y, en especial, por la cristianización, justicia y respeto al indio americano, quedó plasmado en la famosa cláusula de su codicilo de 23 de octubre de 1504, tres días antes de su muerte. Dice así: *«Item: por quanto al tiempo que nos fueron concedidas por la Santa Sede Apostólica las yslas y tierra firme del mar océano descubiertas e por descubrir, nuestra principal intención fué, al tiempo que lo suplicábamos al Papa Alexandro VI de buena memoria, que nos hizo la dicha concesión, de procurar de ynducir e traer los pueblos dellas e los convertir a nuestra sancta fe chatólica, y embiar a las dichas yslas e tierra firme preladados y religiosos e clérigos y otras personas doctas e temerosas de Dios para instruir los vecinos e moradores dellas en la fe chatólica, e los enseñar a doctar de buenas costumbres e poner en ello la diligencia devida, según más largamente en las letras de la dicha concession se contiene: por ende suplico al rey mi señor muy afectuosamente, y encargo e mando a la dicha princesa mi hija e al dicho príncipe su marido, que así lo hagan e cumplan, e que este sea su principal fin, e que en ello pongan mucha diligencia, e no consientan ni den lugar que los yndios, vecinos e moradores de las dichas yndias e tierra firme, ganadas e por ganar, reciban agravio alguno en sus personas ni bienes; mas manden que sean bien e justamente tratados; e si algún agravio an recibido, lo remedien e provean, por manera que en la dicha concesión nos es ynyungido e mandado»* (1).

(1) Dicha cláusula pasó a ser Ley 1.^a, Título X, del Libro VI denominado *Del buen tratamiento de las Indias*, en la «Recopilación de Indias», de 1680.

Este afán de evangelización por parte de la Corona ya se había manifestado en las capitulaciones santafesinas y anteriormente en la conquista de las Canarias a lo largo del siglo xv.

El gobierno de Isabel la Católica fue inspirador en gran medida de muchas de la Leyes de Indias, declaración de derecho a la que se llegó por extenderse al nuevo continente la estructura legal de Castilla, en una empresa que no ha tenido equivalencia en la Historia jurídica (2).

La Legislación española, con las modificaciones precisas a las circunstancias locales, fue la aplicada a aquellos Reinos. En este sentido, Humboldt escribió: *España no miró sus posesiones ultramarinas, sino como partes integrantes de la monarquía... De esto ha resultado una legislación más justa que la que se observa en el gobierno de las demás colonias.*

La empresa evangelizadora-instructora de España en tierras indianas no fue algo fortuito o accidental durante el período hispánico, sino un factor esencial de su gobierno.

En el encabezamiento de la totalidad de las capitulaciones con descubridores, en una inmensidad de reales cédulas de carácter general y en memoriales a virreyes y gobernadores, se insistió en la propagación del Evangelio, encomiando la atención, vigilancia y amparo de los naturales, a la vez que se despachaban continuamente leyes y penas gravísimas contra los infractores. Esta meta siempre se consideró un deber desde la monarquía, como obligación contraída con la Santa Sede en contrapartida a la concesión papal de las Indias.

Tras un primer afrontamiento entre las culturas hispana e indígena, las diferencias se incrementaron, prevaleciendo la violencia: la acción conquistadora conllevaba el dominio de los indígenas para su evangelización. La ambivalencia que suponía el objetivo de la Corona de cristianización-integración, a la vez que el económico, provocó la polémica sobre el derecho de los naturales a ser o no conquistados, y, en definitiva, a la promulgación de unas leyes especiales para Indias, habiéndose prohibido ya en las *Ordenanzas* de Ovando, en 1573, la palabra *conquista*, arraigando el término *pacificación* propugnado por fray Bartolomé de las Casas. El Visitador Juan de Ovando, nombrado presidente del Consejo de Indias en 1571, logró con sus *Ordenanzas* un verdadero código indiano, doctrinalmente sólido y moralmente justo, reuniendo los principios jurídicos que rigieran la vida de aquellas sociedades y las integraran en la metrópoli (3).

Los primeros contactos entre los dos mundos, saturados por la sorpresa, el desconcierto o la admiración de ambas partes, a lo largo del siglo xvi, había

(2) Por principio jurídico, las Indias nunca fueron *colonias*, sino provincias, reinos, dominios..., y en estos términos se nombraron en las leyes, donde nunca se las llamó colonias.

(3) Se mandó excusar la palabra *conquista* y en su lugar la de *Pacificación y Población*. Se ordenará así en la «Recopilación de Leyes de Indias», Libro IV, Título I, Ley VI.

propiciado la transculturación en un intercambio de usos y costumbres. Sería una época esta muy controvertida, que ha sido idealizada por unos y degradada por otros.

Casi un siglo después del Descubrimiento, terminado ya el proceso de conquista, la cultura existente en el continente era la hispanoamericana, en la que se fundieron los elementos indígenas con los ibéricos, con predominio de estos últimos. Su expresión en español culto, no exento de términos indígenas, fue el elemento integrador y difundidor propio de esta cultura, aunque no se excluyó la expresión de lenguas autóctonas: nahua, quechua, etc. No se puede hablar de una cultura única en Indias, sino de un sinnúmero de ellas enmarcadas en tres grandes áreas: urbanas, rurales y marginales. La alta cultura, la urbana, tipificadora de aquel continente, se dio en las grandes ciudades de Nueva España, Tierra Firme y Río de la Plata; allí dominaron los colegios y Universidades, escritores, etc.

Las culturas de las áreas marginales quedaron prácticamente ajenas a la influencia española y contituyeron un amplio abanico, con características similares a las del período precolombino.

Entre ambas áreas culturales radicarón las rurales, en torno a los centros urbanos. El influjo de las ciudades hispánicas sobre aquellas poblaciones indígenas, normalmente dispersas, se produjo de forma esporádica y en grandes avalanchas, por las dificultades que presentaba la gran extensión continental y sus difíciles formas de accesibilidad.

Al pretender implantar, desde principios del siglo XVI, el modo de vida del viejo continente en el nuevo, con la evangelización e instrucción del aborigen, se instauró lo que hoy se conoce como educación primaria. Esto lo podemos apreciar en las primeras crónicas de Indias. Las Casas nos da testimonio de cómo los franciscanos habían pedido licencia para instruir a algunos hijos de caciques bajo su tutela.

Los intentos educadores de los misioneros y los clérigos se producían a la vez que una serie numerosísima de órdenes reales concernientes a lo mismo; desde 1503 se ordenaba al Comendador Nicolás de Ovando que fundase un centro donde durante dos veces al día un sacerdote impartiera clases a los niños de cada población. También en la isla Española, por el año 1516, el cardenal Cisneros dio instrucciones a los frailes jerónimos, que durante tres años gobernaron la isla, para que en cada pueblo nombraran un *sacristán* de indios que los instruyera hasta la edad de nueve años, en especial a los hijos de los caciques, para que éstos enseñaran a sus hermanos de raza. A éstas seguirían otras instrucciones en igual sentido. Por su parte, el Consejo proponía en 1533 enviar maestros desde la península para que fundaran escuelas; sin embargo, esta labor, poco lucrativa, no era muy apetecida por los seculares, en un mundo nuevo abierto a tantas posibilidades.

En la consideración de que la enseñanza era un complemento de la instrucción religiosa, ejercida especialmente por los frailes y clérigos, la Iglesia

fue su guía y principal *factotum*, continuando así su papel tradicional de depositaria de la cultura occidental. Los misioneros enseñaron en las zonas rurales y los clérigos y frailes en las áreas urbanas. Surgieron, pues, las escuelas en las misiones, las doctrinas parroquiales y los colegios propiamente.



Fray Francisco de Vitoria, fundador de la Ciencia del Derecho Internacional. Tomado de Historia de América. A. Ballesteros Beretta. Vol. XIV.

A lo largo de todo el período hispánico se crearon infinidad de centros de enseñanza, sin discriminación entre los hijos de los vencedores y vencidos, hecho éste último habitual en las colonias europeas. En ningún caso se llegó a establecer colegios para hijos de españoles exclusivamente, aunque se crearon muchos para hijos de caciques, a los que asistían igualmente los hijos de peninsulares; se puede afirmar que es uno de los primeros casos de educación integrada en el mundo.

El primer colegio se erigió en 1505 en Santo Domingo, años después se fundaría el primero del continente en el convento franciscano de la ciudad de México, y a raíz de éste, en todas partes.

A fines del siglo XVI, cada ciudad americana era un centro cultural. Aquello constituyó un gigantesco esfuerzo en un corto espacio de tiempo. Se emprendió una labor de instrucción, por un escaso número de frailes y clérigos, sin parangón en la Historia.

Puede conceptuarse al siglo XVI como la época de preparación; el XVII, de desarrollo y expansión, y el XVIII, como el siglo de oro de la universidad hispanoamericana. En el primer cuarto del siglo XIX se crearía la última universidad hispánica, en Nicaragua, por las Cortes de Cádiz. Todavía las republicanas conservarán la imagen del período hispánico en su estructura y organización.

Escuelas y colegios.

Los avances de la penetración española en tierras indianas se pueden medir por la propia expansión de las escuelas.

Junto a colegios de fama existieron numerosas escuelas anónimas o al menos poco conocidas, afanadas a cultivar almas, que en tantas ocasiones se mostraron rebeldes o indiferentes. Allí donde hubo un fraile, una iglesia, un

convento o una persona interesada, se creó una escuela; no hay más que recordar algunos ejemplos como que en el término de 150 leguas, desde México a Tehuantepec, había hasta sesenta doctrinas con sus respectivas escuelas de dominicos, a tan poca distancia entre ellas que no mediaba más de una jornada de una a otra; o como en el reino de Perú, en 1551, los dominicos habían establecido un número igual de escuelas. En 1635 los franciscanos tenían a su cargo a más de tres millones de indios, además de los españoles, entre Nueva España y Perú, número que se incrementaría notablemente en la segunda mitad del siglo.

Por lo que respecta a los seculares, otras sesenta escuelas había fundado mediado el siglo XVI el obispo fray Tomás de San Martín, en el término de su diócesis de Charcas.

Los indios eran obligados a asistir a la doctrina por padrón, bajo la vigilancia de otros indios alguaciles que estaban obligados a responder de la asistencia a las parroquias ante el alcalde.

A pesar de tan ambiciosos logros, la escasez de frailes y clérigos, tan manifiesta en tan vastos territorios, indujo a que el virrey Toledo se lamentara así a Felipe II: *Las escuelas de doctrina y leer y escrevir que en todos los lugares de Indias manda Vuestra Magestad que se tengan, yo no las he hallado más que de lo que su gracia quieren hacer los sacerdotes que no es nada y menos quando hacen ausencia de unos lugares para ir a dar la doctrina a otros.*

Pronto se denotó la importancia que revestía la influencia del indio *españolizado* sobre los demás indígenas y de ahí partió la idea de establecer colegios para hijos de caciques. El efecto que los futuros caciques ejercerían después sobre su pueblo quedó bien demostrado. Los colegios los regularían en su mayoría dominicos, franciscanos y jesuitas. Con este objetivo se fundó un primer colegio en Tlatelolco —barrio en México—, en 1536, por el obispo Zumárraga. El éxito alcanzado impulsó a la creación de otros muchos en distintos lugares del continente: Tepozotlan, Puebla, Valladolid, Texoco, Bogotá, Quito, Lima, Cuzco, Charcas y Santiago, colegios regentados por franciscanos para hijos de caciques que tenían antecedentes en la América prehispánica, como la escuela *Calmeacac* azteca o la escuela cuzqueña, también para



Fray Bernardino de Sahagún, retrato procedente del Colegio de Tlatelolco. Museo Nacional. México. Tomado de Historia de América. A. Ballesteros Beretta. Vol. XVI.

nobles indígenas. En los colegios hispanos, la distinción hecha entre los hijos de caciques no se llevó a cabo con rigidez, permitiéndose también el acceso a alumnos bien capacitados.

Fueron muchas las figuras de gramáticos y latinistas formados en aquellos colegios. Dada la escasez de frailes y clérigos, no fueron pocos los niños que, una vez criados en los centros, se devolvían a sus pueblos, donde transmitían sus conocimientos, llegando a impartir lecciones en las escuelas sin otra remuneración que el verse dispensados de tributo y servicio personal.

Nueva España.

Entre los colegios de más renombre figuró el de «San Francisco», de México, edificado detrás de la iglesia del convento construida en el lugar donde había estado el templo de Huitzilopochtli —dios de la guerra—, en lo que constituía el barrio español de la ciudad. En torno a él giró la enseñanza de la capital mexicana durante medio siglo, desde 1523 a 1572, siendo su impulsor y soporte fray Pedro de Gante. El franciscano había llegado a España con el Emperador, y al tener noticias de la conquista de Cortés marchó a México en 1523, junto a otros dos religiosos de la Orden. Hasta su muerte se ocupó de aquella iglesia, hospital y escuela de primeras letras, que a su vez era colegio de instrucción superior y academia de artes y oficios. Allí se educaron unos mil indígenas en riguroso internado, en el primer y único seminario que hubo en Nueva España de una larga serie de oficios. De esta importantísima figura escribió Mendieta: *Fue el primero que en esta Nueva España enseñó a leer y escribir, cantar y tañer instrumentos musicales y la doctrina cristiana, primeramente en Tezcuco, a algunos hijos de principales antes de que vinieran los doce y después en México, donde residió casi toda su vida, salvo un poco de tiempo que fue morador en Tlascalala.*

El 6 de enero de 1536 fue inaugurado por el obispo Zumárraga el colegio de «Santa Cruz de Tlatelolco», a un cuarto de legua del convento de «San Francisco», en el barrio indio que envolvía la gran plaza del mercado. Hasta entonces la enseñanza superior se había cursado en el convento de San Francisco bajo el patrocinio de fray Pedro de Gante, y de su alumnado se eligieron los discípulos más destacados, unos sesenta, para pasar al nuevo centro. Después se eligieron de dos a tres hijos de caciques de cada pueblo, hasta llegar a unos cien, entre los diez y doce años. Entre sus profesores figuraron religiosos tan prestigiosos como fray Arnaldo de Basaccio, fray Bernardino de Sahagún, fray Andrés de Olmos y fray García de Cisneros.

Los éxitos fueron muy notables, alumnos destacados de Tlatelolco colaboraron en traducciones de importantes códices..., sirvieron de intérpretes en las audiencias y ejercieron con éxito las funciones de jueces y gobernadores.

Su amplitud de miras y la insuficiencia de recursos transformaron a finales del siglo XVI lo que había sido tan prestigiosa institución en una modesta escuela de primeras letras. Las universidades serían las herederas de su importante labor cultural.

Otro colegio en la ciudad de México llamado «San Juan de Letrán» se destinó a la enseñanza de niños mestizos, que en tantos casos de hallaban abandonados e incluso llegaban a ser sacrificados por sus madres, carentes de medios. En 1529 el Cabildo de la ciudad había cedido a frailes del convento de San Francisco los terrenos para la instauración de un hospital, transformado en colegio de mestizos pocos años después. La Corona le favoreció con la cesión, por diez años, de la mitad de todo el ganado mostrenco mayor o menor que hubiera en Nueva España (por Real Cédula de 1 de octubre de 1548, prorrogada y ampliada por otra de 4 de diciembre de 1552), y señalamiento de una renta anual de 600 pesos sobre las minas. Cinco años después, por Cédula de 8 de septiembre de



Paulo III. Tomado de Gran Enciclopedia de España y América. Vol. VII.

1557 se le recomendaba como colegio prototipo para la fundación de otros en Nueva España, pasando sus constituciones a integrarse en la Recopilación de Indias. El colegio debía ser regentado por tres teólogos nombrados por el Rey, uno de ellos, por turno anual, sería el rector y los otros dos, consiliarios.

Con respecto al resto de Centroamérica, parece que desde 1536 los mercedarios ya enseñaban en Guatemala, Chiapa y Honduras. Alumnos de los colegios mexicanos de San Francisco colaboraron en la misión con los franciscanos en Guatemala, donde los maestros eran pocos y los indios se mostraban tan reacios a nuestra lengua.

Es de sobra conocida la labor desempeñada en Costa Rica por fray Pedro de Betanzos, compañero de Vázquez Coronado en la conquista, aprendiendo

14 lenguas autóctonas; de ellas hizo vocabulario con el objeto de que los misioneros los utilizaran para la evangelización y además compuso con el mismo fin oraciones y cartillas.

Nueva Granada y Venezuela.

Don Juan del Valle, obispo de Popayán, inició la instrucción de los indígenas fundando escuelas, donde también se les introdujo en las costumbres castellanas. Por su parte, el arzobispo de Santa Fe, Zapata de Cárdenas, ordenó que cada clérigo se hiciera cargo de un mínimo de veinte aborígenes, los cuales debían ir reemplazando para que, repartidos por los pueblos de origen, difundieran lo aprendido.

Hubo colegios de «San Francisco» en Bogotá y Popayán, también los jesuitas fundaron en Fontibon y Caxiga.

En Venezuela, la rebelión de los indígenas aplazó la implantación de centros de enseñanza, de manera que a finales ya del XVII vemos que María de Atocha (nuera del cronista Oviedo y Baños) creó tres escuelas de educación primaria. A pesar de los innumerables obstáculos que representó su población, hostil y beligerante, ante el castellano, por lo que tanto se ha insistido en el fracaso de su enseñanza, José Cisneros recordará, un siglo después de su *Descripción exacta de la Provincia de Venezuela*, la existencia de indios *muy racionales y bien instruidos*.

Es inevitable consignar la importante labor desarrollada por el franciscano fray Jodoco Ricke, en Quito, figura en América del Sur comparable a la de fray Pedro de Gante en México. De su empresa civilizadora arranca la historia industrial textil de Quito. Entre sus discípulos, a los que instruyó en artes y oficios, destacaron señalados pintores y escritores. Continuator de su obra, fue Francisco de Morales al fundar en 1555 el colegio de «San Andrés» para indios e hijos de españoles, sin discriminación de sus calidades.

Junto a los franciscanos, también los mercedarios se extendieron mayoritariamente en esta zona, fundándose entre las más conocidas una escuela de indios nobles por fray Martín de Vitoria, donde también se impartían clases de la lengua autóctona a los religiosos del convento y de otras comunidades.

Perú.

Como anteriormente se había hecho en México, se procuró dar prioridad a la educación de los hijos de los caciques. Este criterio sumamente práctico era una costumbre instituida entre los nobles incas, quienes en la época prehispánica estaban obligados a enviar a la Corte a sus hijos para educarse, desde cualquier provincia del Imperio.

Desde 1535 se daban instrucciones desde la Corte para difusión del Evangelio y la propia enseñanza, existiendo unas ordenanzas de Pizarro al respec-

to. Sin embargo, la continuas revueltas del Perú y la escasísima presencia de misioneros, hicieron casi inviable su cumplimiento, solventado a duras penas por la obligación impuesta a los encomenderos, a los que, como en los demás lugares en que faltaban clérigos, se les ordenaba la evangelización de sus encomendados. Poco interés ponían los encomenderos, salvo casos contados; así el inca Garcilaso recuerda cómo los encomenderos del Cuzco contaban con escuelas para los niños mestizos. Una vez dominadas las revueltas en el reino peruano, los reiterados intentos de religiosos y seglares por instaurar la educación cristiana, dieron sus frutos con la implantación de no pocas doctrinas y escuelas de primeras letras, en las que siguiendo el sistema que tan buen resultado diera en Nueva España se enseñaba, además de leer, escribir y contar, artes y oficios.

A imitación del de «Santa Cruz», de Tlatelolco, se crearon colegios para hijos de caciques; entre los que contaron con más prestigio recordamos al de «San Francisco de Borja», llamado vulgarmente de los caciques, regentado por la Compañía en la ciudad limeña; otro para indios de la Sierra fundó el virrey de Toledo y un tercero para los del Llano.

También en Perú se fundaron colegios para mestizos, por iniciativa del marqués de Cañete, en Trujillo y en Lima.

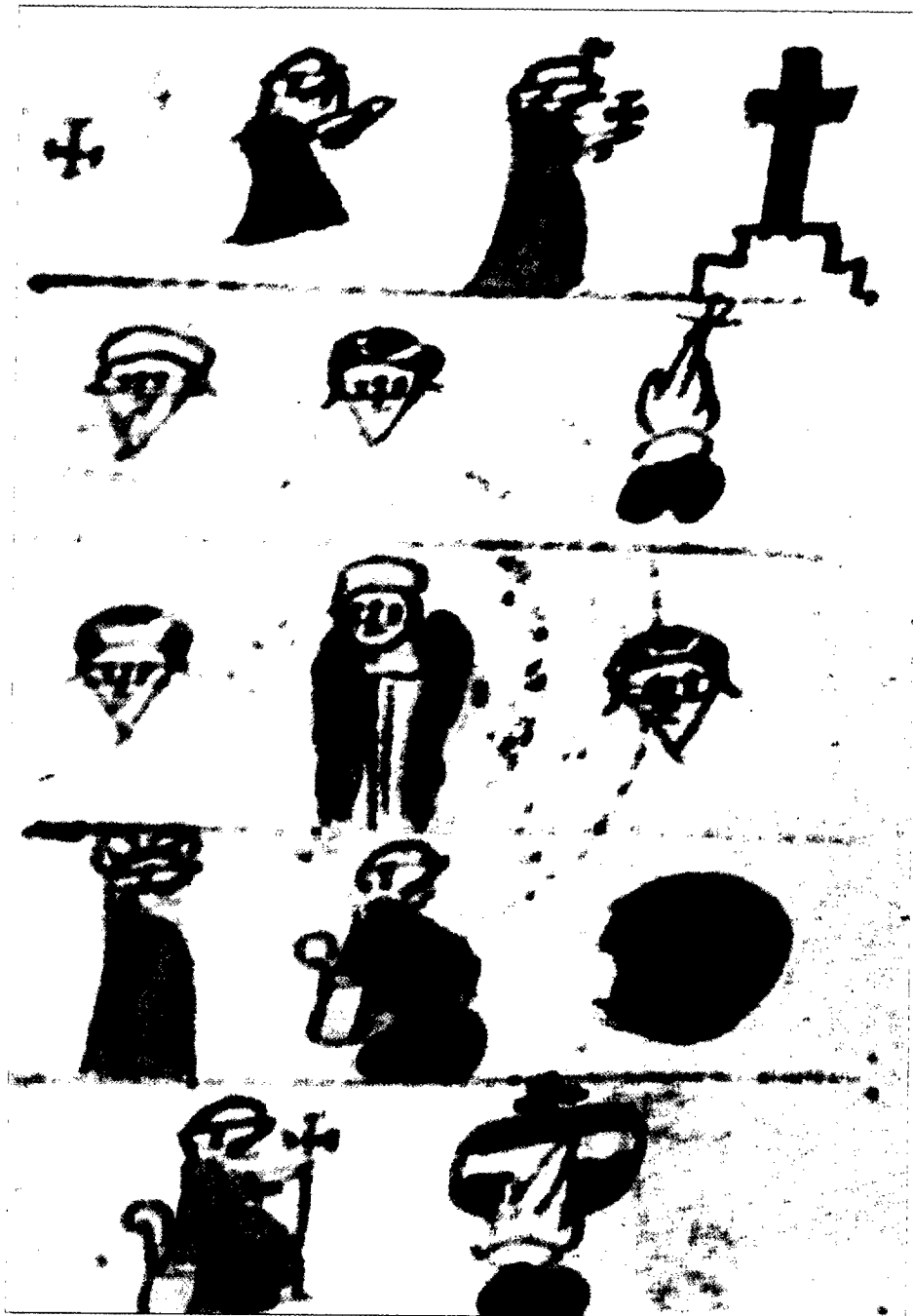
El establecimiento de colegios se debió principalmente a la Compañía, mientras que los franciscanos se dedicaron sobre todo a la educación primaria.

Los chicos entraban a edad temprana en los colegios, donde permanecían en régimen de internado durante un período de siete años, en un intento de acomodación a las costumbres españolas sin violentar las suyas de origen.

Chile.

También se levantaron en Chile numerosas escuelas junto a los conventos, como era normal en las tierras indianas, en mayor abundancia por franciscanos, jesuitas y dominicos; no obstante, la dispersión de la población y la constante insurrección de sus aborígenes dificultó enormemente su implantación; especialmente difícil fue la penetración entre los araucanos, al sur del país.

Hasta 1697, por Cédula de 2 de mayo, no se estableció el primer «Colegio Seminario» de Chillán, aunque no se obtuvieron resultados en los grados mayores, ni tampoco se logró adaptar en aquellas latitudes la exitosa fórmula instaurada en Nueva España de extender la enseñanza por medio de antiguos alumnos devueltos a sus pueblos de origen, dado que éstos eran sistemáticamente absorbidos por los mismos.



Página del Catecismo de fray Pedro de Gante.

Otros colegios.

La formación profesional completaba la instrucción impartida en los centros de educación, pero, además, se crearon algunas escuelas especializadas, siendo la más conocida la que regentaron los agustinos en Tiripitio (Nueva España). Ubicada en tierras de trascos, adiestraba en los trabajos de sastrería, herrería, cantería, carpintería, etc. Pronto se convirtió Tiripitio en el centro y escuela de todos los oficios para la región de Michoacán, siendo declarado casa de estudios mayores en capítulo celebrado en la ciudad de México en 1540.

Por otra parte, tampoco se descuidó la educación de las niñas indias, teniendo cuenta del importante papel que jugaban en la evangelización como futuras madres, o la costumbre misma de regalar las indígenas en forma de tributo a los caciques. A la vista de esto último, Cortés solicitó a la Corte que se edificase un colegio de monjas franciscanas para la educación de indias principales.

Beatas de San Francisco y de San Agustín fundarían estos colegios especiales. Llegaron las primeras religiosas en 1530, enviadas por la Emperatriz Isabel, procedentes de Castilla. Sucesoras de aquellas religiosas fueron las matronas mandadas por la Emperatriz para que se repartiesen por las principales provincias, donde se les construyeran casas en las que se enseñasen la doctrina católica y labores como coser, bordar, etc. A pesar de los elogios que de la eficacia de estas matronas instaladas en México, Tezcoco, Huejotzingo y Cholula hiciera la Audiencia de México, el obispo Zumárraga, por su parte, se quejará de sus faltas de celo y poco recogimiento, a la vez que no cejará en reclamar la conveniencia de que se enviaran monjas educadoras. Pero sólo hasta 1540, por bula de Paulo III, fueron autorizadas religiosas de la Concepción para pasar a México. Se fundaron a partir de entonces conventos como el de «Regina», en 1570, y el de «María Jesús», en 1578; este último el más prestigioso de los dedicados a la enseñanza de indias.

También gozó de renombre la escuela de «Yanquillán» de Santo Domingo, en La Española, fundada en 1540.

Aunque fueron muchos más los centros de enseñanza en tierras indianas a lo largo del siglo XVI, sólo hemos consignado los colegios más destacados, y pasaremos a continuación a recordar lo que constituye el fundamento y más claro exponente de la cultura hispanoamericana: las Universidades.

Universidades.

En el siglo XVI se fundaron las primeras Universidades de Indias. El evidente interés que mostraron en ello las instituciones religiosas, venía dado por la idea que conllevaba su instauración como complemento de la evangelización. La escasez de clérigos en los reinos indianos hacía necesaria la formación de sacerdotes indígenas, y, por tanto, la presencia de centros donde for-

marse. Aunque el Concilio de Trento preveía la creación de seminarios en cada diócesis, la disposición tardó en cumplirse y su formación corría a cargo de las Universidades. También eran necesarias en aquellas tierras médicos y letrados, y pocas eran las personas que se podían trasladar a la metrópoli para graduarse en estudios superiores.

El afán de la Corona por la creación de Universidades corrió paralelo al de los religiosos desde los primeros años del siglo XVI, y vendrá reflejado claramente en las Leyes de Indias (4).

Su número adquirió tal magnitud que, como apunta Águeda Rodríguez Cruz, llegó a darse la paradoja de que en América funcionaron casi más centros de enseñanza superior que en la metrópoli (5).

Según el tipo de fundación fueron Universidades oficiales, llamadas también generales o mayores, con dependencia del Regio Patronato y financiadas por la Real Hacienda. Se creaban con el plácet del Rey, quien intervenía en su gobierno, y la aprobación a continuación del Papa, por lo que eran reales y pontificias. En virtud de la amplitud de sus privilegios, principalmente salmantinos, expedían los grados académicos de forma exclusiva, no teniendo validez oficial los cursos realizados en otros centros.

De otro lado, existían las Universidades menores o religiosas, llamadas particulares en la Recopilación de las Leyes de Indias, establecidas normalmente junto a los colegios o conventos donde se impartían estudios superiores. Se regían bajo el asesoramiento de las Universidades oficiales. Tenían limitaciones de cátedras y privilegios con Facultades restringidas para graduar. Para su fundación era necesaria la bula papal y el correspondiente *exequatur regio*. Con esta premisa se produjeron continuas rivalidades entre dominicos y jesuitas —regentes de los más acreditados colegios— por mejorar sus actividades, con el fin de obtener las bulas papales que les permitieran, como Universidad, expedir los grados de bachiller, maestro en artes, licenciado o doctor.

Todas las Universidades americanas se regían directa o indirectamente por el modelo de Salamanca, decana de las españolas, también por la de Alcalá y en algún caso siguieron la de Valladolid. De esta manera tenían Facultades mayores y menores; las primeras eran de Derecho —canónico y civil—, Teología y Medicina. La Facultad menor era la de Artes o Filosofía.

Los grados obtenidos en las Facultades de Teología y Artes eran los de bachiller, licenciado y maestro; los de derecho civil y canónico y de medicina eran de bachiller, licenciado y doctor.

En cuanto a los estudiantes, las Universidades estaban abiertas a los indígenas, especialmente a los hijos de los caciques, y también a los mulatos, ade-

(4) T. I, Libro I, título 22 *De las Universidades y Estudios Generales y Particulares*, folios 110 y ss. En título 23 *De los Colegios y Seminarios*, folios 121 y ss.

(5) Águeda M. Rodríguez Cruz, salmantina docente: *La Proyección de la Universidad de Salamanca en Hispanoamérica*, título I. Salamanca, 1977.

más de los españoles. Sin embargo, esta situación no sería una constante, pues a la vista del incremento masivo de la población mestiza en el campo de todas las profesiones, y el correspondiente prejuicio nacido en contra de esta circunstancia, se comenzó a exigir a los universitarios un certificado de limpieza de sangre y legitimidad; esto, tomado primeramente como costumbre, se transformó en norma por Real Cédula de 1698, confirmada por otra de 1752, en las que se negaba el acceso a mestizos, zambos, mulatos y cuarterones. No obstante, el cumplimiento de las citadas Cédulas no se llevó con rigidez, dispensándose a alumnos que habían demostrado aptitudes ventajosas.

Primera Universidad americana.

La primera Universidad en Indias se instituyó en Santo Domingo, en virtud de la bula de Paulo III de 28 de octubre de 1538, con los títulos de Imperial y Pontificia, y los mismos privilegios de la de Alcalá de Henares, que fundara en 1498 el cardenal Cisneros. Se creó a instancia de la Orden de los Predicadores y obtuvo después del pláacet real. Pronto esta Universidad, que parece que estuvo en marcha desde 1539, se convirtió en el centro de las Antillas y Tierra Firme.

El ambiente creado en la pequeña comunidad dominicana estaba preparado para su creación. El sentimiento originado por la defensa de los derechos del indio era notorio; recordemos el célebre sermón del dominico Montesinos (en 1511), precursor en el terreno jurídico de Vitoria, creador del Derecho Internacional desde su cátedra de Teología en Salamanca.

Universidades oficiales.

Las dos únicas mayores u oficiales en tierras americanas fueron las establecidas en Lima y México, a mediados del siglo XVI. Ambas ejercieron un papel de asesoramiento sobre las Universidades menores, los colegios y demás centros de enseñanza. Se crearon por Reales Cédulas de 12 de mayo de 1551 y 21 de septiembre de 1551, respectivamente, con las confirmaciones pontificias en 1571 y 1595. Bastantes de sus normas pasaron a la Recopilación de Indias, generalizándose para todas las demás Universidades.

La Universidad de Lima, segunda fundada en América y primera del continente, la demandó el Cabildo secular. Sus principales promotores fueron fray Tomás de San Martín, primer Provincial de la Orden de Santo Domingo del convento limeño, y el capitán Gerónimo de Aliaga, a quienes el Cabildo otorgó plenos poderes ante la Corte, siendo sustituido el segundo, por enfermedad, por el pacificador La Gasca.

Se le concedieron los privilegios de Salamanca con limitaciones: sin exención de tributos y el no ejercicio de la jurisdicción académica. Años después, por Real Cédula de 1588, obtuvo la totalidad de éstos. Por influencia del virrey Toledo se independizó en 1571 de los claustros dominicos, eligiéndose

desde entonces el rector entre los doctores seculares, y tomando por esa época el nombre de «San Marcos».

La Universidad de México se creó por petición expresa del primer virrey Antonio de Mendoza, a quien había precedido en su interés años antes el obispo Zumárraga. El virrey se apresuró a donar ciertas estancias de su propiedad para su sostenimiento, nombrando personas que rigieran las cátedras, antes incluso de la expedición de la Real Cédula que la creara. De esta manera fue una de las pocas Universidades americanas que no surgieron de la transformación de un colegio religioso. Fue la hija predilecta de Salamanca, en la que se inspiró a lo largo de toda su existencia.

Se le concedieron los privilegios salmantinos, pero limitados: sin exención de tributos y sin ejercicio de la jurisdicción académica. En 1562 se le concedieron en su totalidad, igualándola en todo al modelo salmantino, con lo que fue la primera Universidad de Indias en conseguirlo.

Disfrutó de mayores medios económicos que la de Santo Domingo y Lima, con una dotación anual por parte de la Real Hacienda de 1.000 pesos, frente a los casi únicos 300 que podían aportar los frailes dominicos a la de «San Marcos» de Lima.

Universidades menores.

Las Universidades oficiales, una en cada virreinato, existentes en el siglo XVI, no eran suficientes para abarcar las necesidades de educación en tan vastos territorios, donde incluso las posibilidades de llegar hasta ellas eran a veces más dificultosas que el propio traslado a la península.

El evidente interés por la instrucción superior y los correspondientes grados en tantas ciudades americanas, impulsó a las audiencias, obispos y comunidades religiosas de las principales urbes a solicitar del Papa y del Rey los privilegios universitarios que les permitieran cursar los grados académicos en sus colegios de estudios superiores. Surgieron así numerosas Universidades nuevas por el empeño, sobre todo, de dominicos y jesuitas. Serán las Universidades menores o particulares, con cátedras y privilegios limitados. Aunque no fueron Universidades en el sentido pleno, así se nombraron y se le concedieron facultades para expedir, de forma limitada, grados académicos.

La mayoría radicaban en colegios y conventos, regentados sobre todo por dominicos, jesuitas y agustinos, de casi todas las ciudades importantes y, las menos, eran independientes de otra institución. Hasta 26 de estos centros con prerrogativas universitarias se podían contar en el siglo XVII.

Durante el XVI se fundaron: «Santiago de la Paz» (segunda de Santo Domingo, en 1558); «Santo Tomás», en Santa Fe, Nueva Granada (1580); «San Fulgencio», en Quito (1586), y la de «La Plata», Charcas o Chuquisaca (Sucre-Bolivia, 1552), que no entró en funcionamiento en este siglo.

La Universidad de «La Plata» y la de «Santiago de la Paz» se crearon reales como las mayores y con los privilegios salmantinos; la de «Santo Tomás» y de «San Fulgencio», como pontificias con el pláacet regio.

Colegios Mayores.

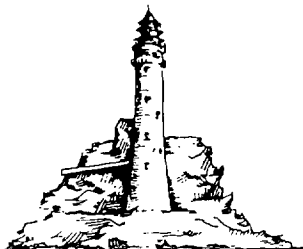
Junto a las Universidades se instituyeron numerosos centros de enseñanza o Colegios Mayores, principalmente por religiosos. Como en la metrópoli, se impartía en estos Colegios Mayores la enseñanza superior, en régimen de internado, sujetos a un rector colegial; igualmente, su función era de complemento de la labor académica, para ayuda sobre todo a estudiantes pobres, aunque no exclusivamente. En torno a la Universidad de Lima se establecieron prestigiosos centros de enseñanza como el de «San Martín», fundado en 1582 por el virrey Martín Enríquez y regentado por jesuitas; también destacaron el de «San Pablo» o «Real de San Marcos», y junto a la Universidad de México el de «Santa María de Todos los Santos», el de «San Pedro y San Pablo» y el de «San Ildefonso».

Para finalizar, diremos que entre 1538 y 1812 se fundaron en tierras americanas hasta treinta Universidades, número sin duda excepcional para aquellos siglos. Cuando aún no se habían creado las más famosas Universidades europeas, ya funcionaban las Universidades mayores hispánicas de Lima y México, además de la decana de Santo Domingo.



BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre Beltrán, G.: *El pasado colonial y liberal de la educación indígena*. Universidad de México, VIII, núm. 4, 1-8. México, 1953.
- Ajo González de Rapariegos y Sáinz de Zuñiga, C. M.: *Historia de las Universidades Hispánicas: Orígenes y desarrollo desde su aparición hasta nuestros días*. Madrid, 1957-1979, 11 volúmenes.
- Alegría, P.: *La educación en México antes y después de la conquista*. México, 1936.
- Bayle, C.: *La Iglesia y la educación popular en Indias*. «Razón y Fe», 1931-1932; *España y la educación popular en América*. Madrid, 1934; *Educación de la mujer en América*, «Razón y Fe». CXXXIV. Madrid, 1941.
- Carreño, A. M.: *La Real y Pontificia Universidad de México, 1536-1865*. México, 1961.
- Clavero Navarro, A.: *Establecimientos de enseñanza creados por España durante su dominación en América*. «Revista Calasancia», XI.
- Comas, J.: *La cristianización y educación del indio desde 1492 a nuestros días*. Tirada aparte de «América Indígena», vol. XI, núm. 3, julio 1951.
- Chávez, E.: *El ambiente geográfico, histórico y social de fray Pedro de Gante hasta el año 1523*. México, 1943; *El primero de los grandes educadores de la América, fray Pedro de Gante*. México, 1943.
- Furlong, G.: *La cultura femenina en la época colonial*. Buenos Aires, 1951.
- Gil Álvarez, J.: *La enseñanza en México y en el Perú en la primera época de la dominación española*. Sevilla, 1909.
- Medina, J. T.: *La instrucción pública en Chile desde sus orígenes hasta la fundación de la Universidad de San Felipe*. Santiago, de Chile, 1905.
- Ocaranza, F.: *El imperial Colegio de Indias de la Santa Cruz de Santiago de Tlatelolco*. México, 1934.
- Olaechea Laballe, J. B.: «Opinión de los teólogos españoles sobre dar estudios mayores a los indios», *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1958.
- Tío, A.: «La Universidad Primada de América, la Universidad de estudios generales de la Orden dominicana, Santo Tomás de Aquino, de San Juan de Puerto Rico, 9 de enero de 1532». *Bol. de la Academia Puertorriqueña de la Historia*, 1971.
- Rodríguez Cruz, A.: «Salmantina docet. La proyección de la Universidad de Salamanca en Hispanoamérica». Tomo I. Salamanca, 1977; «Los colegios universitarios salmantinos e hispanoamericanos». *Rev. de la Academia Colombiana de Historia Eclesiástica*. Medellín, 1972.
- Valcárcel, D.: *San Marcos, la más antigua Universidad Real y Pontificia de América*. Lima, 1959.



CRISTÓBAL COLÓN: ¿CORSARIO EN PORTUGAL?

(UNA PÁGINA CONTROVERTIDA
EN LA VIDA DEL DESCUBRIDOR)

José CERVERA PERY



Una confusa juventud.



AN a cumplirse cinco siglos del Descubrimiento de América y todavía la figura de su descubridor —al menos en diversos pasajes de su vida— sigue siendo ignorada y controvertida. Sin ánimo desmitificador, y sin que tengan que tambalearse los cimientos de las versiones más constatadas, vamos a penetrar en uno de los ámbitos más oscuros del personaje: su confusa juventud, su permanencia en Portugal, y la polémica interrogante, aún no

resuelta, de si verdaderamente fue o no corsario al servicio del rey luso. Es natural, por tanto, que el título de este trabajo pueda causar sorpresa. De aquí que aparezca encorsetado entre interrogaciones.

Se han escrito innumerables páginas si no sobre el posible corsario al servicio de Portugal, sí sobre el gran almirante al servicio de España. Hace un siglo, en ocasión de celebrarse el IV Centenario del Descubrimiento, la Real Academia de la Historia publicó una extensa recensión bibliográfica, comprendiendo varios millares de títulos dedicados al gran acontecimiento, y es de suponer que la conmemoración del V no ha de irle a la zaga. Pero en casi todas las obras, ensayos, tesis doctorales, aportaciones documentales o concesiones a la narrativa está el Colón de América (y ello es lógico) ya que el nexo de unión entre descubrimientos y descubridores es la faceta más sugestiva y sugerente para el relato, y son por el contrario muy escasas las que se ocupan del Colón pre-americano. De ellas, las aportaciones portuguesas son las más destacadas, primero, porque buena parte de la confusa juventud de Colón transcurre en Portugal, y segundo, porque si se acepta la tesis de que fuera corsario —en flagrante roce a veces con actividades piráticas— sus servicios y aventuras transcurren en barcos portugueses y en beneficio portugués. Algo veremos a lo largo de estas líneas (1).

(1) Hay un interesante estudio de Fernando Pedrosa, publicado por la Academia de Marina (Lisboa, 1989) con el título de «Cristovão Colombo: Corsario en Portugal 1469-1485».

Se ha dicho que Cristóbal Colón ha pretendido envolver en densas nubes y misterios indescifrables el período de su juventud. Prueba de ello es que no dejó escrito alguno sobre sus antecedentes, nacimiento, actividades y estudios anteriores a su primer viaje. Multitud de obras intentarán esclarecer y aclarar dudas, con muchos autores enzarzados en polémicas ardientes y apasionadas, y aunque los esfuerzos investigadores son cada vez más notables y concretos, muchos trozos de su biografía siguen sumidos en el misterio. Se han formulado toda clase de hipótesis sobre este evidente secreto del Descubridor, quien, como dice Menéndez Pidal, cuida de borrar todo lo de su vida pasada, como «la raposa borra su rastro con el rabo» (2). La juventud de Colón y su permanencia en Portugal aparecen envueltos en innegables misterios que el personaje busca de propósito y poco aclaran sobre ello sus principales biógrafos, su hijo Hernando y su amigo y confidente el padre Las Casas. En ellos aparece la versión testimonial que sitúa a Colón navegando desde los 14 años y sirviendo a las órdenes de dos famosos corsarios, sus parientes, Colón el Viejo y Colón el Joven (3), así como que en 1472 ó 1473 estaba al mando de un navío corsario al servicio de Renato de Anjou. Naufraga en 1476 en una batalla a lo largo del cabo San Vicente, se establece ese año ya definitivamente en Portugal, participando en su expansión marítima; goza de la protección del rey Don Juan II, y navega por los mares africanos de Guinea, con el apoyo logístico del fuerte de San Jorge da Mina (4).

Colón en Portugal: Una etapa no clarificada.

La vinculación de Colón con Portugal no es en absoluto desconocida, aunque se mantengan los puntos oscuros que dan base a este trabajo. Antes de sus grandes hechos, vive en el país vecino y se casa con una hidalga portuguesa,

que aunque bastante reiterativo, sostiene las tesis de la vinculación corsaria de Colón al servicio del rey de Portugal. Otras obras interesantes, que contemplan dichos aspectos, son las de Gaspar de Naia: *Cristóbal Colón, instrumento da política portuguesa de expansão ultramarina* (1950), y Mascarenhas Barreto: *Cristovão Colombo, agente secreto do rei Dom João II* (1988). También el de Angel Altolaquirre Duvalde: *Llegada de Colón a Portugal* (Madrid, 1892).

(2) Existe al parecer un libro italiano titulado *Colombo: Il primo mafioso della Storia*, en que se traza con evidente mala intención un paralelismo entre la vida de Colón y los grandes «cacos» de la Mafia. No he llegado a verlo, pero no tengo por qué dudar de su existencia.

(3) Pueden ser los corsarios franceses Guillaume de Casenove, llamado también Coulon, y su sobrino Jean de Casenove. Hay que tener en cuenta que el apellido Colón tiene sus diversas interpretaciones semánticas: Coulon, Coullon o Coulomp (en francés), Colombo en italiano, Colón en castellano y Colom en catalán. Colombo el Viejo es considerado como el padre de la Marina de Guerra francesa. Dice Alonso de Palencia: «infestaba el mar de Oriente un pirata llamado Colón... Por él se habían hecho los franceses aptos para la navegación, porque antes se les consideraba o desconocedores de tal ejercicio o poco experimentados en las expediciones marítimas». Se trataba, sin duda, de Colón el Viejo.

(4) El fuerte San Jorge da Mina fue fundado por Juan II y sirvió de base y apoyo logístico de numerosas expediciones logísticas.

y con los cosmógrafos y pilotos portugueses aprende ciencia náutica y maniobra. En sus viajes de regreso del golfo de Guinea a bordo de navíos portugueses, por las Azores, e incluso por Groenlandia, la legendaria Tuhé, a la que Colón hace referencia cuando habla de sus singladuras por el «Mar del Norte», se familiarizó con las señales evidentes de la existencia de tierras de occidente que los portugueses conocían, en sus esfuerzos por descubrir tierras más allá de las Azores, tierras que sabían que no eran ni de China ni de Japón.

Fue, por tanto, en Portugal y con los portugueses cuando Colón adquiere el saber y la experiencia que le permitirán aventurarse en 1492 —ya sin el amparo de Portugal— en la proeza de navegar hacia el Oeste con la esperanza de alcanzar por esta ruta el deseado Oriente. En Portugal reina Juan II de Avis, el «Príncipe Perfecto», hijo de Alfonso V el Africano, que prosigue e intensifica las «descobertas» portuguesas, y durante su reinado se funda el fuerte de San Jorge da Mina, incrementándose el tráfico de oro, marfil y esclavos. Juan II, al que todavía Colón no ha mostrado el proyecto de su espectacular empresa, lo tiene en gran estima, y tras el descubrimiento de Bartolomé Días del camino del Índico al doblar el cabo de Buena Esperanza. Colón —según documentos portugueses— no era solamente un hábil navegante sino un capitán experimentado en la náutica y en el armamento de navíos, con solvencia en la navegación oceánica, condición más que demostrada por la iniciativa, organización y perseverancia que evidenció en su expedición con una flota de sólo tres navíos, tripulados por marinos rudos, pero de no sobrada idoneidad.

¿Cómo adquirió Colón esta aureola de capitán experimentado, y se benefició de las mercedes y consideración de Juan II? ¿Cómo D. Juan II, el feroz centralizador del poder regio y señor de los señores, trata como especial amigo al humilde plebeyo Cristóbal Colón, que antes del descubrimiento de América no parece ser nadie? ¿De cuándo un soberano de tal talante ha tratado de tal modo a alguien, por muy recomendado que estuviese? La respuesta puede ser polémica: Colón fue durante muchos años (1470-1485) corsario al servicio del rey de Portugal. Testimonios oscuros, aunque enigmáticos, no contradicen lo que se indica.

Corsarios portugueses o al servicio de Portugal.

Hay que decir, en descargo de sus protagonistas, que las actividades del corso no eran en aquella época una función indigna o denigrante, como derivó en siglos posteriores, en los que tan difícil fue separar el corso de la piratería. Cuando Colón actúa en Portugal, el corso es una práctica prestigiosa y lícitamente ejercida por los nobles, siendo los principales corsarios portugueses nobles o hidalgos ligados directamente al rey, lo que contrasta con sus homólogos extranjeros, que son en gran parte miembros de las principales familias de armadores de barcos mercantes (como en Vizcaya, Bretaña,

y de un modo general en todo el Mediterráneo) o piratas profesionales como en Francia o Génova. La segunda mitad del siglo xv es la época áurea de la expansión marítima portuguesa, pero la guerra en el mar es conducida por los corsarios. Muchas de sus acciones son piráticas, pero no son castigados o ni siquiera reprimidos, porque en esta época de feroz lucha por el dominio de los mares, los corsarios son los «hombres del rey». (Y hay documentos irrefutables que señalan a Colón como uno de ellos.) Será un siglo más tarde cuando aparezcan los almirantes británicos, que harán famosos sus nombres como piratas del mar.

Los corsarios tuvieron un papel bastante relevante en los descubrimientos, hecho a veces deliberadamente ignorado por la historiografía. Pero además de incentivar y proteger a sus propios corsarios, los reyes de Portugal contrataron también algunos de los más famosos extranjeros. Aparece entonces Colombo el Viejo, conocido como el Terror de los Mares, y con el que se afirma navegó Colón (sembrando así la confusión en algunos autores, que lo llegan a identificar con el propio Cristóbal Colón), pero antes Alfonso V había contratado a João Bretão, llamado «Rey del Mar», que atacó la ciudad inglesa de Bristol en 1484, aunque luego arremetió contra los barcos portugueses en el Atlántico, hasta que fue de nuevo «repescado» por Juan II, en posible relevo de Colombo el Viejo. Pero en esas fechas ya Colón ha expuesto a Juan II su ambicioso proyecto descubridor, quizá con excesivo desenfado, y el monarca lo acoge en principio con tibieza. Su insistencia ante el rey le hace mudar de opinión y Juan II le toma tanta afición al proyecto que seguramente lo habría aceptado de haber cedido algo el navegante en sus pretensiones (5). Los informes de la Junta que lo estudia son desfavorables, pero utilizan secretamente un ardid, con el envío de una carabela que desde Cabo Verde intenta realizar los planes colombinos, aunque fracasa estrepitosamente. Estamos ya en 1485, y Colón, resentido y humillado por la burla y el agravio, se dirige a Castilla en busca de mejor suerte. El capítulo de su posible aportación corsaria queda definitivamente cerrado.

Colón corsario: El beneficio de la duda.

La pregunta hay que plantearla frontalmente: Cristóbal Colón ¿fue o no corsario? La respuesta tiene importantes connotaciones, en la influencia ejercida por los portugueses en el descubridor de América. Si no lo fue, su figura alcanza un menor relieve en la juventud. Residiría en Lisboa o Madeira desde 1476 ó 1479 hasta 1485, fecha de su salida de Portugal, y se ocuparía de sus menesteres de cartógrafo y agente comercial de mercaderes genoveses. Si lo fue, todo cambia. Habría navegado con el famoso corsario Colombo el Viejo,

(5) Las condiciones de Colón eran prácticamente las mismas que después sometió y aceptó Castilla, salvo el nombramiento de Caballero de las Espuelas Doradas.

su pariente, por lo menos desde 1469 hasta 1476, sirviendo en misiones corsarias al servicio del rey de Portugal, hasta ese último año en que naufraga en el cabo de San Vicente. Establecido en Portugal hasta 1485 habría estado al mando de navíos corsarios portugueses que operaban en los mares de Guinea, la versión, por tanto, de que era un humilde artesano sin experiencia marinera, que embarcó por primera vez en 1474 ó 1475 (con 23 ó 24 años) en calidad de mero agente comercial, caería por tierra por ilógica e inverosímil. Precisamente en 1485, la Señoría de Venecia atribuye a Cristóbal Colón, corsario, un ataque a los navíos venecianos, por lo que antes de ser famoso como descubridor lo hubiese sido como corsario (6).

La actividad corsaria de Colón no fue puesta en duda hasta la segunda mitad del siglo XIX, cuando se inicia una campaña tendente a su canonización, porque con el descubrimiento de América había ganado millones de almas para el cristianismo. Sin embargo, en contrapartida, se le atribuyen hechos navales poco ortodoxos, que en términos jurídicos pueden ser considerados como actos de piratería. En la biografía escrita por su hijo Hernando, se contienen también frases enigmáticas y oscuras con intención aparente de ocultar una verdad anfibiológica. De ella se puede entresacar: 1) Colón comienza a navegar a los catorce años. 2) Era pariente de los ilustres Colombos y navegó durante mucho tiempo con uno de ellos. 3) Llegó a Portugal a nado, a consecuencias de un naufragio (después de una batalla) en el cabo San Vicente.

De sus posibles andanzas como corsario pueden dar fe sus propios testimonios. En carta al príncipe Don Juan de Castilla, afirma «no ser el primer almirante de la familia», frase enigmática que muchos atribuyen a su alegado parentesco con los dos Colombos, aunque otras versiones lo nieguen reiteradamente. Más tarde, en su diario dirá: «Yo he andado por el mar veintitrés años, sin salir por tiempo que deba descontarse, navegué por todo Levante y todo el Poniente.» «De muy pequeña edad entré en la mar navegando y lo he continuado hasta hoy. Ya pasan cuarenta años que yo voy en este caso.» A Fernando de Aragón le escribe: «Vine por milagro a servir a Vuestra Alteza, y dije milagrosamente por que fui a aportar a Portugal donde el rey de allí entendía en el descubrir más que otros; él le atajó la vista, oídos y todos los sentidos, que en catorce años no le pude hacer entender lo que yo dije.»

Cuando hace méritos con los Reyes Católicos escribe: «A mi acacé que el rey Reinel (Renato de Anjou) me envió a Túnez para prender la galeaza fernandina, y estando ya sobre la isla de San Pedro de Cerdeña, me dijo una saetía que estaban con dicha galeaza dos naos y una carraca por lo cual se alteró la gente que iba conmigo y determinaron no seguir viaje salvo de volver a Marsella por otra nao y más gente» (Carta de 1495).

(6) Después del descubrimiento de América, las cartas diplomáticas que circulaban en Italia atribuían el hecho a Cristóbal Colón, «grande hombre de mar», pariente de los corsarios Colombo.

La moderna historiografía niega, basada en documentos italianos, españoles y franceses, la actividad corsaria de Colón, pero no aporta pruebas concluyentes sobre su rechazo. Todo lo más deja el beneficio de la duda. Colón habría navegado por primera vez en 1474 ó 1475, establecido en Portugal en 1476 ó 1479, y probablemente en 1484 presentado a Don Juan II su proyecto de alcanzar las Indias navegando por occidente. Sobre las causas de su fuga secreta para Castilla en 1485 se formulan algunas hipótesis: a) Despecho y rencor contra Juan II por haber rechazado su propuesta; b) Expulsado por el propio rey que pensaba enviar una expedición secreta para Occidente, en base a sus informaciones, y no tener intención de que la conociera; c) Por estar implicado en una conspiración contra el rey, y d) Para escapar de los acreedores.

Pero ninguna de estas razones parecen lo suficientemente sólida como para desvirtuar otros hechos que favorecen su posible vinculación corsaria, basada como se ha expuesto en los propios testimonios de Colón, de sus principales biógrafos coetáneos y de numerosos investigadores. Además, si no tenía experiencia marítima por haber comenzado a navegar tarde, y en calidad de mero agente comercial y con viajes esporádicos, ¿cómo podía aparecer ante el rey de Portugal con «las Indias en la mano»? Y a mayor abundamiento, ¿un plebeyo genovés humilde y pobre, podía casarse con una noble portuguesa emparentada con la Casa Real? Las actas notariales genovesas, que registran un «Cristóforo Colombo artesano y negociante en vinos, nacido en Génova en 1451, y que estaba en Génova en 1479 (procedente de Lisboa para donde debía regresar en breve)» no parecen ser las relativas al Cristóbal Colón, el navegante que habrá de asombrar al mundo por su gesta, y curtido en el oficio de la mar por sus anteriores actividades de corsario. Pero sigue quedando el beneficio de la duda. Si hubiese sido realmente corsario, Cristóbal Colón, ¿no le habría gustado ser evocado en tal cualidad, nada deshonrosa en la época en que vive? Las frases de mayor o menor ambigüedad de sus propios testimonios, que son mucho más abundantes que los aquí citados, no aclaran suficientemente la cuestión.

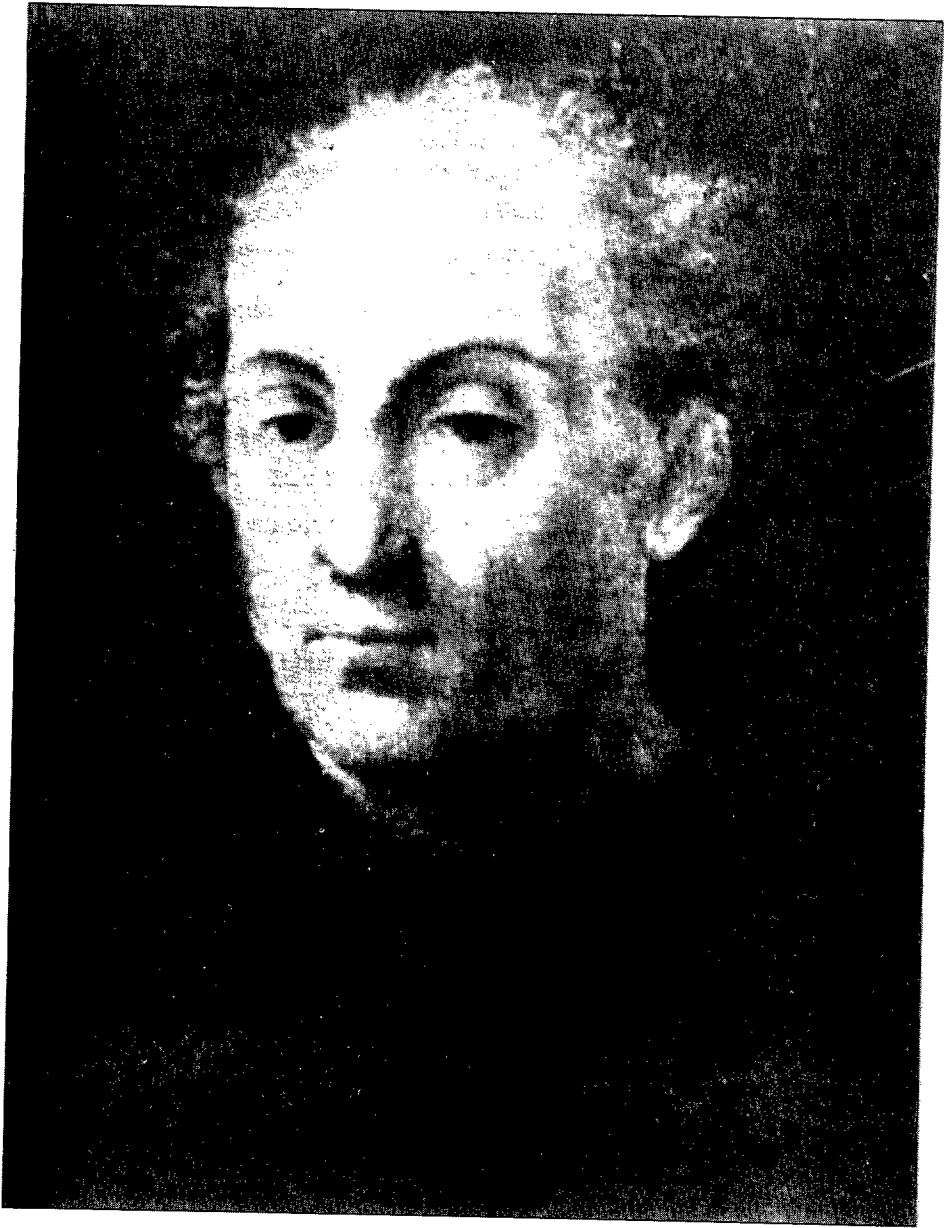
Conclusiones provisionales.

La figura de Colón es una figura mítica, legendaria, sacralizada, pero todavía llena de grandes lagunas. Pretender nuevas aportaciones a su mejor conocimiento sigue siendo el vigente desafío de los historiadores. Ello entraña tal vez cierto peligro de ensombrecer su imagen, pero la verdad debe imponerse sobre cualquier propósito preconcebido. Todavía los documentos auténticos sólo admiten una interpretación: fue corsario desde 1469, y en ese año atacó a la navegación portuguesa; entre 1470 y 1476 cumplió misiones corsarias al servicio del rey de Portugal, en 1476 naufragó durante una batalla a lo largo del cabo San Vicente, estableciéndose en Lisboa hasta 1485; en este

período mandó navíos con los que navegó por los mares de Guinea, completando un ciclo de 14 años al servicio de Don Juan II... Después, la Historia lo entrará por la puerta grande, con el hecho más relevante que vieron los siglos...

Pero ya se sabe que en pura técnica jurídica, las conclusiones provisionales no tienen por qué ser las definitivas. Y del Colón corsario o navegante, antes que descubridor, queda aún mucha tela por cortar...





El retrato más auténtico que se conserva de él quizá sea el de la «Juana», de Como modelo de otros muchos.

FILOSOFÍA DE LA COLONIZACIÓN DE AMÉRICA

José Luis TATO



Introducción.



En los dos últimos números de esta REVISTA GENERAL DE MARINA correspondientes a los meses de agosto-septiembre de 1989 y 1990, respectivamente, se ha venido exponiendo y analizando el hecho del Descubrimiento de América bajo los auspicios de la Corona de España.

Este hecho trascendental, que señaló el comienzo de una nueva era para el mundo que habitamos, siempre ha constituido motivo de estudio y reflexión, dada la extensísima gama de sus consecuencias de todo orden, desde el momento de producirse, el 12 de octubre de 1492 hasta nuestro tiempo actual, y en las páginas de nuestra REVISTA, se han ido reflejando los hitos más importantes de la gesta española, tanto referidos a las a veces increíbles hazañas de nuestros grandes capitanes, como Hernán Cortés o Pizarro, valga el ejemplo, hazañas estas rayanas en la más pura epopeya, con derroche de valor personal, perspicacia política y visión de futuro, que las han enmarcado, según el estricto juicio de la Historia, en el campo legendario, así como, en otra vertiente, al desarrollo a lo largo de años, decenios y siglos de ese concepto denominado colonización, o «acción y efecto de colonizar», según el diccionario de nuestra lengua, que a su vez define este verbo como «formar o establecer colonia en un país», o más propiamente para este caso concreto del entonces «país» americano, inmenso y misterioso, la segunda acepción, «fijar en un terreno la morada de sus cultivadores».

Y esto de fijar en un terreno la morada de sus cultivadores implica el traslado de estos cultivadores de un sitio a otro, a este último, llamado colonia que también encuentra la definición exacta y sabia que otorga nuestra Real Academia de la Lengua a los términos castellanos: «conjunto de personas que van de un país a otro para poblarlo y cultivarlo», y también «país o lugar donde se establece esta gente».

Pero la herramienta de la colonización elabora diferentes productos o elementos sociológicos y sociopolíticos, según actúe la mano que la ha manejado. En este caso pretendemos, con la mayor objetividad, presentar a nuestros lectores unas breves, brevísimas, pinceladas analíticas de la labor, el sacrificio, la abnegación y, en definitiva, de lo que hizo, en forma integrada —y

puede seguir haciendo— España en el denominado Nuevo Mundo, desde el mismo momento en que el Almirante de la Mar Océana puso su pie en las arenas de San Salvador hasta nuestros días.

Un poco de geopolítica.

La colonización de América por España constituye un cúmulo tan inmenso de hechos —algunos contradictorios— y matices que al analizarlos en un artículo, por extenso que sea, y aunque sólo como mera cita cronológica, rebasaría la capacidad de cualquier experto en el tema, y por ende, cuanto más la del que esto escribe, un simple aficionado a la épica y al lirismo, al mismo tiempo, de la Historia. Épica y lirismo, he ahí el núcleo fundamental de la acción española en tierras americanas, porque la épica exige sangre y el lirismo la contiene. Allí en tierras allende el mar tenebroso, los españoles, sin gestos tronitantes, constituyeron el fermento, la masa y la realidad de una colonización «para poblar y cultivar aquellas tierras ubérrimas, pero apenas sin tocar el significado agrológico que parece derivarse de la literalidad de la acción de «cultivar», de dar las labores necesarias a la tierra y a las plantas, sino haciendo especial ahinco en otras labores más humanizadoras que las únicamente dedicadas al campo: la de sembrar en toda la redondez de sus horizontes lo que hoy, después de aciertos y errores —somos humanos, ¿no?—, después de justicias e injusticias en algunos casos, ha germinado en lo que al otro lado del Atlántico proclaman con orgullo sus habitantes, la Raza nacida de la Madre Patria, concepto éste que, a modo de ideograma allí, se ha diluido en cambio dentro de nuestras fronteras hasta casi desaparecer, cuando allí sigue siendo, y cada vez con más fuerza, timbre de limpia honra.

Porque en la época en que se fraguó y llevó a cabo el Descubrimiento fue cuando España empezó a tomar conciencia de sus posibilidades culturales, al examinar su propio ser y la razón de su propia existencia, una vez lograda la unidad nacional, pero es que sin necesidad de expresarlo, esta existencia era necesariamente marítima para su propio sostenimiento, físico y espiritual, fundamentando éste último en el crisol cristiano, esto es, católico-apostólico de esta propia existencia, que precisamente por este carácter apostólico precisaba, por encima de todo, su extroversión, una dinámica exógena que no podía tener otro cauce que el talasocrático.

Es pues, de una lógica convincente, de acuerdo con esta coyuntura espiritual imperante, que Colón descubriera las costas americanas, y que después, y acorde con esta dinámica exógena, España ampliara y completara este éxodo hacia las nuevas tierras, porque además, así se lo pedía la mar. Se creaba entonces lo que en geopolítica se denomina una tendencia, o mejor dicho, un grupo de tendencias que se convirtieron de forma inmediata en impulsos macizos penetrantes a lo largo de meridianos y paralelos de Améri-

ca. y en este fenómeno de los impulsos no podemos prescindir de la influencia de la mar, en este caso de un océano, que facilitaba la ida pero dificultaba el regreso. Era, simplemente, una especie de irás pero no volverás, a la que se plegaron sin pestañear aquellos centauros de España que conquistaron y colonizaron América con la Cruz y la Espada, contradictorias y opuestas en su propia esencia, pero que en la colonización de América coexistieron —ahora que se ha empleado tanto este término— con resultado positivo. Algún político contemporáneo ha dicho que la política hace a veces extraños compañeros de cama y, parafraseándolo, podemos afirmar que a cinco siglos de distancia, la colonización logró esta coincidencia de lecho de dos símbolos divergentes. Pensamos que pudiera ser motivo de meditación este hecho, o al menos preguntarnos si no se buscarían la una a la otra en determinadas situaciones.

Otro aspecto importante, a nuestro juicio, en este proceso colonizador, sin señalar etapas o grados porque la colonización de América se caracterizó siempre por una clara continuidad, sin puntos de brusquedad o ruptura ni inflexiones, es la ausencia de doctrinas racistas dentro de ese gran capítulo de la Etnopolítica, escrito con sudor, sangre y errores también por nuestros antepasados. Y si algo ha habido en este aspecto, ha sido únicamente una buena dosis de falacias acerca de concepciones españolas raciales, falacias que no despiertan en nosotros sino legítimos sentimientos de repugnancia. Podemos, y los hechos y las realidades así lo demuestran, prescindir de estas malhadadas tergiversaciones.

Resumiendo este enfoque, se puede afirmar que el motor activo de la historia de la colonización reside en que el poder de creatividad no descansa en la lucha como su única expresión, sino, como afirma el profesor Vicens Vives, en la capacidad del espíritu para hacer frente a los sucesivos estímulos internos y externos que se le presentan, estímulos estos que corresponden a la conjugación de los factores geográficos —en toda su extensión— y humanos, en todas sus razas.

Los frutos de la colonización.

Muchos talentos relevantes, como Ortega y Gasset, se han lamentado por la «desmembración de España», pero, ¿acaso se desmembra la madre —la Madre Patria— en el parto?, ¿se desmembra la familia cuando el hijo o la hija decide emanciparse, llegada su mayoría de edad? Hay dolor en ambos casos, pero la alegría posterior es bálsamo más que suficiente y compensatorio.

Es de destacar que en la América Ibérica —y no latina como tanto se empeñan ahora en decir— los habitantes que tienen el sentimiento de esta emancipación o independencia son precisamente los criollos, nacidos de la mezcla de los pobladores indígenas con los españoles o portugueses. Digamos de paso que ello ha sido aprovechado en aquella época por el pragmatismo

anglosajón para seguir una rigurosa política que impidiera una mezcla criolla, un pueblo con sangre europea y sangre indígena, que sentirá el amor del propio país.

Ahora bien, en estos últimos años se afirma reiteradamente que ya no es tan sólido aquel concepto de que fue España la que desembarcó en América y no a la inversa. Pero el profesor Rubert de Ventós, catedrático de Estética y prolífico escritor-pensador, opina que a quinientos años del Descubrimiento este reparto de papeles empieza a estar menos claro, pues unos y otros, americanos y españoles —o europeos— no aparecen como agentes de un destino que algunos señalan que los rebasaba por igual, elementos de un proceso que ni unos ni otros habrían propiamente confeccionado, partes de un encuentro puro, cuyo carácter traumático superaba la voluntad misma de las partes, separadas por el elemento mar u océano. Entonces, este proceso ha sido puente sobre las aguas atlánticas, puente que para mantenerse inamovible precisa de pilares firmes y profundos, diseñados, proyectados y contruidos e instalados por los agentes activos y pasivos de esa colonización.

Este es el fruto esencial y capital de tal acción trascendental colonizadora: el puente que permanece enhiesto frente a los más variados embates, tanto propios, que los ha habido y muy potentes, como extraños. Por las calzadas bidireccionales y biunívocas de este puente han circulado toda suerte de elementos materiales —¿qué es la migración?— y espirituales con una vitalidad intensa, propiciada desde los primeros tiempos colombinos, ya que el Descubrimiento significó la creación de una realidad nueva, pues en su momento el 12 de octubre no existía América, embrión a punto de salir a luz, pero España acababa de nacer al agruparse en la unidad nacional las familias que habían convivido —y combatido también— desde el medievo hasta el feliz advenimiento de los Reyes Católicos.

En este orden de ideas, Julián Marías en su obra «Encuentro ¿con quién?» indica que América no existía más que para los recién llegados, y empezó a existir en la mente de alguien precisamente en 1492. Sus habitantes no tenían noción de su existencia, de su conjunto, de su alcance. No se conocían, no habían recorrido su cuerpo, no podían hablar entre sí. Se hablaban centenares de lenguas. Los indios americanos empezaron a hablar entre sí, entre sus diferentes grupos étnicos, cuando pudieron hacerlo en español, y hasta tal extremo, que si los territorios de la Monarquía hasta Tejas, Florida y Luisiana eran España, el gentilicio «americano» estaba con sede vacante, y fue elegido por los fundadores de los Estados Unidos, por lo que «americano» es sinónimo de estadounidense; los otros fueron definidos como latinoamericanos, denominación lanzada por Francia en 1860 para «descafeinar» el pasado español, denominación ésta que también resultó cómoda y sobre todo práctica para los Estados Unidos, no sólo por la igualación de vecinos de un solo molde, sino porque permitía, además, distinguir entre dos categorías de americanos: ellos, y los latinos, los otros.

Y terminamos. ¿Puente sobre el océano? Sí, efectivamente, puente nacido de las exigencias de la mar como elemento de unión, pero que por desgracia no se ha visto claro por todos los que tenían la responsabilidad de no solamente verlo, sino también de su mantenimiento, que posiblemente han considerado que no era preciso probar *in extenso* el decir que la mar es factor de la historia en general porque lo es de manera muy particular de la historia de los pueblos o naciones, o civilizaciones de condición marítima como la nuestra, que ha llevado a cabo la colonización de todo un mundo —y que ahora se empieza a proyectar sobre el anglosajón— auténtica proeza si consideramos que se ha prescindido en alguna forma de nuestra condición marítima, pero sin embargo, la mar está en nuestra obra colonizadora, con ese puente tendido sobre ella, aunque para muchos esa mar no esté a la vista. Y si no hay mar, ¿para qué el puente? Las realidades, aunque no se perciban o no se quieran ver, prescinden muchas veces del factor puramente humano, y tienen la paradoja de ser así a pesar de no haber sido definidas en tales coordenadas, pero es que una de las realidades es que el Atlántico estaba ahí para España, embrión de una razón estratégica no aprovechada, y así la colonización, o su fruto, ese puente a que hemos aludido, en otro caso, tendría ahora más consistencia para proyecciones de relación, que no de fuerza, hacia el mundo actual que tiende a la integración.

Conclusión.

No queremos alargarnos más en estas consideraciones del pensamiento. Nos quedamos en la definición de este puente atlántico, fruto como hemos dicho de la colonización, y terminaremos esta disquisición reproduciendo las siguientes palabras de nuestro Rey Don Juan Carlos I, en las que describe y sintetiza este proceso en sus exactas dimensiones, de forma magistral, como es habitual en su serena ejecutoria regia:

Al llegar España a América, nuestra gente se encontró con una realidad concreta y muy diversa que les indujo a la admiración y les incitó a la fabulación, al dominio y al estudio, tanto como a la empresa evangélica. En este encuentro, ciertamente al tiempo que hermanamiento por el mestizaje, hubo violéncia a la vez que fundación, pero hoy conocemos esta portentosa realidad natural y cultural de la América gracias a la muy notable pléyade de cronistas, minuciosos notarios de cuanto veían y escuchaban.

Nosotros, modestamente, nos hemos limitado aquí a intentar obtener alguna consecuencia de los contenidos de aquellas actas notariales, y sea nuestro entusiasmo y devoción a nuestros mayores lo que pueda compensar nuestras limitaciones.





Cuadro conocido como el de la *Virgen de Colón* o *Colón ante la Virgen*: representa a la Virgen con el Niño Jesús en sus brazos; San Cristóbal, sobre cuya cabeza aparece un Niño Jesús; de rodillas, Cristóbal Colón, según la opinión del marqués de Lozoya y don José Camón Aznar, que lo identificaron como a tal; al fondo, la fachada de la catedral de Santo Domingo, donde Colón dispuso fueran llevados sus restos. De autor desconocido, lo mandó pintar su hijo don Diego. (Museo Lázaro Galdeano. Madrid.)

TU PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME

Ángel Luis DÍAZ DEL RÍO



A mediación del Papado para poner paz entre partes en conflicto, para dirimir cuestiones entre rivales, ha sido práctica común a lo largo de los siglos. Aunque la misión de la Iglesia es predicar la doctrina de Cristo y procurar la salvación de todos los hombres, cualquiera sea su clase o condición, este tipo de mediación ha rendido innumerables beneficios a la Humanidad. Nunca fueron fáciles las cuestiones planteadas, pero el afán de servicio a los

pueblos hizo que los mediadores buscaran las mejores soluciones que, luego, serían aceptadas dada la indiscutible autoridad moral de los Papas. Muy difícil y laboriosa debió resultar la tarea de resolver, por ejemplo, un asunto tan espinoso como el del contencioso por el canal Beagle, causa de que en 1978 se crease una gravísima crisis entre dos países tan entrañables para España como son Argentina y Chile. Pero lo que parecía imposible —no obstante la *decisión* del grupo nombrado por el Tribunal Internacional de La Haya, elevada a la categoría de *sentencia* por el Laudo Arbitral de Su Majestad Británica— pudo ser resuelto.

Durante la primera mitad del siglo xiv portugueses, mallorquines, andaluces y vizcaínos organizan expediciones a las islas Canarias, que dan lugar a una fuerte rivalidad castellano-portuguesa. Para acabar con ella el Papa Clemente VI otorgaba este archipiélago, en 1344, al reino de Castilla. La conquista de sus islas se prolongaría a lo largo de todo el siglo xv, ya que no sería hasta 1495 cuando la última de ellas, Tenerife, fuese totalmente dominada.

A principios del siglo xv Portugal pone en marcha una política expansionista descubridora, cuya figura clave es la del infante Don Enrique. Su ambicioso objetivo a largo plazo —su maravillosa aventura—, consiste en adentrarse en el Mar Tenebroso más allá del cabo Bojador y de las islas Canarias; establecer contactos comerciales con los mercados del África oriental; alcanzar las regiones extremo-orientales productoras de las tan codiciadas especias; atacar a los musulmanes en Oriente por su retaguardia, y extender la fe cristiana, ya que toda su empresa la considera al servicio de Dios y del rey de Portugal.

Cuando el infante don Enrique el Navegante muere en 1460, se ha conquistado Ceuta, descubierto las islas Madera y Azores, y se ha alcanzado, navegando a lo largo de la costa africana, el golfo de Biafra. La bula *Romanus*

Pontifex de Nicolás V, en 1455, ratificada por la *Intercaetera* de Calixto III en 1456, ha autorizado a los portugueses a navegar y descubrir por los mares más allá de Guinea, y llegar hasta las Indias. Pero con las expediciones andaluzas que de forma sistemática envían los Reyes Católicos a Guinea, surgen de nuevo las fricciones entre las dos Coronas peninsulares, a las que pondrá fin el Tratado de Alcaçovas de 1479. A Portugal se le concede la exclusiva de las exploraciones africanas —así como la posesión de las islas Madera, Azores y Cabo Verde— a cambio de su renuncia definitiva a las Canarias. A partir de este momento no queda más camino, para los Reyes Católicos, que el tenebroso océano que se extiende hacia Occidente.

Con la llegada en 1492 a lo que Cristóbal Colón considera es el continente asiático —las Indias Orientales—, las reclamaciones del rey Juan II de Portugal no se hacen esperar. Bajo el amparo de las bulas de Nicolás V y Calixto III, todavía en vigor por haber sido confirmadas por la *Alterni Regis* del Papa Sixto IV, en 1481, los portugueses consideran como suyas todas las tierras descubiertas que se hallen por debajo del paralelo de Canarias, y hacen valer sus derechos sobre las que se encuentren en las Indias Orientales. Una vez más tendrá que ser el Papa, ahora Alejandro VI, el que en 1493 tenga que promulgar la bula *Intercaetera*, que fija la línea divisoria de las zonas de influencia de las dos Coronas: el meridiano situado a 100 leguas al oeste de los archipiélagos de Azores y Cabo Verde. Pero Juan II, que no está conforme con este meridiano, solicita que se desplace hacia el oeste 300 leguas más. Los Reyes Católicos sólo están dispuestos a conceder 250. La cifra final será la de 270, la cual, sumada a las 100 de la bula, dará las 370 leguas que se aprueban con el Tratado de Tordesillas, en 1494. A pesar de esta concesión, piensan los Reyes Católicos —según las informaciones recibidas de Colón— que la parte más oriental de las tierras sudamericanas se encuentran al oeste de la nueva línea divisoria, y que, por tanto, a ellos pertenecen. Para Juan II, por el contrario, esas tierras se hallan ahora en su zona de influencia. El conocimiento de esta verdad, o su suposición, valdrá a Portugal la posesión del futuro Brasil. Y la falta de precisión de este meridiano, y la todavía mucho mayor de su meridiano inferior —por donde se supone se encuentran las islas Molucas o islas de la Especiería— será, otra vez, causa de conflictos entre los dos reinos peninsulares.

La presencia de España en lo que todavía se considera como el extremo oriental del continente asiático hace que Portugal envíe en 1497, con destino a la India, a una flota mandada por Vasco de Gama, la cual alcanzará su destino en 1498. A partir de este momento los esfuerzos portugueses se dirigirán a dominar su zona de influencia, el espacio índico-africano, y a tomar posesión del archipiélago de las Molucas.

Diversas expediciones andaluzas que, entre 1499 y 1503, han recorrido y explorado las costas nororientales del continente suramericano y de la América Central han llegado a la terminante conclusión de que las tierras descu-

biertas no pertenecen ni al Cipango (Japón) ni al Catay (Asia). Se ha descubierto un Nuevo Mundo —en cuya exploración y conquista se está empeñado—, pero que se interpone en el camino hacia las tan codiciadas islas de las Especias. El encontrar un paso a través de la América Central preocupa a los soberanos españoles. Serán Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón (el capitán de la *Niña* del viaje del Descubrimiento) los encargados de encontrarlo, en 1508, sin resultado. También el veneciano Sebastián Caboto, al servicio de Inglaterra, iniciará la búsqueda por estas fechas —navegando por las costas orientales de América del Norte— del que durante un par de siglos será llamado «Paso del Noroeste» igualmente sin resultado. La búsqueda del «Paso del Sudoeste», esta vez por las tierras meridionales del continente suramericano, se le encarga nuevamente a Díaz de Solís en 1514. Descubría el Mar Dulce o Mar de Solís —el actual estuario del Río de la Plata—, pero su muerte a manos de los indígenas interrumpía la exploración de dicho mar, regresando la flota a España.

En 1516 llegaba a Sevilla el portugués Hernando de Magallanes, que afirma conocer la existencia del «Paso del Sudoeste», y por tanto, que es posible llegar a las Molucas navegando siempre hacia Occidente. El rey Don Manuel, sucesor de Juan II, ha rechazado la oferta de Magallanes, y éste, al igual que años antes hiciera Colón, ha vuelto sus ojos hacia España. Está también convencido de que las Molucas se encuentran en la zona de influencia española. En Valladolid, en 1518, era recibido por el rey Carlos I, al que exponía sus planes. La respuesta será poner cinco navíos a disposición de Magallanes, en los que embarcarán 265 hombres, de los cuales una tercera parte son españoles y portugueses, y sin patria conocida los demás. En uno de ellos, en la *Concepción*, figura como maestre —segundo de a bordo— Juan Sebastián de Elcano.

El 20 de septiembre de 1519 Magallanes se hacía a la mar con su flamante flota. Durante el armamento de ésta, en Sevilla, se han producido serios problemas derivados de su carácter dictatorial y de su abierta predilección por los portugueses por él embarcados. Nuevas tensiones se producen durante la travesía atlántica, desde Tenerife hasta la actual Río de Janeiro. Aquí será condenado a muerte y ejecutado el maestre de la *Victoria* por el nefasto delito contra natura por él cometido. La exploración del Mar de Solís, donde se supone se encuentra el tan anhelado «Paso del Sudoeste», no da resultado. En la abrigada bahía de San Julián, cerca de los 50 grados de latitud, en la que se va a invernar, estalla la rebelión contra Magallanes, que éste logra abortar. Han muerto el capitán de la *Victoria*, Luis de Mendoza, y el maestre de la *San Antonio*. El castigo a los responsables de la rebelión es ejemplar. El cadáver de Luis de Mendoza es llevado a tierra y descuartizado. A Gaspar de Quesada, capitán de la *Concepción*, se le condena a decapitación y descuartizamiento. A Juan de Cartagena, capitán de la *San Antonio*, y a su cómplice el sacerdote Pedro Sánchez de Reina se les condena a muerte, aunque serán abando-

nados a su suerte en las desoladas tierras patagónicas. Los demás son perdonados. El orden ha sido restablecido.

Ya bien avanzado el invierno austral, y perdida la *Santiago* en una descubierta a causa de un temporal, Magallanes se ponía nuevamente en marcha hacia el sur. Doblaba el cabo Vírgenes y entraba en la que se llamaría bahía Posesión. El descubrimiento de la primera y segunda Angostura se realiza, de forma totalmente providencial, por la *San Antonio* y la *Concepción*. Pero allí está el tan buscado «Paso del Sudoeste». La exploración del estrecho de Todos los Santos o de los Patagones —de Magallanes para la posteridad— no es cosa fácil. La deserción de la *San Antonio*, la mejor armada y repleta de víveres y pertrechos, va a suponer un duro golpe para las tres naves restantes. Al término de 33 días interminables, en los que se han recorrido 320 millas por desolados y muy peligrosos lugares, se llegaba al cabo Deseado, ante el que se extiende el inmenso y desconocido Gran Océano o Mar del Sur, como años antes ha sido llamado por su descubridor, Núñez de Balboa.

El 27 de noviembre de 1520 se iniciaba la travesía del océano Pacífico, como será bautizado por los expedicionarios. Harán falta tres meses y veinte días para llegar hasta la isla de Guam, durante los que se han recorrido varios miles de millas, encontrando sólo dos islas deshabitadas, y pagado el elevado tributo de diecinueve muertos, causados por el hambre y el escorbuto. Tras recalar en el extremo meridional de la isla de Samar, la flotilla penetraba en el archipiélago filipino navegando por el estrecho de Surigao, tocaba en Leyte y fondeaba ante la de Cebú. De todas ellas se tomaba posesión en nombre de la Corona de Castilla. Magallanes, víctima de una emboscada, moría, el 27 de abril, en la vecina y pequeña isla de Mactán. Y unos días después caían asesinados otros veintidós expedicionarios durante el festín al que han sido invitados por el, hasta entonces, amistoso y leal rey de Cebú.

La *Concepción*, que ahora manda Elcano, se encuentra en tan mal estado que hay que abandonarla en la isla de Bohol, en donde se la destruye por el fuego. Elcano pasa a ocupar el cargo de maestro de la *Victoria*. Ésta y la *Trinidad*, bajo el mando supremo de Juan de Carvalho, recorren las costas noroccidentales de la isla de Mindanao, atraviesan el mar de Sulú y tocan en Brunei, en un vagabundeo de cerca de cinco meses, perdido su principal objetivo de llegar a las Molucas. La inevitable destitución de Carvalho, «por desaprensivo e indeseable», tiene lugar en las proximidades de la actual ciudad de Zamboanga, en la isla de Mindanao. La *Trinidad* pasa a ser mandada por Gómez de Espinosa, y la *Victoria* por Juan Sebastián de Elcano, sobre quien recae también el cargo de tesorero. A partir de este momento se convierte Elcano en el verdadero responsable de la conducción de los dos navíos. El día 8 de noviembre de 1521 se fondeaba en la isla de Tidore, una de las tan ansiadas Molucas. ¡Misión cumplida! Se había logrado llegar a las islas de las Especies navegando siempre hacia Occidente por la zona de influencia española. El rey de Tidore acepta encantado el vasallaje al rey de Castilla. Su rival, el

rey de la vecina isla de Ternate, a la que los portugueses han llegado ya unos años antes, se halla sometida al rey de Portugal.

El regreso a España de las dos naves, dado el mal estado de la *Trinidad*, va a hacerse por separado. Ésta intentará llegar a las tierras de Nueva España (México) navegando por el Pacífico norte, lo que no logrará. El hambre, el frío y las enfermedades le ha producido treinta bajas. De vuelta a las Molucas sería apresada por los portugueses, y solamente su capitán y dos marineros lograrían llegar a España, tras durísimo calvario de prisión en prisión.

El 21 de diciembre de 1521 la *Victoria*, también en precarias condiciones, abandonaba Tidore con cuarenta y tres europeos y trece indios a bordo. Trece mil millas de distancia y la amenaza portuguesa —todavía más temible— la separan de España. Un violentísimo temporal en el mar de Banda pone a la pequeña nave de 102 toneladas en peligro, y su tripulación hace voto de peregrinar al santuario de Nuestra Señora de la Guía si logra salvarse. Desde Timor, en donde se han efectuado importantes reparaciones, se adentraba por el océano Índico, descubría la isla de Amsterdam —en la que no desembarcaba por considerarla deshabitada—, y doblaba el cabo de Buena Esperanza con grandes dificultades, dados los tiempos duros de poniente que encuentra. El hambre será, sin embargo, su principal enemigo. Cuando el miércoles 9 de julio decidía fondear en la isla de Santiago, del archipiélago de Cabo Verde, ha arrojado ya por la borda los cadáveres de veintidós de sus hombres. Con la ocultación a los portugueses de su verdadera procedencia se lograba hacer víveres. Algo les ha llamado poderosamente la atención. A bordo es miércoles y en tierra es jueves. Acababan de completar la vuelta al mundo, y en ello estaba la explicación.

Por tercera vez Elcano enviaba el bote a tierra por más víveres. Pero en esta ocasión los tripulantes eran apresados, por lo que la *Victoria* se hacía inmediatamente a la mar perseguida por sus burlados rivales. Harían falta todavía cincuenta y un días agotadores —el casco de la *Victoria* hace mucha agua, lo que obliga a achicar continuamente— para llegar a Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, casi tres años después de su partida. Se había dado fin a lo que se había llamado «uno de los más arriesgados, portentosos y extraordinarios viajes de la historia de la Humanidad».

Elcano, recibido por el emperador Carlos I, era ennoblecido y recibía su escudo de armas compuesto por dos cuarteles: en el superior, sobre campo rojo, un castillo dorado; en el inferior, sobre campo dorado, dos palos de canela en aspa, tres nueces moscadas y doce clavos de especia; yelmo cerrado encima, y por cimera un globo terráqueo con la leyenda, en latín, *Primus circumdedisti me*.

A mediados del siglo XVI cuenta España con un vastísimo imperio colonial. Resulta increíble lo que unos cuantos miles de hombres han sido capaces de realizar a costa de espantosos sufrimientos, tanto físicos como morales, en

los que tantos y tantos perdieron sus vidas. La creación de este imperio produce en los restantes países europeos una doble reacción. Se crea la leyenda **negra en contra de España, y se emprende el ataque y saqueo de sus colonias**, así como el apresamiento de sus barcos, sin que medie una declaración de guerra.

El primer responsable de la leyenda negra, por muy paradójico que resulte, es el español Bartolomé de las Casas. Hombre idealista y, sin duda, preocupado por la dignidad humana de los indígenas, se ha enfrentado con los gobernantes, con las ambiciones de los colonos y con la incomprensión de los mismos a los que tan apasionadamente defiende. Su delirante «Destrucción de las Indias», publicada en Sevilla en 1522, resulta un brutal y alevoso alegato contra la acción de los españoles en América, los cuales aparecen como hombres crueles, violentos, intolerantes y codiciosos. Los españoles, escribe, han sometido a los indígenas a exterminio sistemático y, en una sola generación, han acabado con quince millones. Cifra, por cierto, muy superior a la población total entonces existente, lo cual no será óbice para que más tarde eleve la cifra de indios exterminados a treinta millones. Europa se asombra y piensa que si esto lo dice un español, que además es religioso dominico, no dejará de ser verdad. La rivalidad y los intereses económicos harán el resto. «**Libelo infamante y pesada colección de bestialidades estúpidas**» es el calificativo que a dicha obra da alguien de tanta categoría como don Ramón Menéndez Pidal.

Los hombres que llevaron a cabo tan ingente tarea tenían, como los demás, sus defectos, sus miserias y, también, sus virtudes. Hombres de hace quinientos años, con un código de comportamiento muy distinto del actual. En el mundo civilizado de entonces los delitos se castigan con extraordinaria severidad, como hemos visto se hizo en la bahía de San Julián. El enemigo, prisionero, puede acabar siendo ahorcado, pasado por la quilla, empalado o encadenado para siempre en una galera a remos. Se acusó a aquellos españoles de crueles y ambiciosos. Los que así lo hicieron lo fueron mucho más en sus posteriores intervenciones. Por otra parte no se puede olvidar que en pocos países se legisló tan solícitamente como se hizo en España para respetar los derechos de los conquistados. Cuando Colón regresa a España con los primeros contingentes de esclavos, se producen serias diferencias entre él y los Reyes Católicos. El rey Fernando indica que estos indígenas «deben estar como vasallos y no como esclavos» y la reina Isabel ordena que «no consientan ni den lugar que los indios, vecinos y moradores de las dichas Indias y tierra firme, ganadas y por ganar, reciban agravio alguno en sus personas y bienes». Teólogos y juristas estudian, por orden del rey Fernando, los abusos a que según denuncias se está sometiendo a los indios. Una nueva legislación, en 1526, especifica la obligatoriedad de que entre las tropas españolas figuren clérigos y frailes para que actúen como evangelizadores y fiscalizadores de la acción conquistadora. Fray Francisco de Vitoria será el precursor del actual

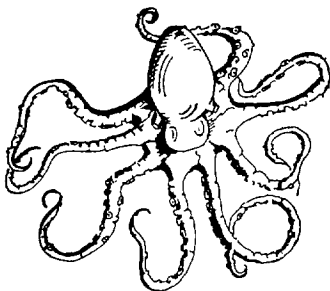
Derecho Internacional y el primero en el mundo en definir el moderno Derecho de Gentes. No obstante el disgusto con que son recibidas por amplios sectores, se imponen una Leyes Nuevas en 1542. A partir de 1556 los descubrimientos deberán hacerse según unas nuevas Ordenanzas. De acuerdo con ellas, Felipe II encomienda a Legazpi —al que ha ordenado tomar posesión de las Filipinas y descubrir el camino de regreso a Nueva España—, que sólo haga uso de las armas en caso extremo de necesidad. Un historiador filipino hablará de Legazpi como «del gobernador más celoso de la honra de Dios y servicio del Rey de cuantos conoció el mundo». Las instituciones religiosas —jesuitas, dominicos, franciscanos y agustinos— desarrollan una impresionante labor en favor de las poblaciones indígenas. España, por último, supo transmitir a los numerosos pueblos conquistados su cultura, lengua y religión, y con ellos se fundió dando lugar a la nueva realidad étnica de mestizaje. No hay que avergonzarse, por tanto, de la acción de España en América, ni padecer de ninguna clase de complejo de culpabilidad.



Las riquezas que se producen en el vasto imperio colonial español —así como en el Brasil y colonias portuguesas— son objeto de las apetencias de los Estados europeos. La emigración de importantes núcleos de población española y portuguesa a las colonias de América no son suficientes para la explotación de las nuevas tierras. En el esclavo negro procedente del África occidental se buscará la solución. Piratas y corsarios surgen de todas partes dispuestos a enriquecerse —o a morir colgados de un penol— con el apresamiento de buques y el saqueo de ciudades. Las campañas comienzan, normalmente, con la escala en las costas de Guinea, desde donde, con las bodegas bien repletas de negros, se dirigen a las de América o a las Antillas. Una vez vendida esta carga humana —de la que se obtienen sustanciosos beneficios— comienza la guerra de corso, en ocasiones con muy buenos resultados. La construcción de fuertes y la adopción de convoyes —a partir de 1564— defendidos con galeones de guerra, serán las soluciones que se adopten para poner fin a tanta rapiña.

Entre estos corsarios está, como uno de los más famosos, Francis Drake. Ha iniciado su brillante carrera profesional navegando a las órdenes de conocidos piratas como John Powell y John Hawkins. En 1577, con el apoyo financiero de la Corona inglesa, armaba tres navíos de guerra, de uno de los cuales —del *Pelican*, de 240 toneladas— Drake será capitán. Con la misión de atacar las ciudades españolas de las costas del Pacífico y de apresar a los buques que naveguen por este océano, Drake se hacía a la mar desde Plymouth el 13 de diciembre de ese año. Se desea también abrir relaciones comerciales con los establecimientos de las islas Molucas, por lo que le acompañan tres naves auxiliares. Tras recorrer las costas orientales de América del Sur, el 20 de

agosto de 1578 iniciaba el paso del estrecho de Magallanes. En cruzarlo invertirá 16 días. Ha perdido uno de sus navíos, y el otro —con los auxiliares— se ha visto obligado a regresar, por lo que hará su entrada en el Pacífico únicamente con el ahora rebautizado *Golden Hind*. Apresa al galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, que transporta un importante cargamento de oro y plata, saquea algunos de los principales puertos de América del Sur y navega a lo largo de las costa de América del Norte en búsqueda del «Paso del Noroeste» que le permita salir al Atlántico. Al no poder encontrarlo —y ante el temor de que los españoles lo esperen en el estrecho de Magallanes— regresaba a Inglaterra por el Pacífico, Índico y cabo de Buena Esperanza. El 26 de septiembre de 1580 hacía su entrada en Plymouth. Su viaje ha sido un éxito. Recibido con todos los honores por la reina Isabel, era ennoblecido y adoptaba como escudo de armas un globo terráqueo con la inscripción en latín *Tu primus circumdedisti me*. ¡Asombroso! A partir de este momento, sir Francis Drake iba a ser, para muchos, el primero en haber dado la vuelta al mundo. No extraña, por tanto, el que a la vista de la placa de bronce que con la inscripción *Tu primus circumdedisti me* que figura en el alcázar del buquescuola *Juan Sebastián de Elcano*, más de uno haya preguntado, inocente y delicadamente, si no fue Drake quien por primera vez realizó esa hazaña.

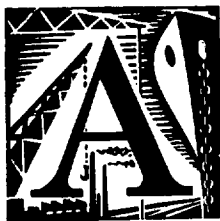


DOÑA MARINA Y LA FIDELIDAD NATIVA ANTE EL 1992

Jesús Antonio TÍE TRILLA
Subteniente Escribiente

«Ha sido dicho que detrás de un gran hombre existe siempre una gran mujer...»

ANÓNIMO



modo de prólogo debemos decir que este artículo se propone, tan sólo, rendir un sencillo homenaje a la dama mexicana bautizada con el nombre de doña Marina, y que al decir de un buen número de historiadores era «inteligente, sagaz, enérgica y que, con el pasar del tiempo, fue para la conquista un elemento tan valioso que a los ojos de los devotos españoles debió parecer como una mensajera del Señor» (Salvador de Madariaga).

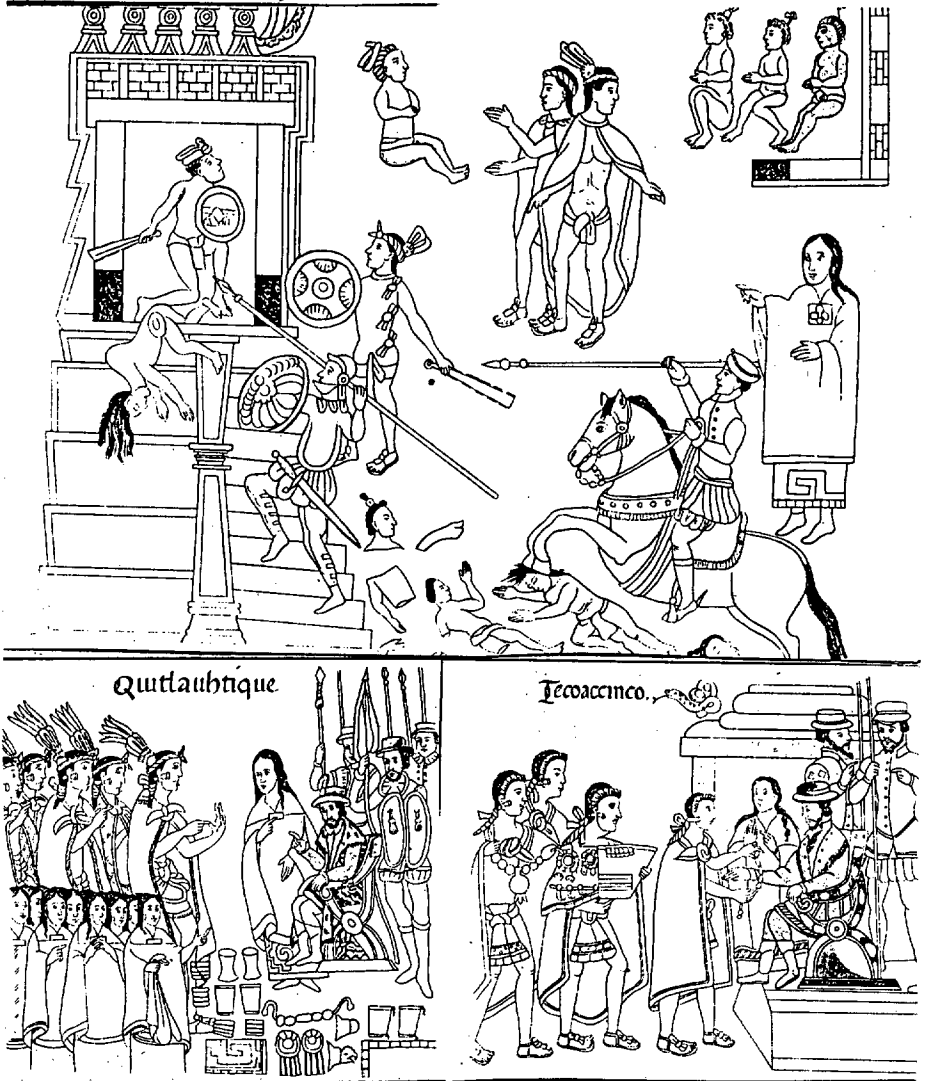
Me declaro rendido admirador de todos aquellos, hombres y mujeres, conquistadores o nativos, que con su sangre y valor lograron conquistar para España extensos territorios y enormes riquezas, que marcan una época de esplendor para su Patria común —adoptiva o no— como jamás se conoció.

Mucha tinta se ha vertido sobre sus gestas, y acaso no sea el momento de trazar, una vez más, un orden cronológico de hechos o biografías, sino más bien el de mencionar a aquellos elementos que coadyuvaron para que las hazañas tuviesen lugar.

Tomemos a modo de ejemplo la conquista del imperio azteca por nuestro extremeño Hernán Cortés, sobradamente conocido, del que esculturas y placas recuerdan su gesta a lo largo de los tiempos. Es posible que si citamos a doña Marina creamos que sólo conforma el elemento exótico de la gesta de nuestro conquistador. Mas tras reveladora lectura abundante sobre el tema, puede afirmarse que sin el apoyo y la generosa fidelidad de este «elemento exótico», no hubiera sido posible el hecho. No se debe intentar siquiera desmerecer la figura de Cortés, hombre astuto, dotado de un gran tacto político y, por ende, generoso (cualidades imprescindibles para poder emprender tan magna obra) que es protagonista indiscutible de la hazaña.

No obstante, ello no debe impedirnos aceptar la certeza de estas aseveraciones en el sentido de que aunque Cortés sea la figura principal de los acontecimientos, el papel que correspondió a los reseñados como elementos exóticos fue de una importancia capital.

La ayuda recibida de la fidelísima doña Marina, bella e inteligente dama indígena, fue excepcional y decisiva a tenor de los testimonios aportados por diferentes historiadores, no precisamente mexicanos.



Códices en los que se puede apreciar la presencia permanente de doña Marina, en tres distintas facetas: Haciendo indicaciones en un enfrentamiento armado (código superior), recibiendo a los caciques y a los embajadores de Moctezuma (códices inferiores izquierdo y derecho, respectivamente).

No sólo como intérprete —función en la que colaboraba el español Jerónimo de Aguilar, que había estado sirviendo como esclavo durante ocho años de los indios de Tabasco, tras ser capturado en una expedición de ayuda a Vasco Núñez de Balboa—, sino como negociadora y valedora ante los «calachonis» (caciques), embajadores de Moctezuma y, posteriormente, ante el mismo emperador azteca.

Si alguna vez leemos, refiriéndonos a esta dama, la expresión de «barragana», aceptamos que ésta significa tan sólo concubina legal, y que lo fue del capitán Alonso Hernández Puertocarrero y, más tarde, de Juan Jaramillo.

Venía, al igual que las demás hijas de «calachonis» dadas por sus padres a Hernán Cortés y sus capitanes, a ser como una esposa en todo menos en el Sacramento, recibiendo el tratamiento de «doña», como símbolo de nobleza que aglutinaba en sí respeto y deferencia con ellas por aquellas personas de su entorno.

Haciendo justicia a doña Marina, dice Hammond Innes, literalmente, en su obra *Los conquistadores españoles*: «Esta mujer enérgica e inteligente, que pronto llegó a dominar el idioma español, tendría un papel decisivo en la conquista, pues conocía el “nahuatl”, lengua de los aztecas de Culua y México...», y añade: «Esta princesa, desde niña, era una gran señora y cacique de pueblos y caciques».

Era, como puede verse, lengua de Cortés y consejera permanente. Ya que con su mente ágil y despierta, unida al conocimiento de la idiosincrasia del indígena y sus temores, permitía al conquistador alcanzar seguridad en cada uno de los movimientos ante Moctezuma.

El historiador Jaime Pérez, en su obra *Cortés*, escribe sobre ella: «Aquella mujer excepcional estaba destinada por los hados favorables a convertirse en su ninfa Egeria y en una colaboradora mucho más eficaz que ninguno de sus lugartenientes masculinos...» Añade más adelante: «La presencia de doña Marina (eufonía con la primera parte de su nombre azteca Malinali Tenepal) dará un nuevo carácter y otra seguridad a las operaciones de conquista. Ella será el ángel guardián de Cortés y como un símbolo de la futura hermandad entre los dos pueblos, mexicano y español. Pero al margen del acontecer venidero, la joven india se hizo útil, imprescindible casi, a los expedicionarios, a partir del instante en que pisó los tablones de la nave capitana...»

¿Puede añadirse algo más a este comentario que roza lo poético?



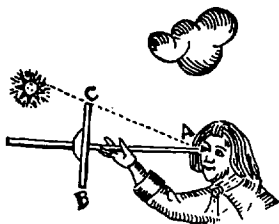
Finalmente, y en un intento de resumir los acontecimientos de tan singular personaje, recordemos un comentario de nuestro Salvador de Madariaga sobre sus relaciones con Hernán Cortés, en su obra de este mismo título: «... En cuanto Puertocarrero salió para España, la trajo a sí, haciéndola madre de uno de sus hijos, al que dio el nombre de su propio padre...», y añade des-

pués: «Su hijo, don Martín Cortés, que tuvo de doña Marina, fue comendador de la Orden de Santiago.»

Acaso este simple comentario pueda explicar en parte los fuertes lazos que rápidamente la unieron a la causa española; ese trato de igualdad para con la progenie mestiza, a la que, como podemos comprobar, se le distinguía al mismo nivel de sus hijos del todo blancos, es un ejemplo único en la Historia.

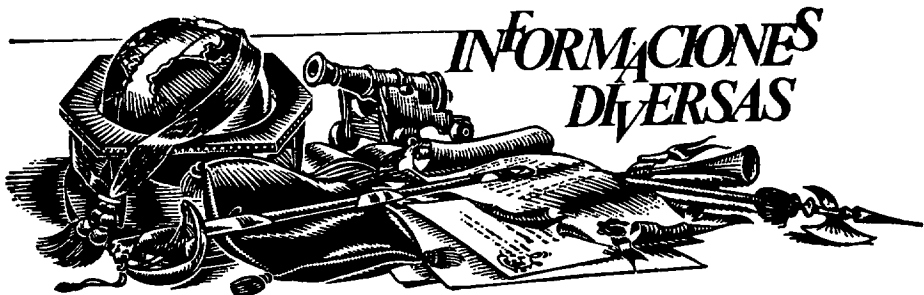
Podríamos, por último, proponer a las autoridades responsables de los actos conmemorativos de 1992, a través de estas modestas líneas, un sencillo homenaje del pueblo español a la heroína doña Marina, así como a los pueblos fieles y valientes de Cempoala y Tlaxcala por su participación *decisiva* en la ayuda a Hernán Cortés, sin la que no hubiera sido posible la conquista del imperio azteca.

Deben ser recordados por todos los españoles con cariño y afecto, y cuando se escriban sus nombres en las páginas de la Historia de España se haga con letras mayúsculas, para gloria nuestra y del gran pueblo mexicano.



BIBLIOGRAFÍA

- Hammond Innes: *Los conquistadores españoles*, Editorial Noguer.
Jaime Pérez: *Cortés*, Editorial Círculo de Amigos de la Historia.
Salvador de Madariaga: *Hernán Cortés*, Editorial Espasa-Calpe. S. A.
José Repollés Aguilar: *Historia de España*, Editorial Petronio.
Revista *Tiempo de Viajar*, núm. 10, mayo de 1986.



INFORMACIONES DIVERSAS

LAS JOYAS DE NUESTRO MUSEO

El estuche náutico de Felipe II

La ciencia, convertida en objeto de arte.



ESTE tipo de objetos se encuentra entre los de carácter científico más buscados por los coleccionistas, que los han acabado por convertir en artículos de gran lujo.

Son cajitas que reúnen en su interior diversos instrumentos hábilmente superpuestos, entre los que se encuentran normalmente cuadrantes solares y lunares, tablas de longitudes y latitudes, calendarios, cartas geográficas y astrolabios, en oro, plata o latón dorado, y más raramente en madera con incrustaciones de vermeil, pero siempre constituyendo un trabajo exquisito de orfebrería.

Constituyeron en la época de su fabricación un obsequio ideal para personajes de gran poder y cultura, dado su alto costo, su valor artístico y la dificultad que entrañaba la reproducción esmeradísima en pequeño tamaño de auténticos instrumentos astronómicos, geodésicos y náuticos, con gran profusión de detalles técnicos.

La fábrica de estas piezas adquirió un gran auge durante los siglos XVI y XVII, destacando las firmadas por los maestros alemanes como Habermel, de Praga; Schissler y Klieber, de Augsburgo; Trechsler, de Dresde; Hager, de Arnstadt; Heiden, de Nuremberg; Schneipp, de Munich, y desde luego Volckhmer, que fue el más conocido, de Brunswick.

Humfrey Cole se convertiría en el más famoso de los constructores ingleses de «astronomical compendiums» del siglo XVI.

Los «nécessaires astronomiques» franceses son menos numerosos y no siempre firmados, pero de una elegancia y de una fineza de ejecución excep-

cionales: entre ellos cabe destacar los construídos por Pierre Du Jardin, en París, durante la primera mitad del siglo XVII.

Cada escuela tiene sus características propias, rivalizando todas en belleza y exactitud, no conociéndose dos estuches iguales ni entre los pertenecientes a un mismo orfebre, ya que el conjunto de las piezas de que se componen se presta a variadísimas combinaciones.

En los grandes museos especializados del mundo como el Astronomical Museum de Chicago, el Kunsthistorisches Museum de Viena, el Conservatoire National des Arts et Métiers de París, y el National Maritime Museum y el British Museum de Londres, se exponen ejemplares, siempre escasos, de estas raras obras científicas y de arte.

También el Museo Naval de Madrid cuenta con una dignísima representación.

Nuestro estuche náutico.

Uno de estos preciosos conjuntos, conocido como «estuche náutico de Felipe II» se expone en la Sala del Patronato del Museo.

Su denominación se debe a la suposición de haber sido fabricado para dicho rey; suposición a la que llegó el marino, historiógrafo e investigador Cesáreo Fernández Duro, en base al gran valor de la pieza, en su fecha de fabricación y en el hecho de proceder el Real Patrimonio, ya que con anterioridad a 1876, en que pasó a formar parte de los fondos del Museo Naval, perteneció a la Biblioteca de Palacio.

Es una cajita en forma de prisma rectangular, de base cuadrada, de 118 mm. de lado y 36 mm. de altura, de bronce esmaltado, dorado y grabado.

En una de sus caras laterales menores una cartela manifiesta el taller de origen:

THOBIAS VOLCKHMER BRAVNWEIGSENSIS FACIEBAT
ANNO CHRISTI 1596

Su autor es, pues, aquel renombrado orfebre, matemático y cosmógrafo del duque de Baviera que, nacido en 1560, se daría a conocer en Munich y Brunswick entre 1586 y 1624, fecha de su muerte, y fabricaría en 1608, para su señor y mecenas, el extraordinario cuadrante de bronce dorado que se conserva hoy día en el florentino Museo di Storia della Scienza, destacando por su hermosa factura entre una veintena de otros de la mayor importancia.

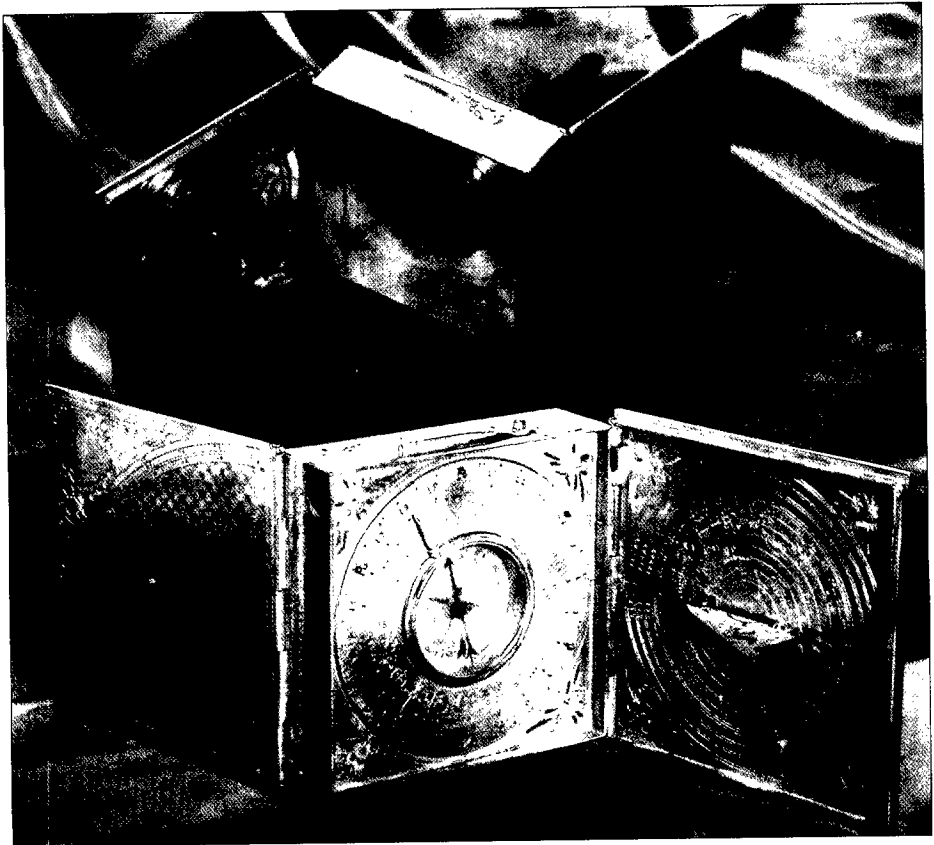
La cubierta superior del estuche muestra grabado un mapa circular que reproduce el hemisferio norte; el Ecuador, que constituye su límite, aparece graduado, al objeto de representar las longitudes de las distintas regiones, misión fundamental del instrumento. Los paralelos figuran como círculos

señalados de diez en diez grados en la proyección ortográfica general, mientras que los meridianos aparecen como radios trazados en cada división de 15 grados que constituye una hora.

Es de destacar que el meridiano 0º, graduado de dos en dos grados, está situado entre las Azores y las Canarias, pretendiendo probablemente coincidir con la interpretación más favorable a la causa castellana del Tratado de Tordesillas, que repartía el mundo entre portugueses y españoles, poniendo como límite el primer archipiélago, pero sin especificar a partir de cuál de las islas debía de iniciarse la medición. Caso de contarse desde la isla más oriental, extensas regiones del Brasil portugués corresponderían a la zona española.

De resultar cierta esta hipótesis, ello supondría un punto más a favor de los que, como Fernández Duro, opinan que el estuche fue fabricado para Felipe II.

El plano facilita, según la costumbre de las cartas y globos de la época,



alguna información escrita que a nosotros nos puede parecer superflua, como la que aparece en medio de Méjico, al que en vez de Nueva España denomina «Hispania major», ilustrado sobre las últimas hazañas colonizadoras cortesianas con la leyenda «Devicta Anno 1530».

Los espacios no cubiertos por el mapa, y que corresponden a las esquinas de la tapa, aparecen decorados con regordetes soplonés, y diversas naves y monstruos marinos pueblan los espacios marítimos.

En la cara interior de la tapa está representado el hemisferio sur a escala algo menor, pero de características y decoración similares al anterior.

Fuera del círculo con la graduación de los meridianos se muestran otros tres menores concéntricos en los que figuran grabadas tres latitudes (45, 48, y 51), cortados por líneas horarias, a modo de cuadrantes solares, ya que la tapa puede colocarse verticalmente y actuar a modo de reloj de sol mediante una chapeta triangular que lleva la inscripción «Axis mundi» —eje del mundo—, marcando las horas con la sombra proyectada.

En las esquinas de esta cara aparecen los esmaltes en verde y rojo de frutas y hojas.

La base opuesta, que es también una tapa pudiendo abrirse la caja por ella, tiene grabado un cuadrante de reducción con un agujerito para permitir el paso al hilo de la plomada correspondiente, pero sin pínulas. En el espacio no ocupado por el cuadrante aparece un escudo vacío, destinado a ser grabadas en él las armas o iniciales del propietario; circunstancia esta última que parece ir en contra de la opinión de los que abogan por un encargo de Felipe II, ya que en ese caso parece natural que el artista hubiese grabado su distintivo o escudo.

Al dorso de esta tapa inferior aparece un precioso astrolabio plano de 105 mm. de diámetro con su correspondiente araña y pínola. En las cuatro esquinas de la tapa se representan los cuatro elementos: Ignis, Aer, Terra, Aqua; debajo de ellos los caracteres y personalidades humanas que se les asimilan en opinión de galenos y alquimistas: Cholericus, Sanguineus, Melancholicus y Flegmaticus.

Abierta la caja por su tapa anterior se encuentra en el fondo una brújula de 45 mm. de diámetro cuyos ángulos ocupan también frutas y hojas esmaltadas, con un ábaco de equivalencia de grados y horas, y un anillo geométrico con representaciones de los doce vientos en forma de eolos que expulsan el aire, cuyas características también se representan; así el caliente Volturmo expulsa solcillos y Auster pequeñas calaveras que denotan su malignidad.

Por el otro lado de la brújula, siete coronas concéntricas nombran y dan la posición de numerosas ciudades, mientras que un cilindro central presenta las influencias planetarias de los astrólogos, y un calendario muestra ya la reforma gregoriana.

En su interior una cuerda de seda de unos 14 metros de longitud, dividida en sectores de diferente color, hace las veces de cinta métrica. Aunque se des-

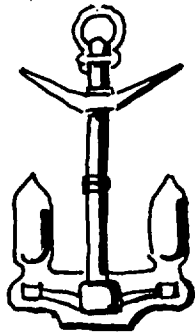
conoce a qué tipo de medida se refiere, al parecer del que fue ilustre astrónomo de la Armada, Salvador García Franco, se trata de pies de Sajonia. Es este mismo autor quien se plantea si esta caja de instrumentos es realmente un estuche náutico, ya que el astrolabio es del tipo terrestre y el cuadrante carece de pínola, por lo que no podría tomar alturas estelares, mientras que el cordón de seda parece referirse a una medida de longitud terrestre.

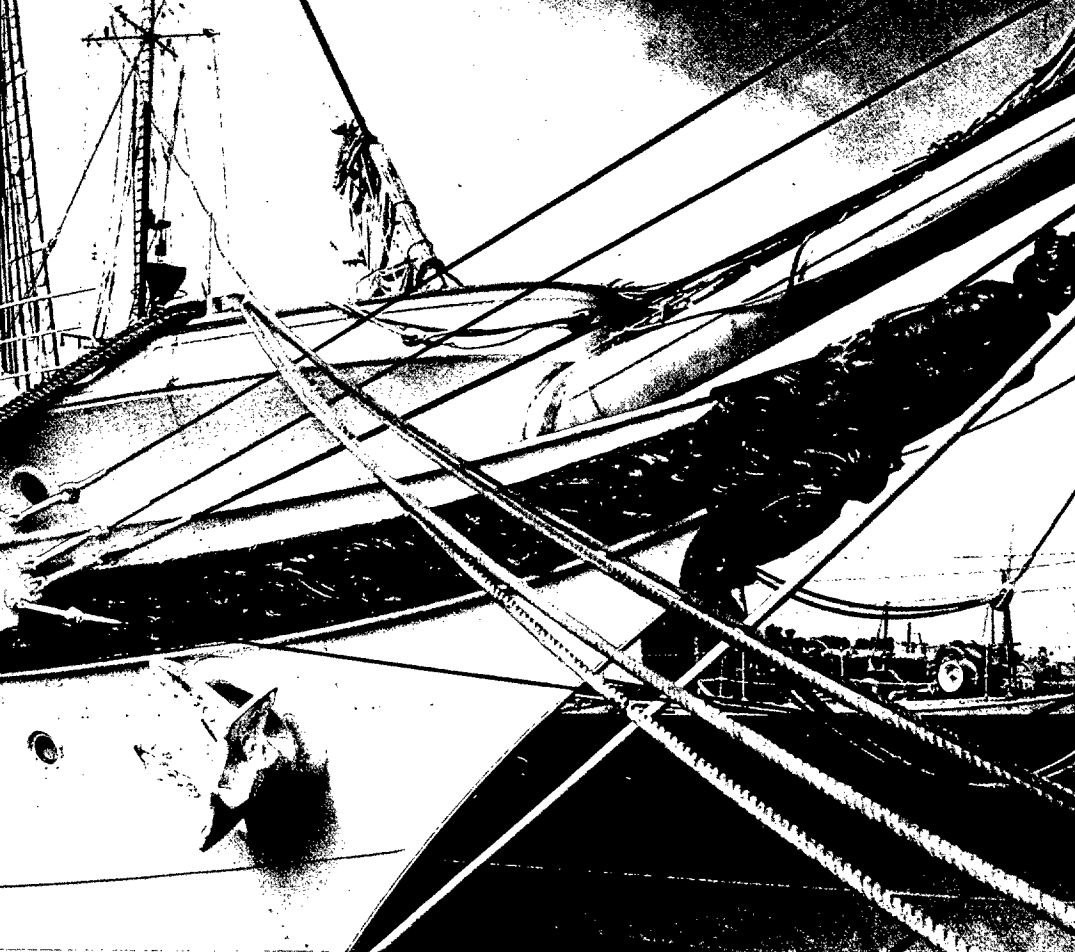
En cualquier caso su uso parece polivalente, y el esmero de su fábrica, la riqueza de sus materiales y el increíble compendio de información que aporta hacen de ella una de las joyas más características de nuestro Museo.

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA



Del Patronato del Museo Naval

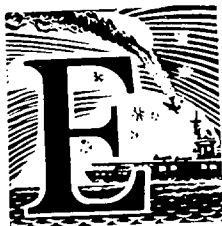




Mascarón del buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano». Autor: Juan H. del Rivero.

LA CONMEMORACIÓN DEL IV CENTENARIO

Introducción.



El descubrimiento de América constituye una de las campañas de mar más hermosas y trascendentales que registran los anales marítimos del mundo; considerada desde este punto de vista, la expedición realizada por el gran navegante resulta superior á todo encomio, y las hipérbolas más exageradas parecen débiles elogios dedicados á tan maravillosa empresa», así comenzaba un artículo titulado *El Centenario*, del que era autor don Federico Montaldo, médico primero de la Armada, que publicaba la REVISTA GENERAL DE MARINA en su cuaderno de agosto de 1892. La grandeza de la gesta requería una conmemoración digna de ella y que, por primera vez, se hacía; con tal motivo, fueron muchos los festejos de diverso carácter que se celebraron, no sólo en España, como veremos, sino también Italia, Estados Unidos y otros países celebraron la efeméride. Dejando aparte el viaje de las tres naves: *Santa María*, *Niña* y *Pinta*, que al mando del capitán de fragata don Víctor Concas y Palau recordaron el hecho, que ya conocemos (1), vamos a rememorar los que en dichos países se celebraron.

Ya con varios años de antelación a la fecha del Centenario, se había fundado en Huelva (21-III-1880) la Sociedad Colombina Onubense, cuyo centro oficial para la celebración de actos radicaba en el monasterio de la Rábida, teniendo como presidente honorario al duque de Veragua; para la realización de trabajos se componía de cinco comisiones (religiosa, administrativa, festejos, científica e histórica, y literaria y artística), la labor de éstas era varia, entre otras, «celebrar todos los años la salida el 3 de agosto de la empresa colombina, procurando lograr dar carácter nacional á la conmemoración; invitar á las personas que destacasen por el estudio de América ó del Descubrimiento; gestionar un monumento en la Rábida alusivo á la gloria de Colón y los marineros de Palos; fundar una biblioteca colombina y un museo de objetos artísticos; nombrar comisiones para asistir á los Congresos Americanistas y lograr que uno de ellos se celebrase en la Rábida; estrechar relaciones entre España é Hispanoamérica y solicitar la cooperación de las personalida-

(1) *Las naves del IV Centenario*, José Fernández Gaytán. REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre, 1990.

des más adecuadas, nombrándolas socios protectores ú honorarios» (*Reglamento de la Sociedad Colombina Onubense*, 1880).

Entre los varios proyectos que con motivo del IV Centenario se hicieron, fue uno de ellos, hecho realidad, el de la iniciativa de la aristocracia española de levantar un monumento, en Madrid, a Colón, mediante suscripción entre los pertenecientes a esta clase, para celebrar el matrimonio de Don Alfonso XII con Doña María Cristina de Habsburgo-Lorena, construido entre los años años 1881 y 1885; también en Barcelona se inauguró, en su puerto, otro al gran navegante, dentro de los actos a celebrar con motivo de la Exposición Universal de 1888.

Por reales decretos de 28 de febrero de 1888, a propuesta del presidente del Consejo de Ministros —lo era a la sazón don Práxedes Mateo Sagasta—, en cuyo *Preámbulo*, refiriéndose a la proximidad de la fecha del Centenario del Descubrimiento del Nuevo Mundo y el deseo de muchos españoles y extranjeros de conmemorarlo, se decía que, «deseen celebrarlo con espléndida gratitud las principales naciones colonizadoras y las que sus enérgicas y florecientes colonias han nacido luego. No es de extrañar tampoco que todas estas naciones, incluso la poderosa República de origen británico, hagan justicia á España y reconozcan sus derechos á tomar la iniciativa y el primer puesto en la solemne conmemoración con que se debe honrar al gran navegante. La Italia puede jactarse de haberle dado el ser, España lo adoptó por hijo y le dio recursos y compañeros y sucesores capaces de poner cima á su empresa»; por estas razones, se determinaba la creación de una Comisión Real «con amplias facultades», siendo su primer objetivo el de la organización de una Exposición, en Madrid, que «dividida en dos partes, tendrá un sólo objeto: el de dar idea al mundo de lo que era América hace cuatro siglos y de lo que es ahora», se recababa el concurso de Portugal y Brasil, encargándose también de redactar el programa de las festividades.

La aprobación de estos reales decretos y constitución de la Comisión, fue un factor decisivo de tranquilidad, por la alarma producida en España por las noticias que se tenían de los preparativos que se hacían en los Estados Unidos para conmemorar la fecha del Descubrimiento; el 7 de julio de 1887, publicaba *Las Novedades*, periódico de Nueva York, un artículo en el que se hacía referencia a los proyectos americano y español, también J. L. M.^a Curry, embajador en Madrid, solicitó en una audiencia con la Reina Regente datos «sobre las acciones encaminadas por nuestro país para celebrar el IV Centenario», la respuesta del, por entonces, ministro de Estado, Moret, se publicó en el periódico neoyorquino *The Independent*, y que, por su interés, transcribimos:

Madrid, 15 de julio de 1887.

A S. E. J. L. M. Curry:

Mi querido Señor y distinguido amigo: En contestación a la grata carta del 4 del corriente, que ha tenido Vd. la bondad de dirigirme, tengo el gusto de informarle de que el Gobierno se está preparando desde hace algún tiempo para celebrar de una manera digna de su importancia el cuarto Centenario del descubrimiento de América. Al efecto, el Consejo de Ministros ha examinado ya la cuestión en diferentes ocasiones, y yo en su nombre he consultado con el Duque de Veragua —el heredero y más legítimo representante del glorioso navegante— en cuanto a los medios más adecuados para dicho objeto. No han sido todavía determinados definitivamente esos medios, por cuya razón me reservo la comunicación del programa de las fiestas; pero puedo anunciar las siguientes decisiones:

Primera.—Que España tomará la iniciativa para la celebración, de la manera más solemne, del Centenario del Descubrimiento de América en 1492. Segunda.—Que al efecto invitará a todas las naciones que pueblan los territorios descubiertos por Colón a que tomen parte en esta solemnidad. Tercera.—Que España está dispuesta, al mismo tiempo, a tomar parte en cualquiera demostración análoga que pueda verificarse en el continente americano para conmemorar el gran acontecimiento.

Espero que esta contestación satisfará completamente las preguntas que ha tenido Vd. la bondad de hacerme y le facilitará el medio de informar a su Gobierno y a todos los interesados en el asunto en cuanto a los propósitos y decisiones de España. Aprovecho con gusto esta ocasión de repetirme su afectísimo amigo. SEGISMUNDO MORET.

Fue esta carta la primera declaración oficial en la que un miembro del Gobierno exponía el criterio de éste respecto a los derechos históricos que España tenía para la organización de los actos conmemorativos del IV Centenario, aunque, también, hacía notar el carácter universal que deberían tener estos festejos.

Constituida la Comisión, fue nombrado como presidente el duque de Veragua, como secretarios, don Juan Varela y don Juan Francisco Riaño, designándose como vocales un cierto número, siendo éstos representantes del Ejército y la Armada, de las Reales Academias y Sociedad Geográfica; del estado Eclesiástico; tribunales; Consejo de Ultramar y Cámaras de Comercio; tenía ésta facultad «para redactar y someter el programa de festejos, recomendar otras medidas auxiliares y dirigirse al Jefe del Gobierno o a los Ministerios interesados», también, la de «invitar á otras corporaciones y particulares con el fin de asociarse, allegar recursos y prestar los objetos necesarios para la mayor solemnidad de la conmemoración»; con objeto de llevar a

cabo estas misiones, se crearían varias subcomisiones cuyos miembros nuevos serían designados por el Gobierno, así como delegaciones provinciales, con el fin de que hubiera también una participación del pueblo.

Con respecto a la cuestión financiera, los gastos serían sufragados, incluyendo en los presupuestos de los cinco años siguientes, hasta el 30 de junio de 1893, con un crédito anual de 500.000 pesetas; sin embargo, éste no se hizo efectivo, variando a partir del presupuesto para los años 1889-1890 las cantidades asignadas, que fueron 400.000; en 1890-1891, 200.000; 1.200.000 en 1891-1892, y, para gastos extraordinarios, 215.912 pesetas.

En cuanto a los preparativos de la Exposición, se delegaron en una Comisión especial, que se trasladaría a los países hispanoamericanos, y, con la colaboración de nuestros diplomáticos y los de éstos, interesarán a los respectivos gobiernos su participación en la misma; sin embargo, la labor de esta Comisión durante los casi cuatro años de su actuación fue muy escasa, lo que ocasionó la reacción de la prensa, con abundantes quejas, contrastando la casi nula actividad de aquélla con la de otros países, como Italia y los Estados Unidos.

También la Sociedad Colombina Onubense expuso sus quejas por el olvido, a su justo parecer, en que se tenía a Huelva por parte de la Comisión, anteponiendo a ella a otras ciudades, celebrándose, el 5 de octubre, una manifestación popular que apoyaba esta queja; consecuencia de ella fue elevar a la Reina Regente una exposición reivindicativa de los derechos históricos que la asistían de gozar de una mayor participación en los actos conmemorativos.

En julio de 1890, con el cambio de Gobierno y la llegada al poder del partido conservador, comienza una nueva etapa en los preparativos de la conmemoración del IV Centenario; don Antonio Cánovas del Castillo, nuevo presidente del Gobierno, prestó, desde un principio, un entusiasta apoyo a su celebración, creándose una Junta; en 1891, a fin de hacer efectivas las medidas que determinaban los reales decretos de 28 de febrero de 1888.

Creada esta Junta, por Real Decreto de 8 de enero de 1891, señalaba Cánovas en su *Prólogo*, que, pese al carácter internacional del IV Centenario, era de un especial interés para España y los países hispanoamericanos, «pues si Colón rasgó el velo que oculta un Nuevo Mundo al antiguo, pertenece a nuestra patria el honor; que si la Santa Religión Cristiana ilumina hoy las conciencias desde el cabo de Hornos hasta el seno Mexicano, a los españoles se debe; que si los europeos disfrutaban de las riquezas sin cuento de la hermosa tierra americana, ante todo tienen que agradecerlo a los trabajos increíbles y al valor pertinaz de nuestros antepasados».

No por la creación de esta nueva Junta desapareció la anterior, a la que se le asignó «el cumplimiento de los acuerdos adoptados anteriormente, junto a la posibilidad, más nominal que efectiva, de elaborar nuevos proyectos». La actividad principal la tuvo, desde un principio, la nueva Junta, a la que Cánovas

vas le dio los medios necesarios para el cumplimiento de sus fines; incluyó en ella a los ministros de Estado, Ultramar y Fomento, reservándose la presidencia para el que fuera presidente del Gobierno o Consejo de Ministros, y, como vicepresidente, un miembro de la Comisión; de ella formaban parte también los alcaldes de Madrid, Granada, Valladolid, Huelva y Barcelona; ministro de Portugal, un representante de las repúblicas hispanoamericanas y los secretarios de la Comisión, así como un número indeterminado de sus miembros, «según las necesidades»; a ella se incorporaron también los presidentes o delegados de las principales entidades privadas del país, como el Ateneo, el Fomento de las Artes, el Círculo Mercantil, las Cámaras de Comercio, etc. Respecto a la Exposición, el gran número de dificultades con que se tropezaba para reunir en ella los «productos industriales y comerciales de las repúblicas hispanoamericanas» obligó a que este proyecto se convirtiera en una Exposición Histórica Europea, continuando, a su vez, la Exposición Histórica Americana. Esta Exposición Histórica Europea «presentaría el estado de la cultura en el Viejo Continente, especialmente en la península Ibérica, durante los siglos comprendidos entre la desintegración del reino visigodo y la época de los descubrimientos.

Fue una idea de don Antonio Cánovas el concentrar en la provincia de Huelva los actos del 6 de agosto, aniversario de la partida de las tres naves, y del 12 de octubre, fecha del descubrimiento del Nuevo Mundo, desplazándose, en febrero de 1890, una comisión a Huelva con objeto de tomar las medidas necesarias para la restauración del monasterio de la Rábida y fijar el emplazamiento del monumento conmemorativo del IV Centenario.

Constituida la Junta (11-I-1891), bajo la presidencia de don Antonio Cánovas del Castillo, se dividieron sus miembros en cuatro secciones:

- 1.^a Encargada de la Exposición americana y negociaciones de carácter internacional, presidida por el ministro de Estado, duque de Tetuán.
- 2.^a De obras y exposiciones del trabajo, presidida por el ministro de Fomento, Santos de Isasa.
- 3.^a Preparación del Congreso, recepción de los americanistas y participación de las Antillas en los festejos, presidida por el ministro de Ultramar, Antonio María Fabié.
- 4.^a De relaciones generales, presidida por el capitán general, Joaquín Jovellar.

A esta 4.^a Sección se le autorizó, por Real Decreto de 29 de enero, para que pudiera dirigirse oficialmente a las autoridades, corporaciones y centros administrativos, «en todo lo necesario para cumplir su misión».

El 13 de febrero se creó una segunda vicepresidencia, designándose para ocuparla al almirante don Luis Hernández Pinzón, que representaría a la Junta en Huelva.

Con algunas modificaciones, que aquí no hacen al caso, en los cargos directivos, la Junta gozó desde un principio del favor de la prensa en general, que veía en ella a un organismo capaz de llevar a buen fin la organización de los actos conmemorativos del IV Centenario; uno de los primeros acuerdos de aquélla fue la de editar una publicación periódica, «mediante cuadernos coleccionables, que formasen al final un lujoso libro de tres o cuatro tomos», al objeto de dar noticias de los acontecimientos que se realizaran con motivo de la conmemoración del IV Centenario; se tituló esta publicación *El Centenario*.

Grande fue la actividad de la Junta del IV Centenario, contando, desde su creación, con la colaboración de entidades oficiales y particulares, se les dio una orientación cultural a todos los festejos, especialmente a los congresos y exposiciones, lo que motivó la queja de gran parte del sector popular, pudiendo ser subsanado este criterio; y en todas las ciudades españolas los escaparates de las tiendas y comercios se hallaban expuestos a la venta recuerdos colombinos.

Actos conmemorativos.

Madrid.

Aunque fue en Huelva, 2 de agosto, donde comenzaron éstos, nos referiremos en primer lugar a Madrid, donde ya, entre los años 1891 y 1892, se habían organizado en el Ateneo un ciclo de conferencias, celebrándose aquí también la mayoría de los congresos y las tres Exposiciones: Bellas Artes, Histórico Americana y la Histórico Europea.

Las conferencias pronunciadas en el Ateneo fueron cincuenta y cinco, que, después reunidas, se publicaron con el título de *El Continente Americano*. La conferencia inaugural la pronunció don Antonio Cánovas del Castillo, siendo su título «Criterio histórico con que las distintas personas que en el descubrimiento de América intervinieron, han sido después juzgadas» (11-II-1891).

En cuanto a los Congresos fueron éstos: Congreso Geográfico Hispano-Portugués-Americano. Literario Hispano-Americano. Jurídico. Pedagógico. Mercantil Hispano-Americano. Hispano-Americano de Ciencias Médicas. Militar Hispano-Portugués-Americano, Librepensador y Espiritista, todos celebrados en Madrid. El Congreso de Americanistas, lo fue en el monasterio de la Rábida. El Católico, en Sevilla, y el Africanista, en Granada, donde también hubo una exposición morisca.

Recordemos la entusiasta acogida de la prensa a esta celebración, distinguiéndose en esto la *Revista Contemporánea*, *La Ilustración Española y Americana*, *El Imparcial*, la *Revista Calasancia*, la *Revista Popular*, además de la ya citada *El Centenario*; aparecieron, con este motivo del Centenario, tres

más: *España-Portugal*, «Revista popular colombina. Crónica del IV Centenario del descubrimiento de América», con periodicidad semanal, empezando a publicarse en Madrid el 1 de agosto. *España y América*. «Revista Ilustrada de Bellas Artes, Ciencia y Literatura», que únicamente se publicó durante el año del Centenario. *España Económica*. «Revista Hispano-Americana de Economía, Política y Sociología». También se publicó una *Guía Colombina*, por don Manuel Jorroto y Paniagua y don Isidoro Martínez Sanz, para servir «de exacto indicador á cuantas personas vengan á nuestra nación».

Se celebraron también concursos de poesía, entre éstos es digno de destacar el que patrocinó don Waldo Vizoco, que ganó don José Zorrilla, fallecido unos meses antes; el convocado por la Real Academia Española fue declarado desierto, proyecto de ésta fue la publicación de una «antología poética hispanoamericana», «precedida de un examen general de la cultura general y una bibliografía o catálogo razonado de las más importantes obras de todo género allí realizadas», de esto fue encargado don Marcelino Menéndez y Pelayo, que obtuvo un gran éxito tanto en España como en América.

Con motivo del IV Centenario, el Círculo de Bellas Artes de Madrid editó un libro titulado *Á Colón el Círculo de Bellas Artes, 1892*, en él colaboraron «pintores, escultores, músicos, arquitectos, literatos, fotograbadores, cronistas é impresores».

Una Real Orden de 7 de octubre de 1892 declaró fiesta nacional y de gala para el Ejército y Armada el aniversario del Descubrimiento de América.

Tema discutido en esta conmemoración fue el referente al retrato auténtico de Cristóbal Colón; ya por los comienzos de 1880, una petición del Ayuntamiento de Génova a la Real Academia de la Historia, sobre la existencia de éste, dio motivo a la publicación de varios trabajos; también el académico don Juan Pérez de Guzmán pronunció en el Ateneo una conferencia sobre el tema, escribiendo un artículo, que publicó la revista *El Centenario*, sosteniendo la autenticidad del expuesto en la Biblioteca Nacional, adquirido por ésta el año 1763, que formaba parte con anterioridad de una colección existente en el Consejo Real y Supremo de Indias.

Por lo que se refiere a los festejos organizados por el Ayuntamiento de Madrid, en 1 de octubre de 1892, el alcalde (lo era a la sazón don Alberto Bosch y Fustegueras) elevó al gobernador civil un proyecto de festejos para conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento de América; aprobado éste, no llegó a realizarse en su totalidad; se celebraron, sin embargo, los siguientes actos:

Concurso de orfeones y bandas de música, que tuvo lugar el 20 de octubre, en el paseo del Prado y Cibeles, obteniendo el premio el orfeón de Bilbao, y el de bandas, la del regimiento de Zapadores. Como es natural en estos casos, el jurado también tuvo su «premio»: un almuerzo en Fornos, total, 182 pesetas.

Concurso de carteles litografiados, con su premio de 500 pesetas, que ganó Emilio Portabellla, se reimprimieron en raso; se pasaron, ya que fueron más de los proyectados en la tirada oficial y fueron vendidos, lo que dio ocasión a grandes discusiones entre los ediles.

Congreso Municipal, con la participación de todos los Ayuntamientos, y, a continuación, una recepción en la Casa de la Villa; el primero costó 25.000 pesetas y, para la segunda, se presupuestaron 80.000, que se quedaron cortas, ya que fue necesario hacer uniformes a porteros y ordenanzas, que costaron 22.000 pesetas.

Función religiosa en San Francisco el Grande, en la que predicó el obispo de Salamanca, a la que asistieron el Gobierno y Ayuntamiento en pleno, de etiqueta (frac): tuvo un coste de 10.375 pesetas.

Se erigieron varias estatuas a madrileños ilustres, pero, como siempre, la falta de dinero hizo fueran de yeso, con lo que el mal tiempo y las primeras lluvias dieron cuenta de ellas y se deshicieron. Fueron colocadas en el paseo del Prado, sobre la balaustrada que cerraba éste en Cibeles.

Hubo también fuegos artificiales; distribución de comidas a los necesitados, así como un concurso de libros escolares de lecturas. También se celebraron corridas de toros.

Pero el número principal de estas fiestas fue la *Procesión cívico-histórica*, que, el 4 de mayo, había propuesto Jorge Busato, pintor escenógrafo del teatro Real, con temas alusivos a la empresa colombina; figuraba en la cabalgata, además de una gran reproducción de la nao *Santa María*, grupos de «indios e indias», que rodeaban la carroza dedicada a Cristóbal Colón. Participaban en esta cabalgata 338 personas, con sus correspondientes armas y demás objetos, que pretendían ser de la época. El total del desfile costó 126.015 pesetas, más 130.000 que costaron las carrozas.

El itinerario de la cabalgata fue: Castellana, paseo de Recoletos, Alcalá, Puerta del Sol, Mayor, Bailén, plaza de Oriente, Arenal, Carrera de San Jerónimo, paseo del Prado, finalizando en la plaza de la Lealtad.

El día 12 de octubre celebró el Ayuntamiento sesión extraordinaria, en la que se dio cuenta de la entrega del monumento a Colón, que la aristocracia española, con motivo de solemnizar el matrimonio de Don Alfonso XII con Doña María Cristina de Habsburgo-Lorena, había acordado se erigiese, y que actualmente se ha trasladado a la plaza del Descubrimiento, próximo a su primitivo emplazamiento.

El presupuesto municipal fue censurado por todo el pueblo madrileño, al punto de que llegó a ser causa de varios desórdenes como protesta, lo que dio lugar a que el ministro de Gobernación, don Raimundo Fernández Villaverde, encargara al subsecretario, don Eduardo Dato, que realizara una investigación, que dio como resultado el descubrimiento de muchas irregularidades, que crearon una situación tensa entre el ministro, decidido a que el asunto fuera

llevado a los tribunales, y el alcalde, don Alberto Bosch, la consecuencia fue la disolución de la Corporación y nombramiento de nuevos ediles.

Huelva.

Reunidas en Huelva (21-VII-1892) las escuadras española y extranjeras y las tres naves «descubridoras», fueron recibidas con gran entusiasmo por las autoridades, comisiones oficiales y pueblo, constestando a las salvas de los barcos una batería emplazada en tierra. Sobre el mediodía tuvo lugar una recepción a bordo del *Legazpi*, donde izaba su insignia el ministro de Marina, almirante Beránger; después de ella y efectuadas varias visitas oficiales, se celebró un banquete en el Ayuntamiento, al que asistieron el ministro de Marina y «los jefes más caracterizados de todos los buques fondeados en Huelva».

Nada mejor para conocer estos festejos que transcribir parte del artículo titulado *El Centenario*, de don Federico Montaldo, que publicó la REVISTA GENERAL DE MARINA en su cuaderno de agosto de 1892.

«Al día siguiente, 1.º de Agosto, se celebró en la plaza de San Pedro una misa de campaña, que resultó una verdadera y conmovedora solemnidad, pues al acto asistieron el ministro de Marina, Sr. Beránger, los capitanes generales de Sevilla y departamento de San Fernando, las tropas, la comitiva del ministro, representaciones de la Diputación y Ayuntamiento, las demás autoridades locales, las tripulaciones de los barcos extranjeros y nacionales y una inmensa concurrencia. El desfile resultó lucidísimo. En los alrededores puede decirse que estaba toda Huelva asistiendo al acto.

La marinería de la *Gerona* estuvo maniobrando en el Terraplén, después de la misa, en presencia del ministro y demás asistentes á la misa, todos los cuales aplaudieron entusiasmados el orden y la precisión de los movimientos marciales de nuestros bravos marineros mandados en columna de desembarco por los inteligentes oficiales del cuerpo general de la Armada.

Después se verificó la bendición del estandarte municipal, é inmediatamente desfiló ante él la columna de desembarco y el ministro pasó á bordo de los buques á devolver las visitas recibidas antes de sus respectivos jefes. La población estaba atestada de viajeros, entre los cuales figuraban los representantes de casi todas las repúblicas americanas y varias comisiones españolas.

El día 2 se celebró un procesión cívica, anunciando el comienzo de los festejos, y en ella llamaron mucho la atención varios estandartes históricos, sobre todo el de Sevilla; por la noche se celebró una velada literaria en la que nuestro gran poeta Núñez de Arce y otros leyeron poesías aplaudidísimas. La población presenta un aspecto fantástico, iluminada toda ella y de fiesta completa; el entusiasmo y las felicitaciones al ministro de Marina, como cabeza visible de tanta solemnidad, van en aumento. Llegan los buques argentinos.

El día 3 estaba señalado como *fasto* en los programas trazados; precisamente en esa fecha, hace cuatrocientos años, salió Colón de España, pobre y extenuada por la guerra larguísima que acababa de terminar en Santa Fe, para traerle un nuevo mundo á remolque de sus frágiles y victoriosos buques. Muy temprano están ya en Palos las escuadras todas, y cuando se presentó la *Santa María* navegando sola, con su original aparejo desplegado al viento, la emoción experimentada por todos aquellos espectadores, viejos marinos en su mayor parte, fué extraordinaria; las salvas y los vítores se sucedían sin interrupción, y aquí puede decirse que el nombre de Colón y el de España se confundían en las aclamaciones generales. El Ministro de Marina dió las gracias á todos, por medio del telégrafo internacional, por la ovación tan cariñosa como imponente y espontánea que acababan de tributar á España, renovándose las aclamaciones ante este acto de caballerosa cortesía del digno almirante Beránger.

En seguida se disolvió la reunión de escuadras extranjeras, rompiendo la marcha la italiana y siguiendo los buques de Francia, Inglaterra y Portugal.»

El día 4, a las diez de la mañana, en la iglesia de la Merced, se celebró una misa solemne, «ofrecida según costumbre anual y reglamentaria» por la Sociedad Colombina Onubense. Por la tarde hubo excursiones a Palos y la Rábida, y, por la noche, una «gran fiesta á la Veneciana», «en la bahía, que estará iluminada por 100.000 luces; los barcos, los baños flotantes, el edificio flotante del Club de Regatas, los muelles y los edificios todos que dan al río, estarán perfectamente iluminados. De trecho en trecho habrá ancladas balandras dispuestas para bailes, cafés, restaurantes, etc. Concluirá esta fantástica velada con una gran función de fuegos artificiales descriptivos y alegóricos á los incidentes del descubrimiento», así rezaba el programa de festejos editado por la Comisión Ejecutiva de las fiestas conmemorativas en Huelva.

Las fiestas continuaron hasta el día 12 de octubre, «fecha del descubrimiento, *diana* al amanecer, en la Rábida y Palos. Solemne *Te Deum* en las iglesias de Huelva, la Rábida y en la histórica Palos, donde se leyó la pragmática de los Reyes Católicos ordenando la expedición. S. M. descubrirá el artístico y elegante obelisco que se construye en la Rábida en conmemoración del Descubrimiento...» Para dar mayor realce a la inauguración de este monumento llegaron los reyes a la Rábida, dirigiéndose la comitiva real a una tribuna levantada junto al monumento; después de unas breves palabras del presidente de la Sociedad Colombina Onubense, habló el obispo de Lugo, encareciendo la parte que la Orden franciscana había tenido en la empresa colombina; a continuación, el arzobispo de Sevilla bendijo el monumento, momento saludado por las salvas de los cañones de los barcos y de una batería emplazada en tierra.

El monumento se alza próximo al monasterio de la Rábida, «sobre una plataforma de seis metros de altura con tres espaciosas escalinatas; en el



Monasterio de la Rábida (Huelva). Anónimo. (Museo Naval.)

severo basamento hexagonal, de 22 metros, que descansa en la plataforma, se destacan las proas de las tres carabelas, sirviendo de basa á una columna estriada de 25 metros de alto, cuyo hermoso capitel adornan tres figuras de indios que sostienen la corona real de España. Encima hay un globo terráqueo de tres metros y medio de diámetro que remata en una cruz calada. El globo, la corona y los demás elementos decorativos son de bronce dorado, y todo el majestuoso monumento es de mármol blanco, procede de la cantera de Fuente Heridos, de la provincia de Huelva».

El día 13, por la mañana, concluidos los actos, salieron los reyes para Sevilla.

En otras ciudades españolas.

También en Barcelona se celebró el IV Centenario con «iluminaciones y adornos, conferencias, conciertos, cabalgata, invitación especial a la ciudad de Génova, medalla conmemorativa, etc.»

En Valladolid, «donde los americanos residentes en la ciudad costearon una lápida en la supuesta casa donde murió el Almirante».

En Salamanca, «con torneos y recibimiento de comisiones nacionales y extranjeras, profesores y alumnos».

En Badajoz, «cuna de tantos conquistadores», hubo Exposición regional, procesión histórica y concursos.

En Lebrija (Sevilla) se colocó una lápida conmemorativa dedicada a Juan Díaz de Solís.

En Canet del Mar (Gerona), otra lápida a Jaime Ferrer de Blanes, cosmógrafo del siglo xv.

En Las Palmas de Gran Canaria se inauguró un monumento.

En La Habana se convocó un concurso a fin de construir un monumento funerario en la catedral para que «albergase los restos de Colón», y otro, en una plaza de la ciudad, para conmemorar el Centenario. Don José E. Triay afirmaba «que en Cuba el sentimiento de amor á la patria, de satisfacción por sus alegrías, de pena por sus desgracias, vive ingénito en los pechos de sus leales habitantes y hace explosión cuantas veces siente la patria júbilos y dolores, acudiendo á su llamada», atribuyendo el éxito de los actos «á las sociedades de recreo y de beneficencia regionales, sin apenas colaboración del elemento oficial».

En Puerto Rico también se celebraron funciones religiosas y oficiales y populares.

En Manila se conmemoró el IV Centenario, «con funciones religiosas, festejos militares, navales, académicos, municipales y populares».

En Portugal y países iberoamericanos.

Portugal, y para la «conmemoração do descobrimento de América», envió a la sección portuguesa de la Exposición una serie de libros, mapas y documentos, algunos de gran valor histórico; sus reyes y familia real visitaron Madrid con este motivo.

En México, el casino español celebró con varios actos y mucho entusiasmo el IV Centenario. En Colombia, Guatemala, Santo Domingo y Chile; en este último las colonias española, italiana y las delegaciones hispanoamericanas de la Unión Iberoamericana lo conmemoraron con varios actos en Santiago y Valparaíso.

En Italia.

Por Real Decreto de 1888 se publicó en Roma una *Raccolta dei documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana pel quarto centenario della scoperta dell'América*, en catorce volúmenes y un apéndice, a fin de recordar la figura y obra de Cristóbal Colón, recogiendo en ella documentos existentes en varios archivos italianos, del Vaticano y españoles.

En Calvi (Córcega), ciudad que se consideraba cuna de Colón, se inauguró un monumento.

Pero donde la conmemoración tuvo su mayor esplendor fue en Génova.

«Grandioso ha sido el espectáculo que los marineros españoles hemos tenido la dicha de presenciar en Génova. Cincuenta buques de catorce naciones se han reunido en la patria del insigne navegante Cristóbal Colón para celebrar el cuarto centenario del descubrimiento de América, y gran gloria les cabe á los reyes de Italia por haber invitado á todas las naciones del mundo á esta fiesta de la paz que ha resultado magnífica», así comenzaba un artículo titulado *La fiesta naval en Génova*, del que era su autor el alférez de navío don Manuel Somoza Hartley, de la dotación de la *Vitoria*, participante en esta fiesta, y que la REVISTA GENERAL DE MARINA publicó, extractado, en su cuaderno de octubre de 1892.

En efecto, para conmemorar la efeméride, la ciudad de Génova organizó esta fiesta naval, en la que «pocas veces se verán reunidos buques de tan diversos tipos, cincuenta buques de catorce naciones tomaron parte en ella, en la que había arboladas dos insignias reales y doce de oficiales generales», buques «que sumaban más de 200.000 toneladas, 300.000 caballos de fuerza, 1.000 cañones de todos los calibres, desde los monstruos de 110 toneladas hasta las pequeñas ametralladoras, 176 tubos lanzatorpedos y 15.000 hombres de tripulación», disparándose en honor de Italia y de sus reyes, «en pocos días, más de 20.000 cañonazos».

Por lo que a la escuadra española participante en la fiesta se refiere, del mando del contralmirante don Zoilo Sánchez Ocaña, fondeó, el día 4 de septiembre, en el antepuerto; la componían los acorazados *Pelayo* y *Vitoria*, cruceros *Reina Regente* y *Alfonso XII*, y el cazatorpedero *Temerario*, que había adelantado su llegada veinticuatro horas al resto de la escuadra. En el puerto ya estaban fondeadas la escuadra austríaca, con insignia de contralmirante, compuesta de dos acorazados y un crucero protegido; la inglesa, con insignia de capitán de navío, la componía dos acorazados y un crucero protegido; la norteamericana, con insignia de contralmirante, dos cruceros protegidos; la rumana, con insignia de capitán de navío, con un crucero protegido y un bergantín; un crucero holandés, y la segunda división de la escuadra italiana, mandada por el contralmirante Enrico Aceimi, compuesta por dos acorazados y un crucero torpedero. La escuadra española, a su arribo, cambió con la plaza y barcos extranjeros los saludos de ordenanza. Este mismo día entraron en el puerto un crucero alemán y la corbeta portuguesa *Bartolomeu Dias*. El día 5 lo hizo un acorazado griego, y el 6 el yate *Princesse Alice*, del príncipe de Mónaco. En las primeras horas de la mañana del día 7 entró la escuadra francesa, con insignia de vicealmirante, compuesta de tres acorazados y un crucero ligero, amarrando en el muelle del Duca di Galliera, al lado de la española; después de aquélla lo hizo la argentina, con insignia de contralmirante, la componían un acorazado y crucero rápido. El día 8, por la mañana,

entró un crucero mejicano, fondeando en la boca del puerto la primera división italiana, dos cruceros y un crucero torpedero, con insignia de vicealmirante, era éste Raffaele Noce, que mandaba el total de la escuadra, y la tercera división, con insignia de contralmirante, compuesta por tres cruceros y cuatro torpederos.

Sobre el mediodía, después del intercambio de saludos reglamentarios, estas divisiones levaron anclas y, formadas en columna, salieron a unas dos millas del puerto para esperar la llegada del yate real, con el monarca, Humberto I, a bordo; apareció éste a la una, escoltado por la cuarta división, con insignia de contralmirante y formada por los acorazados *Lepanto*, a bordo del cual iban senadores y diputados; *Duilio*, con periodistas, y *Andrea Doria*, con varias comisiones, y cuatro torpederos; a media milla, por estribor, flanqueando al yate real, iba el vapor de ruedas *Messaggero*, con el capitán general del departamento. Al cruzar el *Savoia* por entre la primera y tercera división, fue saludado con 21 cañonazos por todos los barcos, dirigiéndose hacia el puerto, seguido por estas dos divisiones. Al llegar cerca de la boca del puerto, saludaron todos los barcos con 21 cañonazos, entrando en él el *Savoia*, escoltado por los cuatro torpederos, fondeando los demás barcos en los puntos que se les había señalado.

Cuenta Somoza que: «El aspecto que presentaba el puerto de Génova al cruzar el yate real por frente a la escuadra española no hay pluma que pueda describirlo, todas las músicas tocaban la marcha real italiana, y la marinería, de pie en las vergas y pasamanos, lanzaba con estentórea voz los siete *vivas* ó *hurras* de ordenanza; millares de vaporcitos y botes obstruían el puerto, y á los torpederos les costaba trabajo abrir camino al *Savoia*, sobre el puente del yate se distinguían perfectamente al rey, de gran uniforme; la reina, vestida de blanco; los príncipes de Nápoles y de Torino, los duques de Génova y Aosta, los ministros y altos dignatarios».

El *Savoia* fondeó cerca del muelle de *Cristoforo Colombo*, desembarcando los reyes en una falúa, volviendo a saludar todos los buques y fuertes con salvas de 21 cañonazos en el momento que pisaron tierra éstos, dirigiéndose en carroza al palacio real, donde recibieron al «consiglio municipale» (ayuntamiento) y a otras comisiones de la ciudad.

Por la noche hubo función de gala en el teatro *Carlo Felice*, representándose *Otelo*, de Verdi, por el célebre tenor italiano Francisco Tamagno.

El día 9, recibió el monarca a los almirantes y comandantes de los buques extranjeros, otorgando varias condecoraciones de la Orden de San Mauricio y San Lázaro a varios de éstos; al almirante de la escuadra española, la gran cruz de dicha Orden. Durante la noche de este día hubo un baile de gala en el palacio municipal, «la fiesta fué espléndida, concurriendo á ella más de 3.000 personas». Al día siguiente, 10, visitó el rey la Exposición Italo-americana y varios edificios públicos de Génova. El 11, se dió un gran baile en el

castillo de la baronesa de Raggio, al que asistieron los reyes y, como invitados, los almirantes, los comandantes y un oficial por barco.

A mediodía del 12, «veintiún cañonazos disparados por todos los barcos indicaron que el rey se había embarcado para visitar las escuadras extranjeras», comenzando la visita por el buque insignia francés, acorazado *Formidable*, continuando por el *Pelayo*, *Rudolf*, *Johann W. Friso*, dirigiéndose a las seis a tierra, volviendo a ser saludado al desembarcar con otra salva de 21 cañonazos por todos los buques. Este mismo día, a las siete de la noche, se celebró un gran banquete regio a los almirantes y comandantes de los buques. A las diez, gran fiesta marítima, «iluminando todos los buques, muelles y edificios que miran al puerto... Los reyes concurrieron á un bonito kiosco que se levantó en el muelle Paleocapa, entre los buques ingleses y norteamericanos; gran número de músicos recorrían el puerto en vaporcitos iluminados á la veneciana, y se dispararon fuegos artificiales muy curiosos...»

El día 13 se celebró un gran *lunch* bailable a bordo del *Formidable*, «que se había unido por medio de un puente con el *Courbet*», al que asistieron los reyes y gran número de invitados, «fué una fiesta espléndida». En la noche de este día se celebró un gran baile en el palacio de la marquesa Pallavicino, al que asistieron los reyes, siendo invitados a él todos los jefes, oficiales y guardiamarinas de las escuadras extranjeras; resultó brillantísimo, sirviéndose un espléndido *buffet*.

El 14 regresó el monarca a la corte, «siendo despedido en la estación por todas las autoridades y comisiones de las escuadras extranjeras».

El día 15 «tuvo lugar un *five ó clock tea* a bordo del *Lepanto*, al que concurrió lo más selecto de Génova, resultando una fiesta *ó klok* lucidísima». Este mismo día comenzó el desfile de las escuadras extranjeras, abriendo marcha los buques ingleses y el acorazado griego. El 16, a primera hora, salió la escuadra francesa, algo después el crucero alemán, y, a las 11, la escuadra española, «siendo despedidos todos los buques por continuados *vivas* y *hurras* de los barcos italianos»; poco más tarde zarpó la escuadra austríaca.

También S. S. el Papa León XIII envió un carta a «los Arzobispos y Obispos de España, Italia y ambas Américas sobre Cristóbal Colón», en la que recordando el descubrimiento de «las desconocidas playas transatlánticas, apréstanse las gentes á celebrar la memoria de tan fausto acontecimiento y á enaltecer á su autor. Y ciertamente que no es fácil encontrar causa más digna de exaltar la admiración en las inteligencias y despertar el entusiasmo en los corazones. Porque hecho de por sí más grande y maravilloso entre los hechos humanos, no lo vio edad ninguna; y con quien lo llevó á cabo, en grandeza de alma y de ingenio, pocos entre los nacidos pueden compararse...».

En otros países.

En Francia también se recordó el IV Centenario. En Alemania, en Berlín, donde la Sociedad Geográfica editó una obra titulada *El Descubrimiento de América y su influencia sobre las naciones de la historia del mundo*, con un atlas.

En Gran Bretaña, en Londres, se celebró el 13 de octubre un banquete al que asistieron la reina Victoria y el príncipe de Gales; celebrando solemnes sesiones la Real Sociedad Geográfica y otras instituciones, conmemorando el IV Centenario.

En los Estados Unidos.

Nueva York.

Se celebró en esta ciudad una semana colombina, inaugurada con un solemne *Te Deum*, en casi todas las iglesias; después, una procesión de 25.000 escolares. Digno de citar es también el proyecto para erigir un monumento a Colón, costeado por los españoles, italianos e hispanoamericanos residentes en la ciudad: el motivo central representa al almirante acompañado de los hermanos Pinzón. Pero lo que revistió mayor importancia fue la revista naval, en la que gran número de barcos de la Armada norteamericana y de otros países rindieron honores a las tres naves «descubridoras» que, bajo el mando del capitán de fragata don Víctor Concas y Palau, rememoraron la gesta colombina.

En Chicago.

Del 1 de mayo al 31 de octubre de 1893 celebró esta ciudad su *World's Columbian Exposition*, gran exposición de carácter universal. Aprobada la ley de 25 de abril de 1890, «para proceder á la celebración del aniversario del cuarto centenario del descubrimiento de América por Cristóbal Colón, por medio de una exposición internacional de artes, industrias, manufacturas y productos del suelo, de la tierra y del mar, en la ciudad de Chicago, Estado de Illinois», en nombre del Gobierno y pueblo de los Estados Unidos, invitaba su presidente, lo era a la sazón Benjamín Harrison, «á todas las naciones de la tierra á que tomen parte en la conmemoración de un acontecimiento culminante de la historia de la humanidad y de un interés duradero en el género humano, nombrando sus representantes en la Exposición Universal Colombina y enviando á ella cuantos objetos puedan poner de manifiesto del modo más cabal sus recursos, su industria y su progreso en la civilización». Visitada por millones de personas, participaron en ella cuarenta y seis países, de los

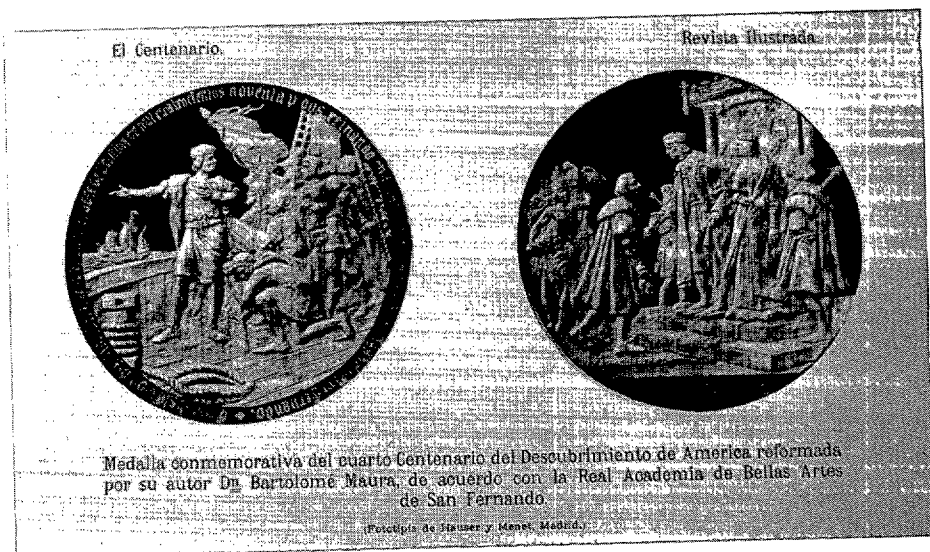
cuales diecinueve, España entre ellos, tenían pabellón propio. El espacio obliga a referirnos sólo a España, cuyo pabellón situado al norte de la Exposición, a orillas del lago Michigan, era una reproducción de la Lonja de la Seda de Valencia, donde se exponían manufacturas típicas españolas. Al otro extremo de la Exposición, en un promontorio al sur de la estación lacustre del *Peristilo*, se hallaba una réplica del monasterio de la Rábida. Otra contribución española fue la presencia en ella de las tres naves colombinas.

Con motivo de esta Exposición se acuñó una moneda de plata de 1/2 \$, con la efigie de Colón en el anverso, y en el reverso la nao *Santa María*. Se emitieron dieciséis sellos de correos, representando varias escenas de la vida de Cristóbal Colón. También se pusieron a la venta sobres y tarjetas con motivos colombinos, de la Libertad y el escudo de los Estados Unidos.

Medalla conmemorativa.

Con objeto de que existiera un recuerdo permanente de la celebración de estos actos del IV Centenario, se determinó la creación de una medalla conmemorativa de los mismos, para lo cual se convocó un concurso a fin de elegir el modelo que mejor lo representara; fue éste el de don Bartolomé Maura, que, reformada por su autor de acuerdo con la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, obtuvo de ésta el primer premio, y, con accésit, la original de don Francisco de Asís López, también concedido por la dicha Real Academia.

La primera, en su anverso, presenta a Colón en el momento de descubrir las Indias, y, en el reverso, la presentación del Almirante ante los Reyes Cató-

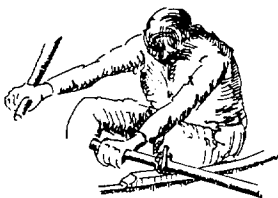




licos a su vuelta del viaje descubridor. En cuanto a la segunda medalla, lleva en su anverso el busto de perfil de Cristóbal Colón, y, en su reverso, «una barca guiada por la Fe é impulsada por la Esperanza, sobre la cual tiende su vuelo la Victoria, señalando en los últimos términos la tierra anhelada» (J. de Dios de la Rada y Delgado).

Como hemos visto, la conmemoración de la gesta tuvo un carácter universal, justo es, ya que el descubrimiento fue «La mayor cosa después de la creación del mundo, sacando la encarnación y muerte del que lo crió», al decir del clérigo y cronista Francisco López de Gómara, y a todo el mundo interesaba, pero también justo es recordar que, si bien Cristóbal Colón podía ser genovés, la empresa fue exclusivamente española.

José FERNÁNDEZ GAYTÁN



COMENTARIO INTERNACIONAL



Otra vez los Balcanes.

Con la declaración unilateral de independencia de Eslovenia y Croacia se pone fin al mito de la Federación Yugoslava, creada tras la segunda guerra mundial, y que fue mucho más allá del reino que en 1918 prometía estabilidad a uno de los polvorines europeos en los que tantos factores de desestabilización se habían inventariado. La creciente marea nacionalista, tras el derrumbamiento de las férreas estructuras del Este de Europa, apunta nuevos nombres en su progresivo censo.

La creación de estos dos nuevos Estados —de dudosa viabilidad dada la reacción de Europa— no cabe duda que responde a los afanes de dos pueblos antiguos, Eslovenia y Croacia, de propia y definida personalidad, pero plantea de inmediato una serie de problemas de muy difícil solución y que pone de manifiesto lo peligroso de las uniones estatales no queridas por los pueblos. Quizá a Eslovenia no le aguarde un futuro más estable que el que ha tenido hasta el presente, dentro de la Federación Yugoslava, y Croacia habrá de enfrentarse al conflicto que mantiene con su minoría serbia, pero ambos han querido dejar patentes que si el trazado de fronteras puede no ser difícil, la reducción de antagonismos y el achique de sentimientos nacionalistas es harina de otro costal.

Se ha dicho que el concepto de nación parte de la territorialidad, pero esto no es del todo exacto. Como indica el ilustre internacionalista Truyol Serra, es un concepto muy laxo y hay que considerarlo más en sus aplicaciones históricas concretas que como concepto de nación. Se han dado diversos criterios para elaborar un concepto general de nación, como el marco geográfico, la comunidad de origen, la lengua. Lo que caracteriza a una nación es un sentimiento, una conciencia de comunidad con respecto a unos valores culturales, una adhesión, participación o lealtad a esos valores, y eso es fruto de la Historia. Todo ello dentro de una gradación progresiva, pues ese sentimiento, esa

conciencia de pertenencia puede ser de mayor o menor intensidad, y aflorar o esconderse, según las circunstancias, y una misma comunidad en el tiempo puede tener un sentido más intenso de construir una nación que el que tuvo en otra época. Quizá sea este el caso, y el momento, de Croacia y Eslovenia.

Sin embargo, ninguna de las dos repúblicas ha detallado cómo está concebido su plan de independencia. Ni Croacia ni Eslovenia van a disponer de inmediato de pasaportes, moneda propia o embajadas y no parecen tener previsto reclamar a sus miembros en el Gobierno yugoslavo, Parlamento o presidencia colectiva. Al parecer las dos repúblicas preparan un plan paralelo para no romper sus lazos con el país del que aún forman parte, y justifican su independencia alegando que sus economías podían ser más avanzadas si no estuviesen englobadas en la economía yugoslava, a la que llevan, según sus palabras, atada al cuello como una cadena. Además, ambas repúblicas se quejan de la prepotencia de Serbia, que pretende imponerse a las demás para detentar un dominio absoluto del país.

Sólo la conversión de Yugoslavia en una Confederación de Estados soberanos haría cambiar de idea a Croacia y Eslovenia, pero cualquier tipo de acuerdo sobre el futuro del país no parece viable ante la falta de diálogo que existe entre las repúblicas, cuyas posturas parecen irreconciliables. Y de poco ha servido que los treinta y cinco países europeos participantes en la Conferencia de Seguridad y Cooperación de Europa (CSCE), junto a Estados Unidos, pidieran a Croacia y Eslovenia que no se separasen de la Federación. Pero su solicitud no ha sido escuchada.

De todas formas, la Comunidad Europea sí reconocería la independencia de las repúblicas yugoslavas, si ésta resultara de unas negociaciones y no de un acto unilateral. Con esta declaración los «Doce» se alinean con la postura de Estados Unidos y de países vecinos de la Federación, como Austria y Hungría.

El sombrío panorama económico que supondría consumir la secesión es uno de los argumentos de mayor alcance esgrimidos por las autoridades federales en su afán de abortarla (aunque hayan hablado también las armas), ya que del mantenimiento de la unidad yugoslava depende la concesión de las facilidades crediticias externas para salir del marasmo económico. El crecimiento yugoslavo se encuentra hipotecado por una deuda externa que supera los 14.500 millones de dólares, y Yugoslavia debería pagar en este año, por el principal y los intereses de su deuda, unos 4.800 millones de dólares, mientras la ayuda financiera extranjera sigue supeditada a la vuelta de la estabilidad política. Si se consiguen nuevos préstamos o avales será con la condición expresa de que las seis repúblicas que componen la Federación Yugoslava permanezcan unidas.

La secesión de Eslovenia y Croacia, las dos provincias más ricas y occidentalizadas del país, cercenaría una importante fuente de ingresos a la Federación, pero la situación no sería muy boyante tampoco para las dos repúblicas

rebeldes. Pese a que Eslovenia produce en torno al 25 por 100 de la renta yugoslava, analistas políticos estiman que de consumarse la independencia se produciría una seria baja en el nivel de vida, y los índices de desempleo subirían. Estos mismos analistas coinciden en señalar que ahora que Europa se esfuerza por unirse y ser un bloque cohesionado, Yugoslavia podría sufrir una disgregación que inevitablemente le perjudicaría a nivel internacional.

El nudo gordiano de las independencias radica no sólo en los desajustes económicos con respecto a las otras repúblicas más pobres y menos desarrolladas, sino también en la provisionalidad de las fronteras de toda la Europa del Este, no siendo las yugoslavas las menos cuestionables. En 1919 Clemenceau y Wilson consumaron en Versalles una arbitrariedad, propia de la ceguera de los que vencieron al cabo de mil penalidades en una terrible guerra de desgaste. Las enseñanzas de cómo no debe hacerse una paz han tardado sesenta años en manifestarse, porque otras circunstancias devenidas de la segunda guerra mundial lo impidieron, pero ya están a flor de superficie. Católica romana, Croacia fue independiente durante dos siglos, desde el 900 al 1100 y se opuso desde el principio a la Federación Yugoslava, aun a costa del derramamiento de sangre. En 1928 asesinaron a su líder Stejpan Radic en el Parlamento de Belgrado y al rey serbio Alejandro en 1934. Eslovenia, al igual que Croacia, formó parte del imperio austrohúngaro hasta la fundación de Yugoslavia en 1918 a la caída del imperio otomano. Ya en los finales de 1980 inició tentativas democráticas, en la búsqueda de una mayor libertad de prensa y defensa de los derechos humanos, rebelándose incluso contra la institución más poderosa en las democracias populares, como el poder del Ejército.

Tampoco Croacia ha tenido un camino fácil. La segunda república más próspera del país ha vivido enfrentamientos continuos entre serbios y croatas, con pérdidas humanas en conflictos callejeros. Pero es considerada como la más europea de las repúblicas y supera a las otras cinco en el flujo turístico, y, como Eslovenia, posee una estructura económica más competente que el resto del país, aunque no cuente con recursos naturales; la secesión puede desencadenar una serie de imprevistos acontecimientos, como la intervención armada federal, ya producida en Eslovenia, y el que la Comunidad Europea juegue todas sus bazas diplomáticas, a través de la presión económica y con los viajes de la «troika» al propio escenario secesionista.

Cuando doy fin al comentario parece vislumbrarse la esperanza. El Ejército federal abandona sus posiciones en Eslovenia y se acepta la presidencia colegiada de Stepe Mesic. El primer ministro yugoslavo, Ante Markovic, y el presidente esloveno, Milan Kukan, alcanzaron el acuerdo capaz de conjurar al menos el fantasma de la guerra civil, pero el temor a una violación del pacto que afecta a la retirada militar sigue estando presente. El Ejército puede rebelarse contra el poder civil y actuar por su cuenta, y la amenaza de golpe de Estado pende sobre el alto el fuego unilateral esloveno. Los acuerdos alcan-

zados entre serbios, eslovenos y croatas, bajo la presión de Washington y de la Comunidad Europea, son de una fragilidad alarmante, como lo han demostrado los hechos, porque es difícil hacerse a la idea de que puedan frenarse en seco las aspiraciones nacionalistas de esos pueblos, a los que Tito logró mantener unidos desde las riendas de la firmeza. Pero Tito murió, y el fervor suscitado por los cambios del Este y el cumplimiento del acta final de Helsinki impregnan las fronteras sojuzgadas de un nuevo espíritu...



Una ojeada a Argelia.

El verano pasado estuvo marcado por la grave crisis del Golfo, y la guerra que vino después, prolongada hasta fechas recientes. El verano presente, ya contempla el caos yugoslavo, pero hay otro aspecto preocupante: los sucesos de Argelia, donde la confusión de la religión con la política tiene difícil encuadre. Puede volver a vivirse una trágica situación de tintes islámicos.

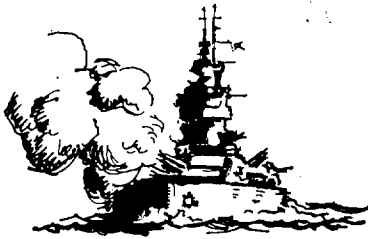
Argelia continúa bajo el estado de sitio y las medidas de excepción impuestas en el pasado junio. El Ejército es el encargado de garantizar el orden público, aunque la cúpula militar haya manifestado su voluntad de abandonar la escena política una vez restablecida la calma. El dispositivo militar comienza a ser retirado tras las detenciones de líderes islamistas; sin embargo, han seguido los enfrentamientos en varias localidades del este del país como Constantina y Annaba.

Es poco previsible que la situación pueda normalizarse dentro de unos límites razonables, tras la detención de los líderes fundamentalistas Abassi Mandani, «el moderado», y Alí Belhadj, «el radical». La propia escisión del Frente Islámico de Salvación, con posturas y corrientes encontradas, no va a facilitar las cosas. Pero es un desafío sumamente complejo el que está afrontando el régimen argelino frente a la marejada fundamentalista. Las reformas del presidente, Chadli Benjedid, tendentes a un programa de democratización, se vieron frenadas por la irrupción del FIS como un partido hegemónico en las pasadas elecciones municipales. Los disturbios llegaron a tal punto, que Benjedid procedió a decretar el estado de sitio, aplazar las elecciones y nombrar un nuevo primer ministro, Sid Ahmed Ghazali, educado en Francia, ex ministro de Asuntos Exteriores, y con anterioridad un excelente abogado en ejercicio, impulsor de los derechos humanos.

No va a ser tarea fácil para Ghazali amortiguar el fanatismo fundamentalista. El Ejército argelino es disciplinado y no parece contar en el juego político con apetencias de poder, y en estos momentos es la única fuerza existente en el país que pueda hacer frente al fundamentalismo exacerbado. Pero éste juega con bazas favorables como la miseria del pueblo y la marginación de la juventud, así como una vuelta masiva a las mezquitas y a la oración de los que nada tienen que perder.

La situación, por tanto, es inquietante y habrá que conceder un margen al tiempo. El proceso democrático, tímida o seriamente afrontado en países donde el fundamentalismo islámico tiene fuertes raíces de implantación, no es una tarea fácil ni rápida. Confiemos en que a la vuelta del verano, cuando este comentario encare nuevamente la benevolencia de sus lectores, no se recojan las cenizas de un verano caliente, salvo en las lógicas y bien aprovechadas temperaturas estivales...

J. C. P.





Retrato imaginario de Colón atribuido a Ridolfo Guirlandaio. Museo Naval de Pegli (Génova).



M I S C E L Á 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.

23.296.—Hace cien años.

Se inicia este cuaderno de agosto de 1891 con un artículo titulado *Procedimientos en causas de naufragio, accidentes y averías*, por el capitán de fragata don Víctor María Concas y Palau; estudia aquí las varias interpretaciones que al tratado 5.º de las Ordenanzas de 1748 se le han dado, tanto en la Marina de guerra como en la mercante; tribunales, su constitución; y Legislación penal. Sigue, *Estudios de antropología militar. Del socialismo antiguo en las milicias modernas*, es su autor el doctor F. García Díaz; se refiere a un estudio sobre la «*división del trabajo*», «el del reparto de fuerzas vivas en estos modernos ejércitos, que podrían llamarse de *tensión*». Se continúa con *Nuevo método para rectificar la tabla de desvíos de la aguja*, por don Ramón Estrada, teniente de navío; sobre la importancia que tiene el estudio del «perfecto conocimiento de la aguja náutica» para la navegación, estudia aquí, «en un

método para rectificar la tabla de desvíos de la aguja, propuesto por el capitán de navío Mr. Fournier, de la Armada francesa»: explica, primero, «la solución gráfica y después la trigonométrica». Sigue, *Montaje de giro central para cañón de 14 centímetros Hontoria, construido en el Creuset como experimental para los cruceros de Bilbao*, por Gabriel Escribano; describe las partes de que consta, sus características y empleo. *Los Ministerios de Marina en el extranjero. Organización y funciones*, por don Federico Montaldo, es continuación de anteriores cuadernos y continúa; estudia aquí los de Alemania e Italia. Sigue, *Vocabulario carolino*, es su autor don Pascual Junquera, médico de la Armada; no tiene otro objeto éste, «sino consignar un dato más de esta isla, que amplíe cuanto hemos expuesto en la Memoria» (*Descripción médico-geográfica de la isla de Yap*), terminará en el siguiente cuaderno. Se continúa con *Maniobras navales inglesas*, tomado de «Army and Navy Gazette», traducido por P. S.; da aquí «el programa general de las maniobras navales inglesas que se han de efectuar en el año actual», sigue en el próximo cuaderno. Las maniobras navales francesas, extractado del «Yacht», traducido por P. S.; se refiere a la «Movilización del año 1891. Escuadra del Mediterráneo», concluirá en el siguiente cuaderno. Sigue, *Ministerio de Marina, Real Decreto aprobando el «Reglamento de recompensas en tiempo de guerra para los almirantes, jefes y oficiales y sus asimilados de la Armada, dictado para el cumplimiento de la Ley de 15 de julio de 1890»*, de fecha 8 de julio de 1891; Ley de 15 de julio de 1891, «fijando las Fuerzas Navales para el año económico de 1891 á 1892».

En *Noticias Varias* vemos, entre otras: *La botadura del «Vizcaya»*, extensa noticia, de 9 de julio sobre todos los actos relativos a este acto. *Cañonero torpedero «Rápido»*, verificada su botadura en el Astillero de Vila, de La Graña (Ferrol), «uno de los tres que fueron adjudicados a don Augusto Vila en concurso público celebrado en Madrid el 11 de mayo de 1888». *Prueba de artillería en Trubia*, tomada de «Revista Científica-Militar,» se refiere a la efectuada en la Fábrica Nacional de Trubia en la segunda quincena de mayo, fueron «interesantes experiencias con cinco piezas de costa». *Concesión del premio titulado Robín*, el presidente de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, en 31 de mayo, dirigió al Ministerio de Marina un escrito, comunicándole que «pasados á informe de la Comisión ejecutiva de esta Sociedad los expedientes de los capitanes que tuvieron la suerte de salvar en alta mar á tripulaciones de buques naufragos...» pueden considerarse acreedores al «premio anual instituido por el filántropo francés M. Emile Robín», estima son éstos, y cita a varios marinos mercantes. *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 15 de julio. Gran número de ilustraciones acompañan al cuaderno.



El cuaderno de septiembre de 1891 se comienza con un artículo titulado *Cruceros de la corbeta «Nautilus», de septiembre de 1890 á julio de 1891*, por don Víctor Concas y Palau, capitán de fragata; extenso trabajo referente a dicha corbeta, sus características y su empleo como buque-escuela de guardiamarinas. Se continúa con *Huracanes irregulares. Pretendido estudio de las causas*, por don Pedro Guanol; extenso y documentado trabajo sobre los huracanes sufridos por varios vapores y en la isla de Cuba del 4 al 5 de septiembre de 1888. Sigue, *Una visita al Arsenal de Cramp and Son de Filadelfia y la nueva Marina norteamericana*, es su autor don Manuel Somoza, alférez de navío; se refiere a la visita hecha a este arsenal por varios oficiales de la *Nautilus*, lo describe detalladamente, así como varios de los buques construidos y que se construyen en él. Sigue, *Arreglo de cronómetros. Explicación y uso de unas tablas para facilitar el cálculo de la ecuación de alturas correspondientes*, por don Ramón Estrada; «el método de las alturas correspondientes del sol para determinar el estado absoluto de los cronómetros es tan recomendable por su exactitud, que consideramos de utilidad simplificar su cálculo todo lo posible», y esto es lo que pretende su autor, agregando varias Tablas, «para hacer el cálculo de la ecuación de alturas correspondientes». *Cañonero torpedero «Nueva España»*, por R.; descripción del mismo, características, armamento, calderas, etc. Sigue, *Las maniobras navales francesas*, tomado del «Yacht», es su autor E. Weyll, traducido por P. S.; es continuación del cuaderno anterior. Se continúa con *La Marina en Inglaterra*, tomado del «Yacht», traducido por P. S., es la conclusión del cuaderno anterior. *Necrología*, se refiere al capitán de navío de primera clase don Salvador Moreno y Miranda, fallecido el día 11 de agosto pasado, es su autor don Martín Ferreiro.

En *Noticias Varias* encontramos, entre otras: *Visita de S. M. á la escuadra*, tomada de «La Opinión», la efectuada el día 12 de agosto último, en San Sebastián. *Visita del ministro de Marina al departamento del Ferrol*, tomada de «La Época». *El «Cardenal Cisneros» y el «Alfonso XIII»*. *El «Pelayo»-Los Astilleros de la Graña*, cuenta aquí la hecha a estas unidades y dependencia por el almirante Beránger, ministro a la sazón de Marina, así como la hecha a «Los Astilleros del Nervión», tomada ésta de «La Opinión», también da la de *Un nuevo Astillero en España*, se refiere «al construido por los señores Veamurguía Hermanos, en Cádiz». *Botadura del «Galicia»*, el día 19 de agosto de dicho cañonero, en el astillero de los señores Vila y Compañía, de La Graña. *El combate naval de Caldera*, tomada del «Scientific American», librado entre varios buques chilenos. *Ariete americano en construcción*, tomada de «Army and Navy Gazette», describe este nuevo tipo de buque. *Bibliografía*, con la reseña de varios periódicos y libros españoles y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 29 de julio. Gran número de ilustraciones y cuadros acompañan al cuaderno.

J. F. G.

MISCELÁNEA

23.297.—Antropomorfismo.



El tinerfeño Tomé Cano, que pasó la mayor parte de su vida en la mar y cruzó incontables veces el Atlántico, dice en su «Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y merchante» (1611):

«... aunque es de madera tiene y tienen todos los navíos tal condición como si fuesen animales que tuviesen espíritu sensitivo, rigiéndose con el timón como el caballo con el freno, con que el ginete lo corrige siendo duro o blando de boca... no aviendo otra cosa más semejante a una dama bizarra, galana, de gentil talle y gracia, que lo es una nao».

Lo que resulta en una identificación poco galante de caballos con damas, aunque no fuera esa su intención. Y añade:

«... desde la quilla, que corre a lo largo del navío en bajo, y por el través que es la manga, tiene grande similitud con la forma y composición del hombre, en lo que se le cría primero que es el espinazo, que es a manera de quilla; y en el plan que saliendo de él hacen las costillas, desde donde, con admirable orden, se hace y cierra el cuerpo del hombre».

Anatomía naval, podríamos decir...

J. G. S.

23.298.—Castigo.



Sabido es que Colón, al regreso de su tercer viaje, vino cargado de grilletes o cadenas; el venir de esta forma fue porque él quiso, ya que a esta pena fue castigado; Alonso de Vallejo, jefe de las dos naves que componían la expedición, quiso quitárselas, negándose él. Hace unos años, y con este mismo título, se publicó en «Miscelánea» una, en la que el «historiador» italiano Giuseppe Baldi (año 1892) nos «descifraba» el significado de los signos y letras en ellas grabados.

Pero como a todo hay quien gane, también hace muchos años, un sacerdote extremeño, don Adrián Sánchez, ya fallecido, que ha defendido con todo entusiasmo la tesis de que

Cristóbal Colón era extremeño, natural de Oliva de la Frontera (Badajoz), al referirse a las tales cadenas, contestaba así a las preguntas de un redactor de «Europa Press», Fernando Galán, y publicado en el periódico *Pueblo*, de Madrid.

Ahora a «descifrar» se ha dicho:

«Dice don Adrián Sánchez que Cristóbal Colón había grabado en forma de abreviaturas y símbolos en las cadenas que conservó al final de su vida lo siguiente. En el cerco de la primera esposa:

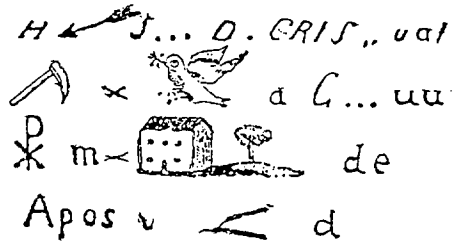
«Fuí descubridor de la India.»

En la segunda:

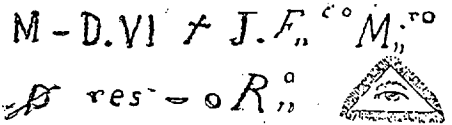
«Nací en Santa María de Valoliva. Bautizado en un monasterio del Olivar.»

Y en el cerco de la segunda esposa de cadenas—que le pusieron en el tercer viaje— dice:

«Fuí sacerdote de J. C. misionero de predicadores, donado en el retiro en la fiesta de la Trinidad.»



EN EL CERCO DE LA PRIMERA ESPOSA



EN EL CERCO DE LA SEGUNDA ESPOSA

† XPO FERENS +
1499

—Entonces, ¿realmente Colón llegó a ser sacerdote?

—Recibió las órdenes para el sacerdocio —nos contesta—, aunque fué primero novicio y estudiante religioso dominico, sin llegar a recibir órdenes ni profesar. Esto sucedió en Roma. Sabemos que Colón se casó dos veces

legítimamente antes de hacer el viaje primero, en el cual descubriría el Nuevo Mundo.»

E. S. R.

23.299.—S. A.



Don Antonio de Herrera, en su *Década primera*, libro primero, nos dice del primer desembarco de Colón en la isla del Descubrimiento:

«El Almirante, con la Barca armada, i el Estandarte Real tendido, salió a tierra, i lo mismo hicieron los capitanes Martin Alonso, Pinçon i Vicente Yañez Pinçon con las banderas de la Empresa».

¿Qué empresa sería ésta? Debía ser de una multinacional, domiciliada en Santa Fe, Granada.

R. B.-M.

23.300.—¿Colón extremeño?



Que la nacionalidad de Colón ha sido y es muy discutida, es sabido de todos; lo han hecho catalán, mallorquín, gallego, francés y de otras varias partes, aunque la opinión más seria es la de que nació en un pueblcito de los alrededores de Génova.

Hace bastantes años, el sacerdote don Adrián Sánchez, ya fallecido, participante en Congresos Internacionales Americanistas, escritor y propagador en conferencias, sostenía y «probaba» la tesis de que Cristóbal Colón había nacido en Oliva de la Frontera (Badajoz). En un reportaje de la agencia «Press», y publicado en el diario *Pueblo*, de Madrid, el periodista Fernando Galán le hacía una serie de preguntas relativas al tema, a las que don Andrés contestaba muy serio.

Le preguntaba el periodista: «Queremos que nos explique en qué han consistido sus investigaciones.

—Desde hace treinta y seis años, que descubrí en el atrio de la iglesia de la Virgen de Santa María de Gracia el sepulcro donde enterraron, en el pueblo de Oliva de la Frontera, a Cristóbal Colón no he dejado de trabajar para

reunir datos sobre su vida, sus viajes y su muerte.

—¿Qué encontró en el sepulcro?

—La estela con la inscripción, la losa sepulcral y reliquia de la carabela *Santa María*. Recogí diversos huesos que se encontraron allí dentro y, además, cuentas petrificadas de los 15 misterios del rosario dominicano y otros objetos.

Nosotros, un tanto escépticos ante semejante revelación, seguimos preguntando a don Adrián Sánchez si acaso no podrían ser de otra persona y no de Colón esos restos de que nos habla.

—Fernando, el hijo legítimo de Cristóbal Colón y Beatriz, apunta en su vida que su padre era de Valoliva. Ahora bien, este pueblo es el hoy llamado Oliva de la Frontera, la antigua ciudad Inaua de los celtas, aborigen de la población actual, y donde yo encontré el sepulcro de que antes le he hablado...

Cuando llegó a la isla de Guanahani puso a las nuevas tierras descubiertas en el tercer viaje el nombre de Gracia, por la devoción que tenía a la Virgen de Gracia de su pueblo natal. A este pueblo de Oliva de la Frontera, de la provincia de Badajoz, regresó en los últimos años de su vida de religioso y sacerdote. Siendo aún casado ingresó en la orden dominicana como donado, pero no pudo profesar.

—¿Cómo murió Colón?

—Según los restos que encontré en el sepulcro del atrio de la iglesia de Oliva, Colón murió de un arcabuzazo en el pecho. La cabeza y huesos aparecen desmenuzados hasta la cintura; las manos y demás huesos están íntegros y fué enterrado a la manera dominicana.

—Pero según tenemos entendido, existen restos de Colón en Santo Domingo.

—Es cierto; tienen allí parte, como unas reliquias.

La mayor parte, vuelvo a decirle, se encuentra en la sepultura del atrio en la iglesia de su pueblo natal.

Y, para que no haya dudas, afirmaba el bueno de don Adrián, que Cristóbal Colón nació en el castillo de los Figueroa, hoy destruido, que su madre «era una dama bellísima que se casó con un descendiente del almirante de Castilla llamado don Juan Sánchez Tovar Henríquez, de quien tuvo un hijo: Cristóbal Colón. Al preguntársele: «¿entonces por qué

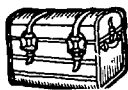
MISCELÁNEA

Colón tuvo tanto interés en cambiar su verdadero nombre y ocultar su origen?, la cosa está clara, la causa no fue otra que «la gran belleza de su madre de la que estaba prendado Enrique IV de Castilla. Perseguida por el rey, la bella oliveña tuvo que refugiarse en el campo y así anduvo oculta hasta el momento en que para dar a luz a su hijo habido de su matrimonio con don Juan Sánchez de Tovar y Henríquez, pidió asilo en el castillo de los Figueroa.

Estas declaraciones, según el periodista Galán, «han llegado ya a las más importantes páginas de los periódicos ingleses, americanos e italianos», éstas y las de otros que hacen a Colón cada uno de donde mejor les parece, nos aclaran y afirman que Cristóbal Colón nació en un pueblecito de los alrededores de Génova.

E. S. R.

23.301.—Filología.



Fray Pedro Simón, en su obra «Primera Parte de las noticias históricas de

las conquistas de Tierra firme en las Indias Occidentales, 1626», nos da de un modo graciosísimo el origen del nombre de Cristóbal Colón:

«Los Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel, el mismo año que ganaron a Granada, y acabaron con los Moros de España, después de más de setecientos años que la poseían, enviaron a Don Cristóbal Colombo (que así se llamaba, sino que por más fácil pronunciación, le quitaron la última sílaba, y una pierna a la m, y le llamaron Colón)».

Ignorábamos la faceta de cirujanos a Don Fernando y Doña Isabel.

R. B.-M.



23.302.—Imaginación.



Don Antonio de Herrera, en su *Década primera*, libro segundo, al describir el segundo viaje colombino y estando en la tercera isla descubierta que denominó Guadalupe, nos dice:

«Encontraron un madero de navío, que los marinerillos laman codaste, de que todos se maravillaron, no sabiendo como hubiese allí llegado, sino con tiempos fortunosos (tormentosos) de las Canarias, o de la Española, de la nave del Almirante, que allí se perdió».

«Encontraron un madero de navío, que los marinerillos laman codaste, de que todos se maravillaron, no sabiendo como hubiese allí llegado, sino con tiempos fortunosos (tormentosos) de las Canarias, o de la Española, de la nave del Almirante, que allí se perdió».

Qué falta de imaginación, si fuese el codaste de la *Santa María* sería conocido por Colón, y nada digamos de Juan de la Cosa, que era el propietario y maestre de la *Santa María*.

R. B.-M.

MARINOGRAMA NÚMERO 274

D	I	O	S	H	I	Z	O	R	O	
E	A	R	A	L	P	U	E	B	L	O
P	O	R	E	L	C	A	M	I	N	
O	D	E	L	D	E	S	I	E	R	T
O	H	A	C	I	A	E	L	M	A	
R	Y	L	O	S	H	I	J	O	S	
D	E	I	S	R	A	E	L	S	U	
B	I	E	R	O	N	D	E	L	A	
T	I	E	R	R	A	D	E	E	G	I
P	T	O	B	I	E	N	A	R	M	A
D	O	S								

MARINOGRAMA NÚMERO 275

Por DOBLAN

1	N	2	O	■	3	G	4	K	5	L	6	H	7	E	8	J	9	K	10	J	■	11	I	12	Ñ
13	L	14	N	■	15	B	16	D	■	17	B	18	F	19	K	20	M	21	D	22	O	23	Ñ	■	
24	Q	25	C	26	H	27	L	28	F	29	F	30	O	31	G	■	32	N	33	K	34	O	35	F	■
36	J	37	F	38	E	■	39	B	40	K	■	41	D	42	I	43	G	44	K	45	F	46	I	■	
47	J	48	H	49	I	■	50	D	51	M	52	O	53	C	■	54	D	55	O	56	P	57	M	58	K
59	E	60	I	61	A	62	D	63	Q	64	N	65	Q	■	66	P	67	J	68	L	■	69	E	70	M
71	J	72	A	■	73	N	74	C	75	C	76	L	77	J	78	P	79	E	80	E	■	81	G	■	
82	Q	83	M	84	D	■	85	B	86	E	87	J	88	O	89	A	90	C	91	P	92	G	■	93	O
94	D	■	95	L	96	B	97	G	■	98	Ñ	99	D	100	P	101	E	102	B	103	I	104	B	105	K
■	106	A	107	H	108	F	109	F	110	P	111	F	112	E	■	113	O	114	D	■	115	A	116	G	
■	117	N	118	H	119	N	120	L	121	A	122	A	123	G	124	I	■	■	■	■	■	■	■	■	■

DEFINICIONES

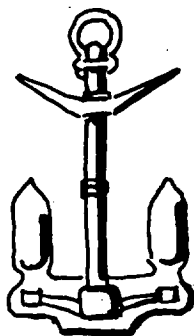
Palabras

A.—Mar: Especie de cordel para aferrar cabos que se forma torciendo tres o más filásticas	106 61 121 89 115 72 122
B.—Lluvia copiosa	15 85 39 96 17 102 104
C.—Embarcación que se destinaba en las escuadras para llevar avisos y guardar las entradas de los puertos	75 25 90 53 74
D.—Arg. Nav.: Instrumento de hierro para arrancar los clavos	41 94 99 50 84 54 62 16 21 114
E.—Plural: Barco de la Armada astillado, acorazado y con espolón de acero a proa, para el servicio de exploración	101 80 86 7 79 59 38 69 112
F.—Maroma gruesa hecha de esparto	111 28 29 108 35 45 109 18 37
G.—Lanzas un proyectil por medio de una máquina adecuada	31 123 92 3 116 43 81 97
H.—Calmá chicha después de un temporal	26 107 6 118 48
I.—Mar: Balsa de salvamento	11 124 49 103 46 60 42
J.—Plural: Dícese de los peces cartilagíneos que tienen las branquias fijas por sus dos bordes, y móvil la mandíbula inferior, como el tiburón	87 77 71 10 47 67 8 36
K.—Plural: Red en forma de manga para pescar jibias	105 33 58 44 19 4 40 9
L.—Mar: Marca que baja	13 76 95 27 68 120 3

DEFINICIONES

Palabras

M.—Esturión	20 83 51 70 57
N.—Mar: Levantad el ancla de una embarcación	1 73 117 14 32
Ñ.—Arq. Nav.: Punto de mayor curvatura de cada cuaderna de un buque ..	98 64 119 12 23
O.—Mar: Acción y efecto de doblar cabos, puntas, etc.	93 55 34 52 30 113 88 22 2
P.—Falta de uso y de ejercicio	56 100 66 110 78 91
Q.—Malceón	24 63 82 65



NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras.

PASSEX hispano-norteamericano.—Las fragatas *Santa María* y *Numancia* han efectuado un PASSEX con la Agrupación de portaviones norteamericano *Forrestal*, integrándose en su agrupación como escoltas de este buque.

La integración se realizó en dos fases. Primeramente lo hizo la *Santa María*, entre el 20 de junio y el 10 de julio, incluyendo escalas en los puertos de Haifa y Rodas, mientras que la *Numancia* participó entre los días 20 y 31 de julio.



PASSEX hispano-italiano.—Se efectuó entre los días 8 y 10 de julio en aguas del mar de Alborán y de Baleares; participaron la corbeta *Descubierta* y la fragata italiana *Minerva*.



PASSEX hispano-griego.—La misma *Descubierta* efectuó dos días después, entre el 12 y el 13 de julio, un PASSEX en el mar de Alborán con el buque-escuela de la marina griega *Aris*, en tránsito de Palma a Madeira, con ocasión del crucero de instrucción que dicho buque está realizando.



PASSEX hispano-francés.—Realizado por el submarino *Galerna* con unidades de la Marina francesa, el día 31 de julio, en aguas del golfo de León, con ocasión de la estancia del submarino en Tolón entre los días 26 y 30, para efectuar su calibración magnética.



STANAVFORLANT.—La fragata *Cataluña* se encuentra incorporada desde el 28 de junio en la Agrupación permanente de la OTAN STANAVFORLANT, en la que permanecerá hasta el 3 de octubre.

Dicha agrupación salió del Ferrol el día 2, habiendo efectuado escalas en el puerto belga de Gante, entre los días 12 y 16 de julio, y en Kiel del 19 de julio al 4 de agosto.

Principales adiestramientos.

CSSOT «Andalucía».—La fragata *Andalucía* ha efectuado este mes la segunda parte del programa previsto a la finalización de las obras de cambio de combustible y sonar.

La *Andalucía* llegó a Rota el día 8 y permaneció efectuando las pruebas, tanto en puerto como en aguas del golfo de Cádiz, hasta el 26.



Pruebas de mar.—El buque oceanográfico *Hespérides* y el petrolero *Mar del Norte* han continuado realizando en el mes de julio las pruebas previas a su entrega definitiva a la Armada, destacando las relativas a la certificación de la cubierta de vuelo, efectuadas en Rota entre los días 8 y 12.

Otras actividades.

Crucero de instrucción 1990/91 «Juan Sebastián de Elcano».—El *Juan Sebastián de Elcano* dio por finalizado este crucero al fondear el día 12 de julio en Marín, llegando puntual a su cita para asistir a los actos de jura de Bandera y entrega de despachos que se celebró, como todos los años, en la Escuela Naval el día de la Virgen del Carmen.

En su última singladura, entre Baltimore y Marín, tuvo que capear un fuerte temporal en el Atlántico que, afortunadamente, no causó daños de importancia.



Crucero fin de curso de los alumnos de la Escuela Naval Militar.—Asimismo, el día 10 en Marín finalizó el crucero que los alumnos del primer y segundo curso de la Escuela Naval venían efectuando a bordo de los destructores de la 11.^a Escuadrilla.

Los buques procedían de Santander, donde realizaron escala del 7 al 9 de julio, habiendo recalado anteriormente en Las Palmas entre los días 30 de junio y 2 de julio.



Visitas a puertos extranjeros.—Al comenzar el verano se multiplican en todos los puertos de mar las fiestas y celebraciones marítimas. Como todos los años, la Armada hace acto de presencia en algunas de las más relevantes.

Así el patrullero *Mouro* asistió, los días 5 al 7 de julio, a la Fete de L'Estuaire que tuvo lugar en el puerto de Paimboeuf en la costa de la Aquitania francesa.

Asimismo, las goletas *Arosa* y *Graciosa* participaron en la Semana Naval de Cowes, en la isla de Wight, entre los días 3 y 10 de agosto. En su tránsito hicieron escala en los puertos franceses de Douarnenez y Saint Malo.

Operaciones en el golfo Pérsico y mar Rojo.

Como consecuencia del acuerdo tomado por los países integrantes de la Unión Europea Occidental (UEO) de suspender las operaciones de embargo contra Irak mientras continúen cerrados los puertos iraquíes, las unidades españolas participantes en esta operación han regresado a sus bases.

La *Reina Sofía* zarpó el día 28 de junio del puerto de Abu Dhabi, uniéndose la *Asturias* el día 5 de julio en el estrecho de Tirán para cruzar ambos buques el canal de Suez el día 6, y continuar su tránsito hacia la península. El día 8 efectuaron una escala en el puerto de Suda, en la isla de Creta, entrando la *Reina Sofía* en Rota el día 13 y la *Asturias* en Ferrol el 15. Desde el inicio de las operaciones, el conjunto de unidades españolas destacadas en la zona realizó un total de 5.126 identificaciones de buques mercantes, de los que fueron visitados e inspeccionados 291.

Nueve de ellos fueron desviados a sus puertos de origen por observarse irregularidades en la carga o en el manifiesto de embarque.

Naos del Descubrimiento.

Las Naos del Descubrimiento han continuado realizando su periplo a lo largo de las costas españolas. Durante el mes de julio han realizado escalas en los puertos de Santander, Gijón, La Coruña y Lisboa, entrando finalmente en el puerto de Huelva en donde han dado por finalizada su travesía. Durante su tránsito fueron convoyadas por el remolcador *Mahón*.

Alumnos de las Escuelas navales francesa y belga visitan la Escuela Naval de Marín.

El pasado 20 de mayo una comisión de profesores y alumnos de las Escuelas navales francesa y belga, que están realizando un viaje de instrucción a bordo de la fragata *Commandant L'Herminier*, M.S.O. *Bovesse* y seis lanchas de instrucción, que se encontraban atracados en el puerto de Vigo, visitaron la Escuela Naval Militar de Marín.

Una comisión de oficiales y guardiamarinas les acompañó durante la misma, ofreciéndoseles un cóctel en el Casino de Alumnos al finalizar.

El día 22, el comandante-director de la Escuela Naval francesa, contralmirante Foillard, bajo cuyo mando se encuentra esta agrupación de instrucción, visitó la Escuela Naval Militar de Marín junto con los comandantes de los buques a sus órdenes.

El contralmirante Foillard fue recibido por el capitán de navío comandante-director de la Escuela Naval Militar de Marín, don Francisco Núñez Lacaci, el cual, después de una exposición sobre esta Escuela, y las actividades que en ella se desarrollan, les acompañó en la detenida visita que realizaron a las instalaciones de la Escuela, agasajándoles a la finalización con un almuerzo en el hotel-residencia.



Visita oficial del SEDAM al campo de adiestramiento de la Armada en la sierra del Retín (CASR).

Los pasados 20 y 21 de junio, el secretario de Estado para la Administración Militar, Gustavo Suárez Pertierra, realizó una visita oficial a unidades del Tercio de Armada en el campo de adiestramiento de la sierra del Retín. Fue acompañado por el director general de Personal del Ministerio de Defensa, señor Serrano Martínez, y por el comandante general de la Infantería de Marina, general Estévez Ons.

A su llegada, el SEDAM fue recibido por el Almirante de la Flota, almirante Regalado, al que acompañaba el almirante del Grupo «Delta» de la Flota y el general jefe del Tercio de Armada. Después de realizar un recorrido



En la fotografía, el SEDAM realizando un disparo con el simulador de tiro del misil TOW.

aéreo por las instalaciones del campo, el señor Suárez Pertierra presenció un ejercicio de tiro con fuego real de las distintas armas y sistemas de armas de dotación en el TEAR, y un supuesto táctico de ataque en tierra ejecutado por elementos paracaidistas de la UOE, fuerzas helitransportadas y un grupo táctico mecanizado apoyado por fuego de artillería y aviones AV-8B de la FLOAN.

En la tarde del mismo día 20, el grupo de artillería del TEAR efectuó un ejercicio de tiro, con fuego real, con obuses de 105 mm y 155 mm ATP.

En la mañana del día 21, el SEDAM, después de vivaquear con las unidades del TEAR en el campo de adiestramiento, emprendió viaje de regreso a Madrid.

XIII Trofeo de cruceros de las Fuerzas Armadas.

El domingo 12 de mayo se celebró, organizada por la Comisión Naval de Regatas de la Armada de Baleares, y en el magnífico marco de la bahía de Palma, la decimotercera edición de esta tradicional y multitudinaria regata, que tanta expectación produce y que concentra una gran flota de cruceros de las más diferentes clases, a los que se agregan los bellos e incomparables «llauts» y botes mallorquines, que con sus velas latinas ofrecen una imagen de otras épocas y hace las delicias de los buenos aficionados a este deporte.

Esta regata congrega desde barcos punteros de la alta competición a cruceros familiares que sólo participan en esta celebración; porque el recorrido es fácil; las instrucciones de regatas, sencillas, y los jueces, benevolentes. Además, el ambiente divertido y cordial que rodea este acontecimiento lo convierte en una auténtica fiesta.

En la línea de salida se dieron cita 109 barcos: 88 cruceros, 12 botes mallorquines, cuatro «llauts» y cinco «ketchs»; auténtico récord nacional. Las



Regata Fuerzas Armadas.

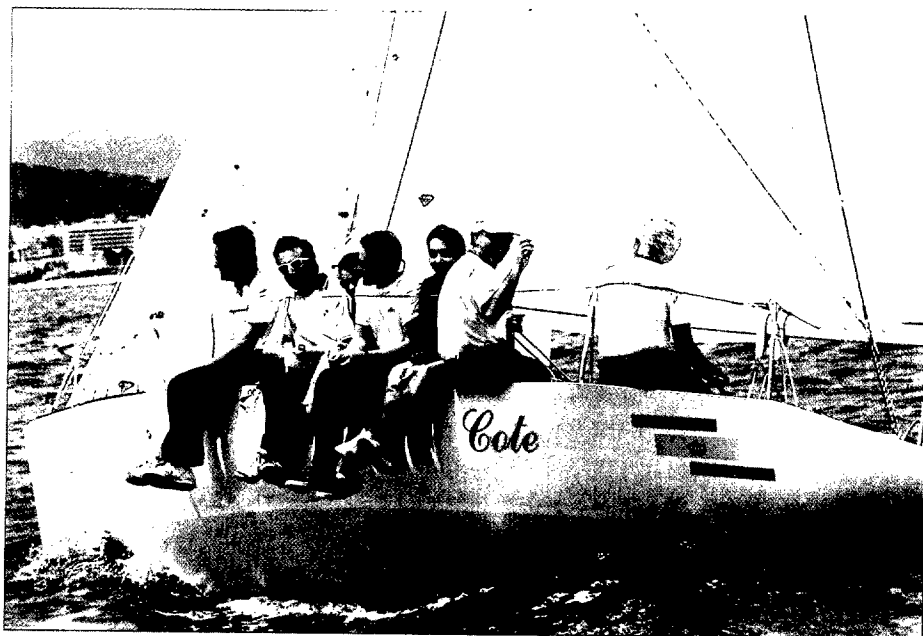
evoluciones previas al comienzo de la regata nos permitieron distinguir a numerosos barcos y tripulaciones conocidas: el *Pitágoras*, de Mario Conde, patroneado por Cucho Arroyo; los «MacGregor», estilizados veleros de 20 metros, de Rudy Bay y Perico Villagrán, hábiles comandantes de aeronaves descendidos a la mar; el «one tonner» *Spanair*, tripulado por aguerridos navegantes de la Compañía; los chicos del 3/4 tonelada *Banca March*, y una nutrida representación de la Armada: el *Sirius IV*, patroneado por el almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui; el *Aifos*, con el mundialista capitán de fragata Juan Carlos Rodríguez Toubes; el subcampeón mundial 1/4 tonelada *Cote*, que llevaba al timón a Jaime Rodríguez Toubes; el incombustible *Porto Pi*, barco histórico en la bahía, gobernado por el capitán de corbeta Enrique González Écija; los pequeños «toxos»: el *Sóller*, con el alférez médico Félix Naranjo; el *Illetas*, con el sargento Lorenzo Sabater, y el *Cabrera*, con el sargento Vicente Pérez. El Ejército acudió también a la cita con el *Lu*, patroneado por el coronel Herrero.



Un momento de la entrega de trofeos.

El espectáculo resultaba realmente fascinante. Cien «spis» multicolores largados al viento, entre el verde de la mar y el azul del cielo; sensaciones imborrables de una policromía difícil de contemplar en otras circunstancias.

El orden de llegada lo encabezó el *Xilgaro*, seguido por el «MacGregor» de Rudy Bay, y a segundos el *Sirius IV* y *Spanair*.



El *Cote*, ciñendo por babor. A la caña, Jaime Rodríguez Toubes.

A la llegada al Club Náutico, la Comisión de Regatas obsequió a las tripulaciones con una sabrosa y bien condimentada fabada, que se regó con un buen vino; aprovechando la reunión para que cada cual contara sus batallitas en un ambiente cordial y relajado.

Una vez realizada la compensación de tiempos, las clasificaciones quedaron como sigue:

División Regata: 1, *Cote*, de la Comisión de Regatas; 2, *Navièra Mallorquina*; 3, *Transalbor*.

División Crucero: 1, *Taquión*; 2, *Shere Kan*; 3, *Fido*.

División Botes Mallorquines: 1, *Ventolina*; 2, *San Luis*; 3, *Áncora*.

División Llaud Mallorquín: 1, *Pepín*; 2, *Primero*; 3, *Neofit*.

División Ketch: 1, *Bris*; 2, *Platero*.

El lunes 13 de mayo se celebró la entrega de trofeos en las terrazas del Club Náutico. Fue un auténtico festival, con más de 150 premios para repartir, por lo que fueron pocos los que se quedaron sin conseguirlo.

En la presidencia del acto figuraban las máximas autoridades del Gobierno autónomo, jefe del Sector Naval y comandante de Marina José Luis Villar, almirante Sánchez-Barcáiztegui y presidente de los clubs náuticos de la bahía, que con las tripulaciones y los numerosos invitados fueron obsequiados con un sabroso ágape.

J. J. F.

O T A N

Reunión de Copenhague y la UEO.

En la primera semana del pasado mes de junio se celebró en Copenhague la reunión del Consejo Atlántico, en la que se fijaron las últimas coordenadas de la futura OTAN.

En el aspecto político-militar, el secretario general de la Organización, Manfred Wörner, dejó bien claro que la OTAN no puede aceptar que la CE o la UEO constituyan la única base del sistema europeo de defensa, ya que ello traería consigo el excluir a los aliados atlánticos que no forman parte de la Unión Europea Occidental, tales como Noruega, Grecia, Turquía e Islandia, pero en cambio, se admite, por primera vez que sepamos, el estar de acuerdo en la construcción de la nueva seguridad europea.

Y esta seguridad de Europa arranca de la denominada Carta de París, suscrita el 10 de noviembre de 1990 por los mismos signatarios del Acta de Helsinki, madre de la Conferencia sobre Seguridad y Cooperación en Europa (CSCE), que también ha tenido su consagración operativa en la reunión en Berlín de sus ministros de Asuntos Exteriores, reunión coincidente prácticamente en el tiempo con la del Consejo Atlántico.

La seguridad europea, en teoría, y dadas las condiciones actuales, podría asentarse en el establecimiento de una gran comunidad euroatlántica alrededor de un sólido eje que se extendería desde Vancouver a Vladivostok: En este orden de ideas, el secretario de Estado de los EE.UU. señala que esta comunidad se basaría en una triple concepción: una OTAN abierta a las nuevas democracias del Este, una Comunidad Europea como modelo básico de integración, y, finalmente, una CSCE en cuya base se asentaría el concepto gorbachiano de una casa común.

El broche final a este ambicioso y difícil proyecto será dado —eso esperamos— los próximos días 7 y 8 de noviembre en la reunión en Roma de los jefes de Estado o de Gobierno de los dieciséis países de la Alianza.

Ahora bien, mientras estas aspiraciones van avanzando, y dado que la Unión Soviética continúa siendo una gran potencia nuclear, la OTAN ha precisado claramente en esta reunión en la capital danesa que los aliados mantendrán un potencial militar suficiente para prevenir la guerra y asegurar una defensa eficaz, de acuerdo con su misión fundacional y fundamental, y poder así hacer frente a cualquier crisis que pudiera poner en riesgo la seguridad de sus miembros, o lo que es lo mismo, que las cosas no varían en lo esencial y, por tanto, la OTAN seguirá siendo la columna vertebral de la seguridad europea y occidental.

Sin embargo, y como ya hemos apuntado antes acerca de la controversia europea, la OTAN ha avanzado algunos pasos, hasta ahora inéditos, expresa-

dos en el comunicado final de Copenhague, y según los cuales la afirmación de una identidad europea de seguridad y de defensa mostrará que los europeos están decididos a asumir una mayor parte de responsabilidad —y económica— para su propia seguridad, y ayudarán en este sentido al reforzamiento de la solidaridad trasatlántica, lo que traducido en términos reales significa que la Alianza ve con buenos ojos el que los europeos construyan su propio sistema de seguridad y defensa, pero solamente como una fuerza compensatoria dentro de la propia Alianza, ya que no puede haber dimensión alguna de seguridad europea sin la OTAN.

Entonces, ¿cuál será el papel operativo de la UEO? Algunas naciones albergan el temor de que la rápida reorganización de la OTAN tras el deshielo con el Este y la guerra del golfo Pérsico acabe otorgándole a la UEO unos cometidos de coordinar operaciones europeas «fuera de zona», mientras que la OTAN se dedicaría a Europa, o lo que es lo mismo, y en palabras de nuestro ministro de Asuntos Exteriores, señor Fernández Ordóñez, tendríamos una organización europea que no defendería a Europa, mientras una organización trasatlántica como la OTAN, quedaría encargada de la seguridad del Viejo Continente.

Por ello, nuestra diplomacia ha tomado una iniciativa para intentar promover una identidad europea de defensa y evitar que el único foro europeo competente en esa materia quede relegado a desempeñar labores de coordinación fuera del continente, como las que llevó a cabo durante la guerra del golfo Pérsico.

‘Dicha iniciativa está contenida, en sus parámetros fundamentales, en tres puntos:

- 1) Se reafirma que la defensa europea depende de la OTAN, de acuerdo con la reunión de Copenhague;
- 2) Se pide un mayor esfuerzo económico para la UEO, concentrando en una sola capital sus organismos, actualmente repartidos en dos, y establecer un dispositivo para la colaboración militar, equivalente a las fuerzas de Intervención Rápida de la OTAN, y
- 3) Dar una dimensión global a la UEO, ya que en 1995, en que caducará su Tratado constituyente, será necesario ampliar tanto el número de unidades como de objetivos.

Esta iniciativa de nuestra diplomacia puede resumirse en que hay que impulsar el proceso del relevante papel de la UEO para articular una identidad europea en materia de defensa.

La respuesta, en Roma, durante la «cumbre» de los días 7 y 8 de noviembre próximo.

J. L. T.

LA ANTÁRTIDA

El Acuerdo de Madrid, en precario.

En abril último se elaboró en nuestra capital el denominado Acuerdo de Madrid, de cuyo contenido dimos cuenta a nuestros lectores en el número de junio de esta REVISTA GENERAL DE MARINA relativo a la reunión de los miembros consultivos del Tratado Antártico, y en cuyo artículo 24 se preservaba la explotación minera en el continente blanco durante, al menos, los próximos cincuenta años.

Ya en aquella reunión, los Estados Unidos, que no quieren renunciar a los recursos mineros antárticos, consideraban que el consenso de los veintiséis miembros con derecho a voto del Tratado sería prácticamente imposible de alcanzar, ya que el consenso se traduce en que para levantar esta moratoria de cincuenta años es precisa una mayoría de tres cuartos de los países que ratifiquen dicho Acuerdo o Protocolo de Madrid.

En definitiva, se han producido dos posturas, la de los «conservacionistas», que postulan esta prohibición de explotación, y la de los capitaneados por Norteamérica, que están a favor de una actitud más abierta que permita una explotación de aquellos recursos de una forma menos constreñida que la que estipula el mencionado artículo 24, ya que si bien hoy día resulta harto difícil emprender una explotación rentable de tales recursos no se puede descartar la idea de que en un período de tiempo más o menos largo se llegue a una tecnología que haga factible la realización de estos trabajos.

Lo que ahora ha sido propuesto por los Estados Unidos en la última reunión de Madrid, celebrada a finales de junio pasado, es que la explotación no dependa del voto sistemático de alguno de esos veintiséis países y que, vencido el plazo de cincuenta años, cualquier interesado considere cumplido el compromiso y pueda pasar a la acción automáticamente.

Todo ello ha sido motivo de un intenso debate que ha obligado a Norteamérica si no a modificar su postura de no cerrar para siempre la explotación minera del continente antártico, sí a pedir un mayor tiempo de reflexión, lo que trae consigo un aplazamiento de la firma de este protocolo hasta la reunión prevista para octubre próximo en Bonn.

Todas las delegaciones de las naciones miembros del Tratado se mostraron negativamente sorprendidas por este cambio de opinión, y la delegación francesa, una de las más críticas con la postura norteamericana, duda de que los Estados Unidos vayan a aceptar más adelante el conflictivo artículo tal y como está redactado, en el sentido de que sea necesaria la mayoría de tres cuartos de los países que ratifiquen el Protocolo para levantar una moratoria de cincuenta años, ya que propone, en cambio, que sea suficiente para ello la mayoría simple.

Otros organismos internacionales, como el Fondo para la Conservación de la Naturaleza (WWF), con sede en Suiza, y la Coalición del Océano Ártico y Austral (ASOC), también se han pronunciado públicamente en forma reprobatoria hacia esta actitud de Norteamérica.

En definitiva, habrá que esperar a la reunión de Bonn para la firma de este Acuerdo o Protocolo al Tratado, que en tal caso podría llevar el nombre de Protocolo de Madrid-Bonn, si bien nuestras impresiones, a título personal, son más bien pesimistas, y aunque algo pueda ceder la delegación norteamericana, podemos ya dar por sentado, y ojalá nos equivoquemos, que de una manera u otra la explotación minera llegará a la Antártida.

E. H. F.



«*Postscriptum*» gratificante.—Cuando las líneas anteriores se encontraban ya en la imprenta, ha surgido la noticia gratificante: el presidente norteamericano, George Bush, anunció durante el acto de inauguración de las grandes esculturas de varios presidentes de los Estados Unidos, esculpidas en la montaña de Rushmore, en Dakota, que Norteamérica firmará el Acuerdo de Madrid en los términos en que fue redactado en nuestra capital, renunciando así a la cláusula modificatoria del artículo 24 en el sentido de que bastaría con la mayoría simple para anular la actual moratoria de cincuenta años para iniciar cualquier trabajo de explotación de los recursos minerales de aquel continente.

Según Bush, el Protocolo de Madrid «satisface nuestras preocupaciones y proporciona una protección eficaz para la Antártida, sin prejuicio a la decisión de las generaciones futuras».

En definitiva, y tras la oleada de críticas por la actitud de su país, el presidente Bush ha comprendido que el disfrute de un medio ambiente limpio y la conservación del último reducto de Naturaleza pura en nuestro planeta constituye también un derecho de esas generaciones futuras.

Desde estas páginas nos congratulamos profundamente por esta sensata y lógica decisión que es un paso muy importante para poner fin a la guerra contra la Naturaleza.



MARINA MERCANTE

La Cruz Roja Española y la Marina Mercante.

La Cruz Roja Española ha sido la primera de las entidades en firmar un acuerdo de colaboración en materia de salvamento marítimo con la Marina Mercante. Desde dicha Dirección General se espera la participación en tareas de rescate de Protección Civil y el Servicio de Búsqueda Aéreo (SAR), organismos con los que próximamente se ratificarán convenios de colaboración.

Tradicionalmente la Cruz Roja ha puesto al servicio del salvamento marítimo embarcaciones y helicópteros que han contribuido satisfactoriamente al rescate de vidas humanas en la mar; dichas actuaciones venían definidas por el Real Decreto 1512/77, de 10 de junio, por los que se autorizaba a los entonces Ministerios de Marina y de Comercio a adquirir o contratar unidades destinadas al salvamento marítimo, cuyos uso y mantenimiento quedaban encomendados a la Cruz Roja. Estas adquisiciones se cargaban al presupuesto ministerial correspondiente de 1977 ó 1979, respectivamente; por lo que agotado el plan de acción a que se refería el citado decreto, se ha hecho necesario actualizar los mecanismos de cooperación entre el Ministerio de Transportes y la Cruz Roja Española y otras entidades, tanto públicas como privadas.

En orden a definir las líneas generales que en el futuro tendrán estos convenios de colaboración, el Consejo de Ministros del pasado 1 de marzo aprobó un Real Decreto por el que se autoriza al ministro de Transportes a establecer acuerdos de colaboración con cualquier entidad pública o privada que desee participar en las actividades de salvamento. La nueva normativa, no supeditada a la limitación temporal, permitirá una ampliación del contenido de los acuerdos según lo vaya aconsejando la práctica de los mismos.

Los puertos españoles más importantes del Mediterráneo.

Según datos de la Dirección General de Puertos y Costas (DGPC), del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, los puertos españoles más importantes del Mediterráneo son los siguientes:

- En mercancía general y contenedores: Barcelona, Valencia y Algeciras.
- En graneles: Tarragona, Algeciras, Cartagena y Barcelona.
- Tráfico de pasajeros: Algeciras, Ceuta, Palma de Mallorca y Barcelona.
- Tráfico de cruceros internacionales turísticos: Palma de Mallorca, Barcelona y Málaga.

El análisis de la DGPC destaca que estos puertos mediterráneos tienen un futuro importante como puertos de entrada de Europa, especialmente para mercancías del Medio y Lejano Oriente, por su situación geográfica privilegiada respecto de estos tráficos.

En estos momentos, España está haciendo un gran esfuerzo inversor en cuanto a sistemas de transporte terrestre se refiere: autopistas y ferrocarriles, lo cual debe favorecer la futura utilización de estos puertos para tráfico con destino a Europa.

Los parlamentarios británicos apoyan a su Marina Mercante.

En una encuesta celebrada entre miembros del Parlamento británico, sobre la importancia de la flota mercante nacional, el 88 por 100 de los consultados se ha inclinado por considerar que la flota mercante contribuye a la defensa nacional. El 85 por 100 señala que la Marina Mercante colabora en la balanza de pagos a favor del país.

Como consecuencia de estas conclusiones, los parlamentarios son partidarios de que el Gobierno debe estimular las inversiones en buques.

La British Shipping ha propuesto una disminución de los impuestos fiscales para fomentar la inversión en construcción naval.

Por su parte, el Gobierno ha manifestado al Parlamento que otorgará algunas concesiones en materia fiscal y de cargas sociales para favorecer el empleo de jóvenes en la Marina Mercante.

El presidente del British Shipping, lord Sterling, ha comprobado los criterios favorables del Gobierno y Parlamento, convencidos de que la Marina Mercante británica es una baza decisiva para la economía del país. «Con algunas medidas —ha declarado— la Marina Mercante seguirá desempeñando ese papel con que se la ha reconocido: la cuarta arma de defensa».

Finalmente, se ha recordado que confían en que el Gobierno admita la necesidad de aligerar las cargas que padece el sector marítimo, que «no ha recibido ninguna ayuda oficial desde hace muchos años».

J. S. A.

MARINA DE PESCA

Pesqueros extranjeros violan aguas de Baleares.

El problema no es de hoy, es de hace años. Se viene detectando en aguas de Baleares la presencia de barcos extranjeros faenando en la captura del atún. Pero cuando se hace evidente es tres años atrás, y comienzan las denun-

cias del sector pesquero a través de las cofradías de pescadores, por las que se solicita a la Administración Central que intensifique la vigilancia de los buques extranjeros que pescan dentro de las 12 millas de las aguas territoriales españolas.

Miguel Massuti Oliver, biólogo y director general de Pesca de la Comunidad Autónoma de Baleares, afirma que existe un hecho biológico muy puntual, que sucede en los meses de primavera cuando, a través del estrecho de Gibraltar, entran en el Mediterráneo los reproductores del atún procedentes del Atlántico. Esta reproducción se hace en las áreas concretas del mar Balear y mar Tirreno.

Según la revista «Mar», en esta zona permanecen todo el verano, en época de reproducción; los juveniles nacidos en estas dos áreas, y los supervivientes reproductores, regresan al Atlántico en otoño. Estos reproductores son los de mayor tamaño, ejemplares entre 200 y 315 kilogramos de peso, y es lo que atrae a los barcos pesqueros, sobre todo italianos, franceses y algún español del continente. Y es que este atún es el que mayor precio tiene en el mercado.

En aguas del archipiélago balear se encuentra una gran flota de estos barcos desde principios de junio hasta primeros de septiembre, en busca de este tipo de atún. Las artes empleadas son muy diversas: desde el palangre de superficie, el cerco, la caña, y lo que es peor, las redes de deriva, prohibidas por la CEE, que tienen entre 40 y 60 kilómetros de longitud y una altura de paño de ocho metros, pescando todo lo que se encuentra a su paso.

Protección del pez espada.

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) ha acordado establecer varias medidas para la conservación de los «stocks» de pez espada y de otros túnidos en esas aguas oceánicas. La medida, tomada en la conferencia celebrada por el organismo hace unos meses en Madrid, ha sido suscrita ya por 16 países, entre los que se encuentra España. Además de la Administración española, han firmado por ahora el Convenio otros países como Angola, Canadá, Corea, Estados Unidos, Francia, Ghana, Japón, Marruecos, Portugal, Sudáfrica, Unión Soviética y Venezuela.

Este acuerdo supone, entre otras cuestiones, el compromiso de los países firmantes de prohibir el desembarco en sus puertos de ejemplares de pez espada de menos de 25 kilogramos de peso o de menos de 125 centímetros de longitud, con lo que se quiere preservar los ejemplares más jóvenes y eliminar la presión actual en los caladeros. La Comisión admite, no obstante, la aplicación de esta medida con cierta laxitud, al permitir el desembarco de estos ejemplares por parte de aquellos barcos que hayan infringido de forma fortuita esta reglamentación, con tal de que no sobrepasen, en ningún caso, el 15 por 100 del número de peces desembarcados en cada ocasión.

Cooperación pesquera hispano-marroquí.

Las tareas de colaboración entre España y Marruecos afectan fundamentalmente a tres áreas: la formación técnica de marineros, la investigación oceanográfica y la cooperación en materia de actividades industriales en tareas de transformación y de las empresas conserveras.

En materia de formación, las relaciones entre España y Marruecos tienen ya una larga tradición. Jóvenes marroquíes han acudido desde hace años a centros de formación españoles. Los nuevos compromisos suponen un paso adelante en esta dirección. Los responsables de ambas Administraciones han llegado a nuevos acuerdos para diseñar otras líneas de formación de alumnos y reciclaje de profesores, a través de los seminarios impartidos por españoles. Con esta medida se ampliaría la política de ayudas contemplada ya en el propio acuerdo pesquero entre Marruecos y la Comunidad Europea.

Otra de las cuestiones de interés para la Administración marroquí es la investigación sobre los recursos pesqueros en sus caladeros con el fin de lograr la máxima protección. En las últimas jornadas se han logrado compromisos de cooperación entre el Instituto Español de Oceanografía y el Instituto Científico de las Pescas Marítimas Marroquí. Científicos de ambos países llevarán a cabo campañas de investigación en aguas de Marruecos, donde actualmente las flotas realizan paradas biológicas, con el fin de proteger las reservas y no efectuar una sobrecarga pesquera.

J. S. A.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Las primas al sector naval, en descenso.

El Consejo de Ministros ha aprobado el nuevo Real Decreto sobre primas a la construcción naval que regulará en España las ayudas a los astilleros entre 1991 y 1993, las cuales experimentan una sensible rebaja respecto a las fijadas en el anterior Real Decreto de 1987, que permaneció bloqueado por la Comunidad Europea hasta la presentación, en julio del pasado año, de la ampliación de las medidas de reconversión.

Las nuevas primas a la construcción se aplicarán a todas las empresas autorizadas para la construcción de buques de casco metálico de más de 100 toneladas de registro bruto y estarán condicionadas al cumplimiento de los programas de actuación aprobados por cada uno de los astilleros.

El Real Decreto establece que la prima a la producción será del 13 por 100 para las nuevas construcciones de más de 10 millones de ecus y para transformaciones.

Asimismo desaparecen las primas específicas y las primas de compensación de aranceles para las reparaciones, aunque esta última se mantiene para la construcción, pero a ritmo decreciente (1,25 por 100 en 1991 y 0,55 por 100 en 1992), hasta desaparecer en 1993.

Por tanto, las obligaciones de pago de primas del nuevo Real Decreto van a disminuir sustancialmente respecto de lo regulado en esta materia con anterioridad. Se pasará de unos 200.000 millones de pesetas a unos 75.000 millones de pesetas de acuerdo con la normativa aprobada.

No obstante, teniendo en cuenta el largo período que transcurre desde que se contrata un buque hasta que finaliza su construcción, que oscila entre dos y tres años para los barcos grandes, el efecto de disminución de los importes de primas sólo se reflejará en menores necesidades presupuestarias a partir de 1994, ya que hasta ese año se seguirán pagando primas correspondientes al Real Decreto de 1987.

Contratos extranjeros para «Bazán».

La Empresa Nacional «Bazán», compañía dedicada a la construcción de buques militares, tiene pendientes de financiación varios contratos de suministro de naves a Mozambique, Argentina y Venezuela, por un importe de 22.000 millones de pesetas que, de contratarse, supondrían un importante incremento de la carga de trabajo para la empresa.

En un año crítico para el INI ante la progresiva disminución de la capacidad productiva de la industria de defensa en el mundo, y la reducción de los presupuestos de renovación de la flota de la Armada, la consecución de estos contratos podría despejar momentáneamente el futuro de la empresa.

El año pasado «Bazán» facturó a la institución militar alrededor de 60.000 millones de pesetas; sin embargo, en 1991 el presupuesto se ha reducido a 27.000 millones.

J. S. A.

ECOLOGÍA MARINA

El Convenio Marpol 73/78.

El Convenio Marpol 73/78 se ha dado en definir como el «más ambicioso de los tratados internacionales jamás concertados en materia de contaminación del mar». Este convenio es el perfeccionamiento de su predecesor, conocido como el Oilpol 54. Trata de combatir la contaminación del mar originada

NOTICARIO

por los hidrocarburos vertidos desde los buques en las operaciones rutinarias de éstos.

El convenio previene la contaminación por:

- Hidrocarburos desde los petroleros y no petroleros.
- Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- Sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanques.
- Aguas sucias de los buques.
- Basuras.

En cuanto a las principales medidas que contiene para prevenir la contaminación por hidrocarburos, se pueden resumir las siguientes:

- Prohibición de descarga de lastres, excepto cuando éste tiene una concentración mínima.
- Creación de Zonas Especiales, en las que no se puede descargar más que lastres de agua limpia (mares Mediterráneo, Negro, Báltico, Rojo y golfo Pérsico).

Compromiso por parte de los Gobiernos de dotar a sus principales puertos con instalaciones para la recepción de residuos.

- Tanques de lastre separado (tanques dedicados a llevar exclusivamente este lastre).
- Tanques de decantación (Slops).
- Sistema de lavado con crudo (COW).
- Sistemas de gas inerte.
- Separadores de gas e hidrocarburos.
- Medidores de concentración de mezcla de los hidrocarburos.

Algunas de estas medidas se refieren a los buques petroleros, como son la utilización del COW y del gas inerte.

Moratoria sobre la caza de ballenas.

La caza de la ballena con fines comerciales seguirá prohibida, tras seis años de moratoria. Así lo decidió la Comisión Ballenera Internacional (CBI) en su reunión anual, en Reikiavik. Queda convencer a los balleneros islandeses, que han anunciado con rotundidad su determinación de reanudar sus tareas este mismo verano.

Islandia, país anfitrión, donde se practica la caza de la ballena desde hace un milenio, vio rechazada su solicitud para cazar este año 170 rorcuales aliblanco y 92 comunes. Japón tampoco obtuvo autorización para cazar 50 rorcuales comunes; al contrario, recibió la recomendación de que deje de cazar «con fines científicos» las 300 ballenas que mata anualmente y cuya carne termina en el mercado, recomendación que alcanzaba a la Unión Soviética, que prevé la caza de 90 ejemplares con idénticos fines.

Islandia, Noruega y Japón, que forman el frente ballenero por excelencia, presionaron sin éxito para que la prohibición se levantara en 1992. En esta reunión, Groenlandia y las Islas Feroe se sumaron a este bloque, mientras que la resistencia quedaba encabezada por Estados Unidos, Inglaterra y Francia. El representante británico anunció que su país se opondría a la reanudación de la caza hasta que haya un método «humano» de dar muerte al animal (ahora el más generalizado es el arpón explosivo). Para tratar este aspecto, se creó un grupo de trabajo que deberá aportar soluciones.

El representante de Islandia, Gudmundur Eiriksson, declaró que su Gobierno se sentía como un anfitrión al que se le agota la fiesta. Islandia amenazó con desgajarse de la CBI para formar una organización paralela. Esta actitud fue apoyada por Noruega, al apreciar que la CBI se está convirtiendo en una organización conservacionista que no cumple los fines con que se creó. Groenlandia y las Islas Feroe, territorios dependientes de Dinamarca, se pronunciaron abiertamente contra la prohibición. Hay que recordar que la CBI aprueba cada año una cuota de caza para las poblaciones aborígenes de latitudes polares, a fin de asegurar su supervivencia.

J. S. A.

CULTURA NAVAL

Conmemoración japonesa del V Centenario.

La tripulación japonesa de la nave *Santa María*, que conmemorará con una travesía de diez meses el V Centenario del Descubrimiento de América, ha partido a Barcelona para finalizar los preparativos del viaje.

Así lo ha anunciado Haruki Kadokawa, presidente de la editorial del mismo nombre, que financia y organiza la travesía sin fines lucrativos. Veinte jóvenes, bajo el mando del capitán Haruo Yamamoto, compondrán la tripulación de la nave *Santa María*, que se construyó en los astilleros Viudes de la Ciudad Condal y que tiene previsto salir de Barcelona para llegar al puerto nipón de Kobe en abril de 1992.

La nave hará escala en Huelva, Las Palmas, Gomera, San Salvador, Santo Domingo, Cartagena de Indias (Colombia), Panamá, Acapulco (México),

Honolulu (EE.UU.) y Guam (EE.UU.), donde será recibida con diversos actos culturales.

El ministro de Transportes nipón, Kanezo Muraoka, ha entregado al capitán Yamamoto una bandera japonesa, que ondeará en la *Santa María*, junto a la española, en una ceremonia a la que asistieron representantes del Cuerpo Diplomático y del Gobierno de Tokio.

El embajador español en Tokio, don Antonio de Oyarzábal, resaltó la relevancia internacional del proyecto, que calificó de «aventura romántica que unirá por primera vez en la historia las banderas de Castilla y Japón».

Jornadas marítimas en Canarias.

El transporte marítimo ha sido el tema de la sesión que en las jornadas sobre transporte en Canarias se desarrollaron en Tenerife. Los temas elegidos para dicha ocasión fueron el «Registro especial de buques», sobre el que hablaron don Miguel Pardo Bustillo, presidente del Instituto Marítimo Español (IME), y don Federico Esteve Jaquotot, vicepresidente del mismo organismo; y «La liberación del transporte marítimo», que fue expuesto por don Manuel Carlier de Lavalle, jefe del Gabinete de Estudios de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

A lo largo de la intervención, don Miguel Pardo Bustillo explicó claramente el estudio realizado por el IME para la puesta en marcha del segundo Registro de Buques en Canarias, ante la tendencia a desaparecer de la flota registrada en España. «Se trata de un estudio —aclaró— que pretende compaginar los distintos intereses de todos los agentes que intervienen en la actividad marítima».

Por su parte, don Manuel Carlier de Lavalle, jefe de estudios de ANAVE, realizó, a lo largo de su intervención, un resumen sobre el panorama español en general, y canario en particular, en relación al tema de la liberalización del transporte marítimo. Para ello, llevó a cabo un recorrido histórico sobre la materia, centrándose en los acontecimientos producidos después de la segunda guerra mundial.

Asimismo, realizó un repaso a la política marítima española después del fin de la guerra civil, período en el que España partía con una flota totalmente diezmada por la guerra y absorbida por una política autárctica y proteccionista que se mantendría hasta la promulgación de la ley de protección del tráfico marítimo internacional, en la que ya se reconocía el principio de libre concurrencia, y a partir de la cual se empezaría a desmontar todo el esquema de protección que tenía la flota.

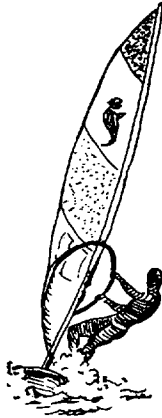
Convalidación de títulos náuticos.

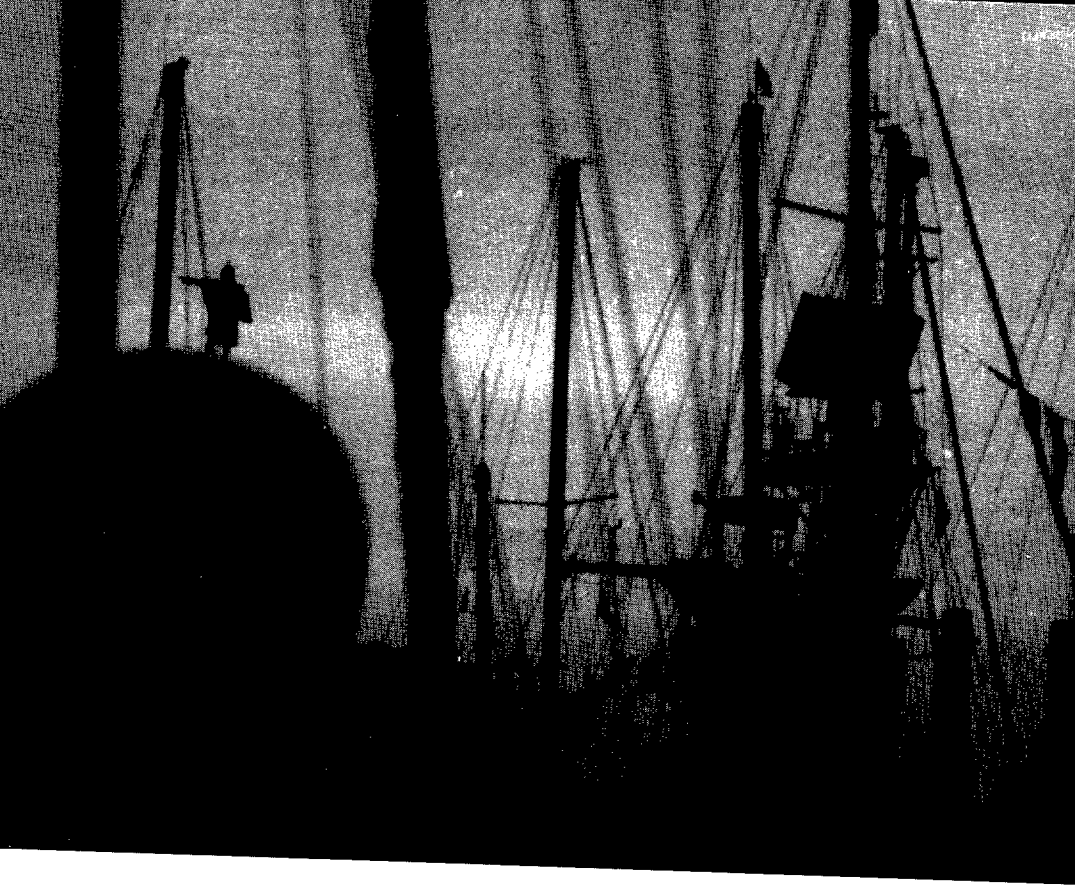
Han sido aprobadas las convalidaciones de los títulos de la Marina Civil con los de Náutica Recreativa.

Con una reciente circular se pone en conocimiento que los titulados como:

- Capitanes de la Marina Mercante, pilotos de 1.^a y 2.^a clase de la Marina Mercante y licenciados en sección de náutica, se convalidan con el título recreativo de capitán de yate.
- Los diplomados en la sección náutica, se convalidan con el de patrón de yate.
- Los jefes de máquinas y oficial de máquinas de 1.^a clase de la Marina Mercante, se convalidan con el de patrón de embarcaciones de recreo.

J. S. A.





Monumento a Colón en Barcelona. Autor: Javier del Hierro Suanzes.

LIBROS Y REVISTAS



LIBROS

GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio: **América: Descubrimiento de un Mundo Nuevo.**—Ediciones Istmo, S. A. Madrid, 1990; 358 págs.

Ediciones Istmo, S. A., en su colección de «La Historia en sus textos», ha publicado este libro de *América: Descubrimiento de un Nuevo Mundo*, del que es autor Antonio Gutiérrez Escudero; en él, después de una extensa *Introducción general*, de su autor, en la que estudia detalladamente «la curiosa amalgama de mitos, fantasías y realidades que durante siglos condicionaron las creencias de la Humanidad», hasta el momento en que «un enigmático personaje», Cristóbal Colón, expone su teoría sobre una nueva ruta hacia las Indias, continúa con una selección de textos, escritos por varios autores, relativos al tema, como son: «Los documentos colombinos; las bulas papales; la pugna castellano-portuguesa por el dominio del Atlántico; los cuatro viajes de Colón a América; capitulaciones del Descubrimiento; regulación del proceso descubridor; vicisitudes de los descubrimientos, y visión de los indígenas americanos».

El libro, además de ameno, por la variedad de los temas, aunque todos relativos a la gesta colombina o a los viajes de españoles por el Atlántico y Pacífico, es muy interesante por las varias noticias que da.

F.



ANGLERÍA, Pedro Mártir de: **Cartas sobre el Nuevo Mundo**.—Ediciones Polifemo. Madrid, 1990; 157 págs.

Traducidas por Julio Bauzane y con una *Introducción* de Ramón Albi, Ediciones Polifemo ha publicado estas *Cartas sobre el Nuevo Mundo*, escritas en latín por el milanés Pedro Mártir de Anglería y dirigidas a varios personajes de la época; desglosadas y escogidas por el tema, de su *Opus Epistolarum*, y publicadas el año 1530, cuatro años después de la muerte de su autor, por dar noticias, entre otras, de asuntos referentes a las Indias, al Nuevo Mundo casi recién descubierto. Convencido de que las tierras descubiertas por Colón no eran las Indias, sino un Nuevo Mundo, fue él el primero que acuñó este nombre en sus *Décadas del Nuevo Mundo*, lo que le ha hecho ser considerado como «el primer historiador de América».

Las *epístolas* (51), de distintas fechas, son de un gran interés, pues aunque en algunas las fechas u otros puntos difieren de la realidad, lo que no quita importancia a las mismas, pueden considerarse de gran utilidad, no sólo para el investigador, sino también para el curioso del tema. Finaliza el libro con un *Índice* con los nombres de los destinatarios. Algunos grabados ilustran la obra.



F.

Estadística de Cultura de las Fuerzas Armadas.—Editada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, Madrid.

En esta publicación se recoge una serie de estadísticas pertenecientes al Plan Especial de Cultura del Plan Parcial de Personal, y para su elaboración se han utilizado cuestionarios del Ministerio de Cultura (Estadística de Archivos), del Instituto Nacional de Estadística (Estadística de Bibliotecas) y para el resto de su contenido, cuestionarios propios del Ministerio de Defensa.

Esta publicación está articulada en cinco capítulos, dedicados correlativamente a instalaciones culturales y deportivas de las Fuerzas Armadas, actividades que se desarrollan en las mismas, a los Museos Militares, a Bibliotecas y finalmente a los Archivos Históricos existentes en las FAS, pretendiéndose dar una información periódica, de carácter anual, tanto de las instalaciones culturales y deportivas del Ministerio de Defensa, como de las actividades desarrolladas en las mismas.



P. J. L.

McROY, Donald: **La presidencia de Harry S. Truman.**—Editorial San Martín, Madrid.

El presidente Harry S. Truman pasará a la Historia como el mandatario aliado que ordenó el lanzamiento de las bombas atómicas contra Hiroshima y Nagasaki, inaugurándose así una nueva era, sangrienta y de devastación total, en el desarrollo de la guerra.

Pero no termina ahí la ejecutoria del ya fallecido presidente, y el autor del libro que comentamos, al analizar las principales inquietudes y diversas dificultades del período posbélico comprendido entre 1945 y 1953, nos hace comprender un poco mejor el funcionamiento estratégico, que no sólo burocrático, de una Administración que elevó a los Estados Unidos a su posición, confiriéndole una presencia poderosa, decisiva y duradera en los asuntos mundiales.

Su clara valoración de la enorme influencia de la Administración Truman en su propio país y en todo el mundo, resulta muy interesante para todos los aficionados al estudio de la Historia de los últimos cincuenta años.

Y.



Defence Systems International. Sea Systems'91.—Editado por The Sterling Publishing Group, PLC, Londres.

En esta publicación, altamente conveniente para cualquier profesional de la Armada, se recogen en forma condensada, pero de gran claridad conceptual, las opiniones y los conocimientos de reconocidos expertos internacionales en las tecnologías de la defensa, así como el pensamiento militar, en todas sus vertientes, que prevalece en nuestros días, y así, a lo largo de sus páginas y en los diversos temas expuestos, se discuten y analizan distintos conceptos estratégicos y tácticos de las fuerzas navales, en unos momentos en que, como los actuales, se producen con gran rapidez cambios políticos que repercuten, de una manera u otra, en prácticamente todo el mundo.

La obra comprende los siguientes grandes apartados, tras una equilibrada y jugosa introducción referida al concepto de dimensión naval: Buques de superficie y submarinos, C³I/Guerra Electrónica, Guerra Antiaérea, Guerra Antisubmarina, Medidas contra Minas y Apoyo Logístico a Flote, todos ellos, como hemos dicho al principio, conteniendo los últimos conceptos válidos y aplicables en el presente.

J. L. T.



INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS: **La Política Española de Armamentos ante la nueva situación internacional.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, Madrid, 1991.

El contenido de esta publicación del IEEE, dependiente del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, se refiere al desarrollo del Seminario dedicado a la Investigación Científica de dicho Centro, y se ciñe concretamente a la Política de Armamentos, que debido a los últimos acaecimientos político-sociales que se han producido en estos dos últimos años, que marcan el comienzo de una década que puede presentar unas perspectivas de grandes esperanzas para el mundo, obligan a la revisión y nuevos planteamientos de la política de defensa de las naciones occidentales y por ende de España, lo cual condicionará a su vez nuestra política de armamentos.

Las consecuencias a que se llega en este seminario tras un análisis exhaustivo de todos los factores posibilitantes e influyentes en esta política de armamentos es que nuestra política de defensa, ligada a la de la OTAN, deberá orientarse a renovar los equipos necesarios para mantener un potencial militar adecuado que garantice la operatividad en las áreas de contribución española.



J. L. T.

RUMEU DE ARMAS, Antonio: **Libro Copiador de Cristóbal Colón.**—Editado por el Ministerio de Cultura. Testimonio, Compañía Editorial, Madrid, 1989.

Este *Libro Copiador* es, con la única excepción de otro documento hallado en el Archivo de Simancas, la única contribución documental nueva a la historia de los viajes de Colón en un período de un siglo. La obra está constituida por una edición facsímil y dos tomos: el tomo II es la transcripción literal de los documentos originales, mientras que el I, titulado *Estudio histórico-crítico*, constituye un profundo análisis de los textos a la luz de la abundante literatura que existe sobre el Descubridor.

Sabido es que además de los *Diarios* de sus cuatro viajes el Almirante escribió siete cartas-relaciones a los Reyes Católicos informándoles de sus viajes; estas siete cartas, más otras de carácter más personal dirigidas a los mismos monarcas, son las que conforman el *Libro Copiador*. De ellas, dos, que tratan del tercer y cuarto viaje, ya eran conocidas y fueron publicadas con anterioridad, mientras que las cinco restantes eran hasta ahora inéditas, lo que constituye un hallazgo importantísimo. La primera, de la que se sabía su existencia pero que hasta la actualidad no había sido localizada, es—según el autor de esta obra— el documento más antiguo de la historia del Nuevo Mun-

do; está fechada en la mar el 4 de marzo de 1493 y es el relato del primer viaje de Colón, redactado por él mismo, con la descripción de sus descubrimientos y su creencia de haber llegado a una «provincia de Catayo». La segunda, tercera, cuarta y quinta, también inéditas hasta hoy, refieren los del segundo viaje y las exploraciones en Cuba y Jamaica, y abarcan desde septiembre de 1493 hasta octubre de 1495. Las dos cartas personales, asimismo desconocidas hasta nuestros días, son mucho más breves: la primera, fechada en la Española el 3 de febrero de 1500 no pudo enviarla con las naos de Ojeda: preso ya por Bobadilla, añade una posdata en la que se queja de su humillante situación, añadida a los demás «oprobios e iniquidad» de que se siente víctima; en la segunda, de la misma fecha, pide que se cumplan las mercedes que le fueron prometidas en su entrevista con los Reyes en Barcelona al regreso de su primer viaje.

A juicio del profesor Rumeu de Armas, el manuscrito es segunda o tercera copia de las cartas originales y puede datarse en el segundo tercio del siglo XVI. También, en opinión del ilustre historiador, estas cartas no alteran en lo fundamental lo ya conocido del Descubrimiento, pero al ser transcripción fiel de escritos del propio Almirante son un estimable documento que completa el perfil humano del personaje quizá más célebre y enigmático de la Historia.

En suma, es ésta una obra de gran valor y una aportación de considerable interés a la Historia, que alcanza especial significación al ver la luz precisamente en estos tiempos conmemorativos del V Centenario del Descubrimiento por antonomasia.



G.

CORTÉS ALBACAR, Martín: Breve compendio de la Esfera y del Arte de Navegar.—Editorial Naval. Museo Naval. Madrid, 1991; 288 páginas.

Si el desarrollo del Arte y Ciencia de navegar hizo posible la hazaña de los Descubrimientos, recíprocamente éstos estimularon su estudio, y es así, durante la era descubridora, cuando aparecen obras de trascendental importancia sobre esta materia. Ello era ineludible: por primera vez se cruzaron los océanos sin circunvalar ya los continentes perdiéndolos de vista sólo temporalmente, sino que se deja por la popa toda referencia con tierra, y para esto se precisaba el desarrollo científico de la cosmografía y la navegación. Entre las obras más importantes figura ésta de Martín Cortés, verdadero «libro de texto» para cosmógrafos y pilotos, que no es mera recopilación de los conocimientos existentes, sino trabajo también creativo en el que se explica por primera vez científicamente algunas cuestiones tales como la declinación magnética, las luces de San Telmo u otras que, en muchos casos, venían interpretándose a la luz de un cierto milagrerismo o superstición. De su importancia da idea el hecho de que si en España se hicieron dos ediciones (en 1551 y

1556), pronto se tradujo al inglés para provecho de la potencia naval entonces emergente y rival, versión que mereció nada menos que nueve ediciones entre 1561 y 1630. Su vigencia puede considerarse de hasta un par de siglos: sólo la aparición de los instrumentos de reflexión y, sobre todo, del cronómetro, ya bien entrado el siglo XVIII alteró sustancialmente la pauta de los procedimientos para la navegación astronómica seguidos hasta entonces.

Dentro de la valiosa actividad que en relación con la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento viene desarrollando el Museo Naval—que cuenta con una de las colecciones más importantes del mundo de documentos, manuscritos y libros impresos sobre náutica y cosmografía— destaca la reedición de los libros de mayor interés de la época descubridora, entre ellos éste que nos ocupa, que viene a llenar un importante vacío: en efecto, de las dos primeras ediciones citadas (prácticamente idénticas, según el documentado estudio del capitán de navío Vicente Jordana que se incluye en esta edición), sólo existen 18 ejemplares en todo el mundo—y otros 20 de los publicados en inglés—. En 1945 se lanzó una edición facsímil bajo la dirección del inolvidable don Julio Guillén, pero con una tirada limitada, lo que hace que esta importante obra sea de difícil acceso al investigador o al simple aficionado. La presente edición, muy cuidada, facilita su lectura al adoptar ortografía y puntuación modernas, respetando el contenido del texto así como la foliación original, lo que es de especial interés para referenciar citas. El volumen incluye, además, un estudio de don Mariano Cuesta Domingo, un índice bibliográfico y una explicación de las referencias a otros autores que hace Cortés. Es, en fin, una obra cuya edición por el Servicio de Publicaciones de la Armada viene a ocupar un señalado lugar en el acervo del conocimiento de las ciencias en la era de los Descubrimientos.

G.



LITTLE, C. H.: **18th Century Maritime Influences on the History and Place Names of British Columbia.**—Editorial Naval, Museo Naval, 1991; 133 págs.

Quienes alguna vez tuvimos la ocasión de navegar por parajes próximos a la Columbia Británica nos sorprendimos entonces con la ignorancia de nuestra Historia, propia de la juventud, del considerable número de topónimos españoles que aún se conservan allí. El capitán de fragata de la Real Armada canadiense, autor del libro que comentamos, recoge en su estudio las exploraciones de los navegantes que a lo largo de cerca de trescientos años, pero sobre todo durante el siglo XVIII, reconocieron aquellas costas, las cartografiaron, plantaron su bandera y bautizaron múltiples accidentes geográficos, mientras buscaban el legendario Paso del Noroeste. Desde que en 1592 el

griego de origen Apostolos Valerianos, que al adoptar la ciudadanía española tomó el nombre de Juan de Fuca —que hoy lleva el estrecho que separa la isla de Vancouver del Estado norteamericano de Washington, probablemente descubierto por él— hasta las últimas exploraciones, ya a finales del pasado siglo, la obra recorre documentalmente los avatares de las navegaciones europeas por aquellos lugares, en alguno de los cuales llegó a flamear nuestra bandera, hasta que en 1795 las negociaciones entre el capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra y el inglés George Vancouver terminaron en el reconocimiento de la soberanía británica. Por cierto que ambos trabaron tan sólida amistad que el inglés bautizó la isla que hoy lleva sólo su nombre con el de «Quadra and Vancouver». Hombres como Malaspina, Alcalá Galiano, Cayetano Valdés, Caamaño (que exploró Alaska en 1792), o los ingleses Cook, Vancouver y muchos otros, jalonaron la riqueza toponímica de la accidentada costa con denominaciones en ambas lenguas; el autor ha hecho una lista, que reconoce incompleta, de más de doscientas, de las que ochenta y cinco son españolas, ciento treinta y nueve inglesas y el resto de raíz aborígen. Como curiosidad, recuerda que un buque de la Armada canadiense llevó el nombre de Quadra durante una dilatada existencia de cerca de cuarenta años; podemos añadir que hubo después otro, meteorológico y oceanográfico, del mismo nombre, esta vez hermanado con el de su gemelo *Vancouver*.

G.



REVISTA GENERAL DE MARINA (1877-1990). **Índices cronológicos de autores y de materias.**—Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1991; dos tomos, 603-1.929 páginas.

La Editorial Naval ha editado esta obra del Instituto de Historia y Cultura Naval, que comprende todos los artículos publicados por la REVISTA GENERAL DE MARINA, desde septiembre de 1877, fecha de la aparición del primer cuaderno, hasta diciembre de 1990. El trabajo es obra de un equipo dirigido por el catedrático de la Complutense don Mariano Cuesta, que, con paciente y laboriosa dedicación, han hecho un estudio exhaustivo, con sus índices cronológicos, de autores y de materias, que han de facilitar el trabajo de quien desee conocer cualquier tema, así como su autor y fecha de su publicación. Dividida en dos tomos, en el primero, después de una *Presentación* del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, almirante don Fernando de Bordejé y Morencos, sigue con un trabajo titulado *Los contenidos de la REVISTA GENERAL DE MARINA (1877-1990)*, donde historia el proceso para la confección de la obra.

De una gran utilidad, hace que su consulta sea necesaria para todos los que, en su momento, quieran conocer un determinado trabajo de los publica-

dos; el orden de antigüedad en su publicación, el autor o el tema que le interesa, considerando, a nuestro juicio necesario que se encuentre en toda biblioteca, especialmente en las de nuestra Armada.

F.

REVISTAS

BOLETÍN DE LA REAL ACADEMIA DE BUENAS LETRAS. Sevilla, 1990. 183 págs.

Es éste el volumen 18, de su segunda época; dedicado casi exclusivamente al tema colombino, los trabajos están escritos por especialistas del tema: Antonio Rumeu de Armas, Dietrich Briesemeister, Klaus Wagner y Juan Guillén, Manuel Carrera Díaz, Ilaria Luzzana Caraci y José Antonio Calderón Quijano; se refieren a Hernando Colón, su famosa biblioteca y otros asuntos relacionados con él; y al almirante, su personalidad, y como final, el tema de *¿Por qué Hispanoamérica?*, motivos para ser así denominada. El resto de los artículos son ajenos a este tema colombino. Siguen una sección de Libros, Críticas y Reseñas, acabando con una relación de las Juntas celebradas por esta Real Academia de Buenas Letras durante el curso de 1989-1990.



F.

POLÍTICA EXTERIOR. Vol. V, núm. 20.

SUMARIO: El Mediterráneo inestable: El conflicto árabe-israelí. Inmovilidad y esperanza. Seguridad mediterránea. El protectorado kurdo. Nostalgia de Oriente Medio. El declive soviético en Irak. La autodeterminación kurda. Energía y crecimiento: Los costes de una moneda única. Alemania ante la URSS. Sobre la guerra tibia.

COMENTARIO: En el volumen que comentamos de esta prestigiosa Revista se abordan tres cuestiones exteriores que afectan de forma directa a España: la posguerra de Israel, la crisis soviética y las fuentes de energía.

El orden inestable del Oriente Próximo se analiza en un conjunto muy estimable y certero de trabajos, entre los que destacaríamos los del ex ministro francés de Asuntos Exteriores, Jobert, y el del general Pardo de Santayana.

Mientras la URSS se adentra en la crisis social y económica, una niebla espesa parece haber caído sobre su inmenso territorio, y en esta inestabilidad

hay que tener en cuenta que la toma del poder por las fuerzas armadas y los servicios de seguridad la devolverían a la fase de estancamiento de donde procede su debilidad actual.

Finalmente, en cuanto al problema de la energía, el experto finlandés Vapaaruori explica por qué resulta insustituible hoy en Europa la electricidad procedente de la fisión del átomo.



J. L. T.

NAVAL INSTITUTE PROCEEDINGS. Junio, 1991.

SUMARIO: The New Deterrence Strategy. Are the Academies worth it? We can learn from the Maritime Academies. The new leader of the pack. Who sank the *Bismarck*? Where do we go from here? Desert Storm Focus: From the strike cell. After the Storm. With the Army and Air Force. With the British in the Gulf. Where were the Germans?

COMENTARIO: La nueva estrategia de la disuasión, desde el punto de vista norteamericano, debe tener en cuenta la creciente difusión de la disponibilidad de armas tecnológicamente avanzadas, e incluso nucleares, como amenaza militar y también terrorista, lo que complica notablemente la respuesta. Ello hace que sea de vital importancia una inteligencia que permita apreciar adecuadamente los objetivos y sistemas de valores de cada enemigo potencial (lo que, al parecer, falló en el caso de la invasión de Kuwait) en un mundo multipolar e interdependiente, para poder prevenir intenciones y obrar en consecuencia reaccionando a tiempo y eficazmente.

La problemática de la educación militar se trata en otros trabajos, a la vista de la transformación sufrida por la sociedad civil en los últimos tiempos. Se propugna volver a la disciplina más rígida de otros tiempos y desembarazarse de ciertas «superfluidades» incorporadas en los veinte años más recientes para hacer más soportable la vida a una juventud «mimada». El oficial no puede ser simplemente un técnico: tiene que ser, además, un adalid duro, vigoroso y abnegado, ejemplo de honor, sacrificio y virtudes militares. Hay que despojar a la Academia (de Annapolis) de esa atmósfera de «club de campo» y cerrar la puerta algo más a las salidas de francos. A las chicas hay que separarlas de los varones: «un sistema que trata de adoctrinar con los mismos procedimientos a hombres y mujeres es una farsa que sólo puede brutalizar a las unas y defraudar a los otros». Este viene a ser el tenor de este artículo en el que se propugna también la centralización de Academias, diferentes sistemas de ingreso, etc. En otro artículo se propone ampliar los períodos de prácticas de embarque de los alumnos para mejorar su familiarización con la vida a bordo.



G.

RIVISTA MARITTIMA. Junio, 1991.

SUMARIO: Le relazioni tra Europa e Stati Uniti. Teoria del gioco e della guerra. «San Marco». Dai «Fanti da Mar» ai «Fucilieri di Marina» (3.^a Parte). Le moderne unità subacquee di alcuni Marine europee. La scoperta lontana nelle operazioni navali. La difesa dagli inquinamenti marini. L'affondamento della *Viribus Unitis*.

COMENTARIO: La victoria en el Golfo ha consagrado la hegemonía de los EE.UU. En el artículo se examina la actitud mantenida por los países miembros de la CEE, refiriéndose después a los problemas de la seguridad europea y al contencioso económico entre Estados Unidos y la CEE, formulando previsiones sobre el futuro de las relaciones euro-americanas, terminando con un comentario sobre las italo-americanas. La tercera entrega del trabajo sobre la Infantería de Marina examina las estructuras, organización y capacidad operativa de estas unidades en diferentes países y preconiza una mayor-cooperación entre las distintas armas, en el caso italiano, y la creación de una unidad con entidad de brigada para hacer frente a la nueva situación estratégica. En el artículo que se refiere a la AEW y las operaciones navales se analiza la historia de las operaciones de alerta temprana en el ámbito aeronaval, las líneas de acción de las grandes potencias y el desarrollo de plataformas adecuadas a la conducción de este género de operaciones.

G.



TIERRA, MAR Y AIRE. Mayo-junio, 1991.

SUMARIO: Conclusiones de la XXXI Asamblea Nacional ordinaria. Relación de residencias dependientes de Acción Social. Fallo del concurso de la Revista «Tierra, Mar y Aire». Bodas de Oro de la 1.^a Promoción de Transformación de Infantería. Relación nominal del personal de retirados de más edad de cada una de las Armas o Cuerpos. Carta abierta a la hermana de Diego Montes. Concha Espina. Direcciones Junta Nacional y Delegaciones. Melilla y la Mar Chica. En el alto de un risco. Un aeródromo para la historia: El Aeródromo Militar de Agoncillo (Logroño). «España que alborea». Visita al ministro de Defensa del presidente y secretario nacionales. Crónica de la XXXI Asamblea Nacional. Festividad del Patrón San Hermenegildo en provincias. Los afiliados consultan. Comunidad de propietarios. Carrocerías. Pasatiempos.

COMENTARIO: Esta Revista, que edita la Hermandad de Retirados, Viudas y Huérfanos de las Fuerzas Armadas, contiene abundante e interesante información para sus afiliados, que normalmente no suelen tener fácil acceso

a las publicaciones oficiales. En la visita del presidente y secretario nacionales al ministro de Defensa se le expusieron dos problemas principales: la discriminación de que son objeto los retirados según pasen a esta situación antes o después de 1985 y la inquietud por las nuevas normas sobre casas militares. En cuanto a la primera, el ministro acogió con el mayor interés la exposición que se le hizo y manifestó que se trata de un asunto de gran envergadura, pues están implicados en él funcionarios de todos los Ministerios, por lo cual no puede resolverse aisladamente en el de la Defensa. El problema de las viviendas lo aclaró el general Ripoll, subdirector del INVIFAS, quien en la clausura de la XXXI Asamblea tranquilizó a todos con observaciones sobre las resoluciones que se están planteando.



G.

DEFENSA. Núm. 158. Junio, 1991.

SUMARIO: Las repercusiones de la crisis del Golfo en los países del Mogreb. Nueva edición del Salón Aeronáutico y del Espacio de Le Bourget. Sigue la polémica sobre el «Patriot». Cien años de submarinos en la «Marina Militare» italiana. Kurdistán, historia de una inacabable insurgencia (1918-1991). El parque de carros, presente y futuro. La Brigada de Fusileros Paracaidistas del Ejército (México). Éxito del CASA 212 Aviocar en pistas no preparadas del altiplano y el trópico. Disparos en el desierto. Nuevos logros de la industria coheteril (Argentina).

COMENTARIO: La guerra del Golfo ha puesto de manifiesto una vez más la desunión del Mogreb, así como la divergencia entre sus gobiernos y la opinión pública, mientras que Libia ha aprovechado la ocasión para mejorar su imagen ante Occidente.

En el tradicional Salón Aeronáutico de Le Bourget aumenta el número de expositores, que ya son 1.730 de 38 países. Entre los modelos más interesantes son de destacar el caza francés *Rafale* C-01, el americano F-117A, famoso desde su intervención en el Golfo, el soviético MiG-31, etc.

La fama del «Patriot» se pone en tela de juicio. Al parecer su éxito no fue tan espectacular como se dijo y su valor fundamental parece haber sido el apoyo moral a Israel y la experiencia adquirida para una nueva generación de misiles antimisil.



G.

EJÉRCITO. Núm. 617. Junio, 1991.

SUMARIO: La crisis del Golfo: el futuro tras la guerra. Sobre el Servicio Militar. El Ejército de Tierra en los acuerdos de coordinación con la OTAN.

Apoiando a la fuerza del futuro. La preparación de Inteligencia del campo de batalla. Un concepto de transmisiones con especialidad fundamental. El material es noticia: misiles. Consideraciones sobre el BMR. De la carrera del suboficial. La Veterinaria militar. Cincuenta años bajo la protección de la Inmaculada. Documento: acerca de la reforma de la enseñanza militar (I, II, III y IV). Algunos considerandos sobre la enseñanza militar actual.

COMENTARIO: El «documento» de este número se dedica a la enseñanza militar, asunto de capital importancia que se trata en varios trabajos con extensión y profundidad, propugnando una *continuidad* en todas sus fases de manera que la formación inicial no se interrumpa en sus fases siguientes de perfeccionamiento, que sea formativa y no puramente informativa y que tenga capacidad de adaptación a la evolución.

En el artículo sobre el futuro de Irak tras la crisis y su repercusión en la zona se examinan todas las posibilidades metódica y detalladamente, teniendo en cuenta las posibilidades reales de evolución y su grado de probabilidad. En «Sobre el Servicio Militar» se reproduce íntegramente el trabajo publicado por la REVISTA GENERAL DE MARINA (enero, 1991) del almirante don Ángel Liberal Lucini, por considerarlo de interés y actualidad. Sobre inteligencia táctica, se expone la doctrina en función de las condiciones meteorológicas, la evaluación de la amenaza, del campo de batalla y el terreno. En el artículo que se refiere a la carrera del suboficial se hace una crítica constructiva de la situación aportando soluciones para varios problemas concretos, exaltando finalmente los valores morales que deben animar a la Escala Básica de Suboficiales.



G.

TECNOLOGÍA MILITAR. Núm. 3. Mayo/junio, 1991.

SUMARIO: Editorial: Después de «tirar de la cadena». Perú: sus Fuerzas Armadas y su Defensa. Tecnologías para una tercera generación de vehículos blindados sobre ruedas. Bombas de aviación —del uso general a la especialización—. El mercado para buques de patrulla marítima. Panorámica de la industria aeronáutica occidental. Noticias especiales: la brigada de Infantería Acorazada (BRIAC) XII del Ejército español. Noticias. Fichas técnicas.

COMENTARIO: La instalación de misiles antibuque, hace ya cerca de 30 años, sobre pequeñas plataformas de armas con los buques de patrulla marítima, proporcionó a éstos un poder combativo que sólo los cruceros o unidades incluso mayores poseían durante la segunda guerra mundial. Hoy, los patrulleros siguen formando parte de la dotación preferente de las Marinas más pequeñas, también y sobre todo en el Tercer Mundo. En este artículo se presentan las clases más importantes y se proporciona un primer análisis de

las posibles alternativas del mercado, así como los últimos desarrollos en la construcción de buques en este sector. Un cuadro resumen sintetiza los que existen en servicio, y asimismo se estudian las posibilidades de los no convencionales, como los de colchón de aire, entre los que se considera como uno de los de más futuro el BES-16 de «Bazán»-CHACONSA.

G.



TRIBUNA DE ASTRONOMÍA. Núm. 68/69. Julio/agosto, 1991.

SUMARIO: El arte de la multiexposición. Consultorio. ¿Por qué gira la Tierra? La extraordinaria Nova Herculis 1991. Cuenta atrás. Ocultaciones de estrellas por asteroides. Jorge Sahade y la Unión Astronómica Internacional. VAP: Germen de la robótica espacial europea. Efemérides. Programación: eclipses solares (III). Cuerpos menores. Catálogo Messier: M29-M13. Guía de las constelaciones: Scorpius, Sagittarius, Corona Australe, Ara, Telescopium. La elección de los oculares.

COMENTARIO: Cuando creemos que la ciencia nos ha dado ya la respuesta a casi todos los problemas físicos que plantea el estudio de nuestro Universo y mientras el conocimiento de éste se va ampliando hasta distancias inimaginables y mundos asombrosamente diferentes, una pregunta que podría hacernos un niño de cinco años nos deja perplejos: ¿por qué gira la Tierra? Algo tan fundamental para la vida en nuestro planeta y cotidiano por antonomasia no tiene todavía hoy una respuesta satisfactoria. El académico soviético A. V. Gromov intenta en este artículo —que tendrá su continuación en otro, cuyo título «Rotación de la Tierra como consecuencia del movimiento acelerado del Sol» nos da una pista de la posible solución— responder a esta pregunta, en apariencia sencilla, pero que nos obliga a adentrarnos en los complejos misterios de la mecánica celeste.

El descubrimiento de la Nova Herculis 1991 ha despertado expectación entre astrónomos profesionales y aficionados; entre las múltiples observaciones a que ha dado lugar se subrayan las efectuadas por el telescopio Carlos Sánchez, del observatorio de Teide, sólo pocas horas después del descubrimiento.

Otros temas de interés completan este número de la prestigiosa Revista, así como la habitual carta del cielo, ésta para los meses de julio y agosto, guía de gran valor para el astrónomo aficionado.

G.

El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 28014 MADRID.

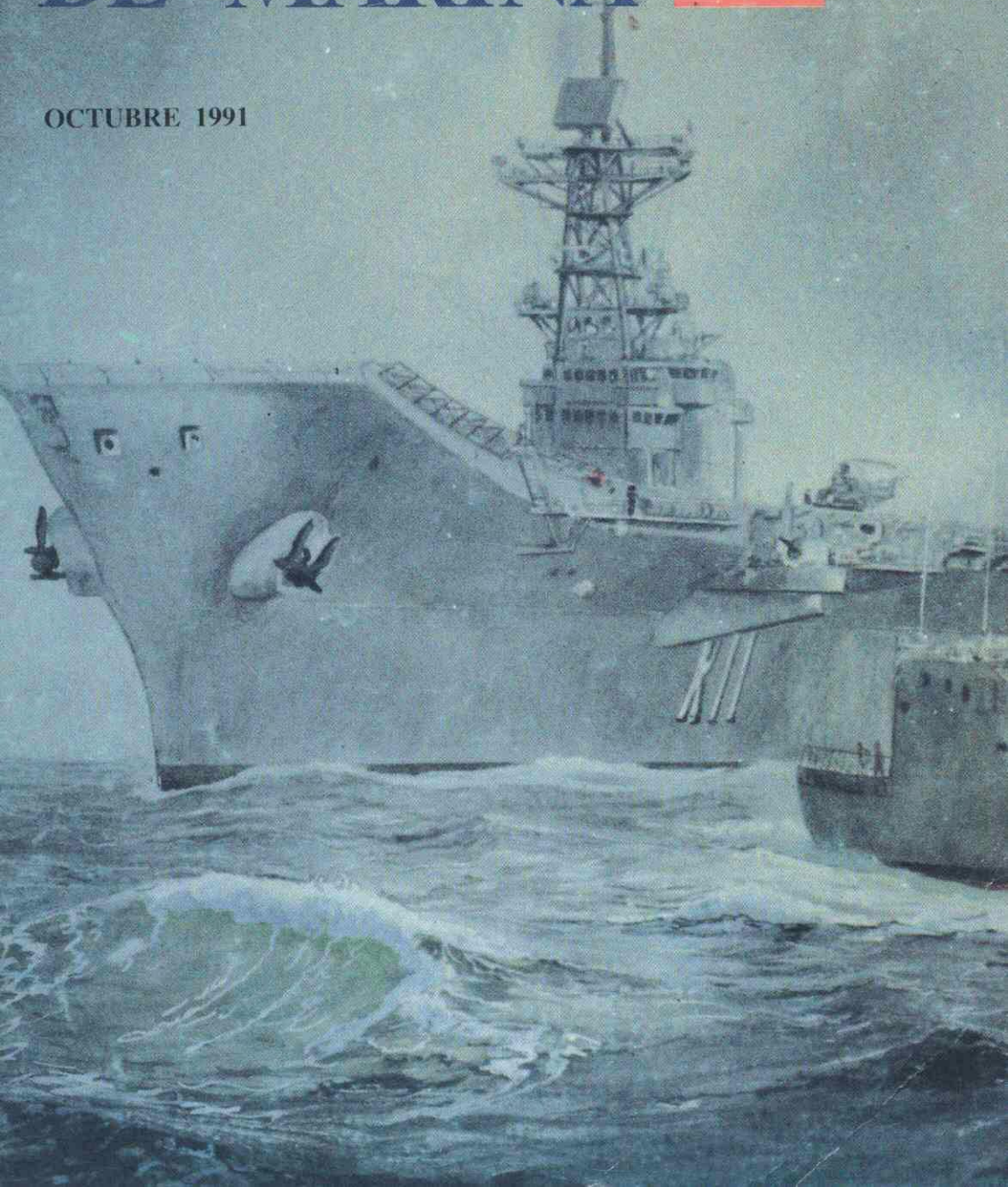


Autor: Antonio Astray.

Vº 111

REVISTA GENERAL DE MARINA

OCTUBRE 1991





EDITORIAL 359

TEMAS GENERALES

Capitán de Navío Francisco Obrador Serra

PROBABLES CONFIGURACIONES FUTURAS DEL SISTEMA EUROPEO DE SEGURIDAD (REFLEXIONES) 361

Capitán de Corbeta Hermenegildo Franco Castañón

LA MARINA EN EL CAMINO DE ÁFRICA (I) 377

TEMAS PROFESIONALES

Vicealmirante Julio Albert Ferrero

LAS OPERACIONES NAVALES EN EL GOLFO PÉRSICO 395

Leland Denver Rice

EL MILITAR NORTEAMERICANO 415

INFORMACIONES DIVERSAS

José María Rodríguez Coso

CRÓNICA SENTIMENTAL DE UNA GUERRA 423

HISTORIAS DE LA MAR

Coronel Auditor Amancio Landín Carrasco

GUÍA DE DESCUBRIDORES: JUAN FERNÁNDEZ Y PEDRO SARMIENTO DE GAMBOA 427

M.^a Jesús Buitrago Rubira

MITOLOGÍA MARINA Y LITERATURA ESPAÑOLA 437

COMENTARIO INTERNACIONAL

MISCELÁNEA

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: 098-91-002-5

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería *Náutica Robinsón*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librería. Real, 71.
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
TARRAGONA.—Librería *Náutica Cal Matías*.

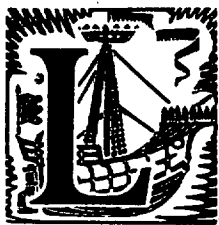
PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I.V.A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
Nacional	142	8	150
Extranjero (incluidos gastos franqueo)	200		200

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

EDITORIAL



A REVISTA GENERAL DE MARINA ha venido publicándose desde 1877 sin otra interrupción que la impuesta por nuestra guerra entre los años 1937 a 1939. De ella se ha escrito:

Dentrò del frágil mundo de las publicaciones periódicas destaca por su continuidad, lo que indica que sus directores han sabido mantener el interés durante más de una centuria; años que han supuesto una evolución en la REVISTA, a la par que se producía en la propia nación española. Ha coincidido con una etapa de la Historia de gran trascendencia y ha conllevado muchas novedades e inquietudes, que también se reflejaron en el ámbito de la Armada, en la que desde el último cuarto del siglo XIX hasta los años presentes ha tenido lugar un gran desarrollo; todo ello fue dejando su huella en la REVISTA GENERAL DE MARINA.

(M.^a del Pilar Cuesta: «Un aspecto bibliométrico en la RGM». Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, número 14).

Esto nos obliga a no perder el paso en nuestra evolución al compás de los tiempos para seguir cumpliendo nuestra finalidad. Pero esta labor corresponde, sobre todo, a nuestros colaboradores, espontáneos prácticamente todos, y sus trabajos —es de agradecer— son tan numerosos que rebasan nuestra capacidad para publicarlos; debemos proceder, pues, a una selección basándonos en criterios no sólo de calidad, sino también de extensión, oportunidad, variedad y orientación. Si alguno de ellos puede haberse sentido desairado por no ver editado el fruto de su esfuerzo conviene que tenga esto presente y no se desanime. Nos interesa especialmente la aportación de aquéllos cuya actividad les mantiene más cerca de los problemas vivos y cotidianos; para mantener el interés y la utilidad informativa y formativa de la REVISTA GENERAL DE MARINA intentamos que los temas que en ella se traten sean actuales, tiendan a difundir experiencias aprovechables, a estimular el intercambio de opiniones y el debate, a conservar y reavivar nuestras tradiciones e ilusionar a la Corporación en los planes que afecten al futuro de la Armada, eludiendo materias técnicas muy especializadas que tienen un marco más apropiado en otras publicaciones y dedicando su atención a las históricas sólo cuando de ellas se deduzcan experiencias aplicables a la vida actual, pues también la investigación histórica tiene hoy otro lugar más idóneo. Con ello intentaremos, sin perder la continuidad, mantener viva la actualidad, amenidad e interés de nuestra REVISTA dentro del ámbito general que figura en su nombre.





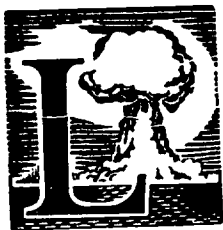
Desfile en Nueva York. Autor: Manuel Fernández Rivera.

PROBABLES CONFIGURACIONES FUTURAS DEL SISTEMA EUROPEO DE SEGURIDAD (REFLEXIONES)

Francisco OBRADOR SERRA



Introducción.



AS estructuras de defensa de la seguridad europea que configuran el sistema están siendo afectadas por los acontecimientos en Europa del Este y por las consecuencias derivadas del modo en que participaron en la gestión y solución de la situación de crisis en la región del golfo Pérsico. Estos acontecimientos han originado tendencias en Europa que influirán en la elaboración de las futuras políticas, estrategias y estructuras para la defensa de su

proceso de seguridad colectivo.

La mayoría de los dirigentes políticos europeos y norteamericanos y gran parte de la opinión pública internacional están convencidos de que el sistema europeo de seguridad será distinto al actual en el futuro, en lo que concierne a las políticas, estrategias y estructuras de defensa de la seguridad europea. El concepto de seguridad será el mismo, ya que es inmutable; nuevas circunstancias afectan a políticas, estrategias y estructuras para su desarrollo, pero no modifican el concepto.

Este trabajo considera en sus análisis sólo las estructuras de defensa militar y económica del proceso europeo de seguridad, que se estiman suficientes como muestra significativa.

El método seguido es partir de unas definiciones de la seguridad general y de la europea en particular, que servirán de guía y referencia para exponer el sistema europeo de seguridad en su configuración hasta finales del año 1989, el proceso en que está inmersa la seguridad europea a partir de entonces y la influencia del conflicto del Golfo en su desarrollo. La información y datos que se obtengan servirán para definir algunas tendencias que permitan deducir, en alguna medida, cuál pudiera ser la configuración futura del sistema europeo de seguridad.

Definiciones adoptadas.

La seguridad es la protección en todo momento, lugar y circunstancias del proceso de actividades necesarias para poder mantener y, en su caso, alcanzar los objetivos de una nación o coalición de naciones. Los objetivos de una nación se denominan nacionales y los de una coalición, colectivos. Tanto unos como otros pueden ser de muy diversa índole y se comprende que una nación pueda tener al mismo tiempo objetivos nacionales y colectivos.

La adquisición de un nivel de seguridad es, a su vez, un proceso permanente que toda nación y coalición desarrolla para mantener o alcanzar unos objetivos en competición con otras naciones y coaliciones que pretenden arrebatarlos o impedir que los alcance.

Los procesos de actividades y de adquisición de seguridad para su desarrollo se confunden, en la práctica, en uno solo, que es el proceso de seguridad.

La seguridad europea es el proceso de protección de los objetivos tanto nacionales como colectivos de las naciones y coaliciones europeas. La realidad es que Europa no existe como nación, coalición, federación o confederación de naciones. Europa es un mosaico de procesos de seguridad tanto nacionales como colectivos que actúan de forma poco coordinada aunque son, en gran medida, interdependientes. La seguridad europea es el resultado de la actuación simultánea de varios procesos tanto nacionales como colectivos que en perenne competición, más o menos atenuada, han logrado un equilibrio que puede servir como unidad de medida de dicha seguridad. Este equilibrio ha sido logrado hasta el año 1990 mediante la aplicación de una lógica bipolar de equilibrio militar Este-Oeste que ha permitido a las naciones y coaliciones europeas evitar conflictos armados y atenuar los económicos dentro del ámbito geográfico europeo.

Sistema europeo de seguridad.

La causa fundamental que originó la configuración del sistema se remonta a los primeros años de la posguerra de la última contienda mundial en función del planteamiento de la ecuación de seguridad europea en tales años.

Los antecedentes del sistema (su pasado) es necesario conocerlos por la ayuda que representan para comprender su presente y averiguar las tendencias que probablemente vayan a configurar su futuro. Los principales son:

Ecuación de seguridad europea.

Esta ecuación está fundamentada en la lógica bipolar de equilibrio de poderes militares entre dos bloques Este y Oeste. Se planteó en los primeros años del período 1945-1989 y se acentuó al adherirse la República Federal de Alemania a los Tratados del Atlántico Norte y al de Bruselas modificado y

constituir la Unión Soviética, con la República Democrática de Alemania y otros países, el Pacto de Varsovia. Este planteamiento estuvo determinado por la falta de posibilidades de Europa Occidental para generar un nivel de seguridad suficiente para garantizar la defensa de su proceso colectivo de seguridad. Ello fue debido a:

1. Incapacidad para equilibrar, por sí sola, la amenaza militar que percibía para sus intereses de seguridad, tanto nacionales como colectivos, en las políticas, estrategias y estructuras de seguridad de expansión geopolítica mantenidas por la URSS al terminar la contienda.
2. El deterioro de sus economías causado por los efectos de la larga contienda mundial.
3. El vacío de poder surgido en Europa por la exigencia aliada de una rendición incondicional de Alemania.

Una ecuación de seguridad equilibrada en lo militar entre la URSS y Europa Occidental era imprescindible que pudiera plantearse de inmediato en el ámbito europeo de posguerra. Europa Occidental carecía de posibilidades de plantearla mediante la fórmula europea tradicional de constituir coaliciones antagónicas de naciones europeas de carácter equilibrado. Fue necesaria la participación de los Estados Unidos y Canadá en una de las dos coaliciones antagónicas para conseguir el imprescindible equilibrio en la ecuación de seguridad europea.

La seguridad europea es, en consecuencia, el resultado de una ecuación planteada en términos de equilibrio militar entre países europeos y norteamericanos. Esta ecuación inició la lógica bipolar Este-Oeste, la guerra fría, y evitó conflictos armados en el ámbito europeo.

Los Estados Unidos ayudaron a sanear las economías de mercado de los países europeos sin establecer en lo económico, como lo hicieron en lo militar, un vínculo formal. Estos países fueron distanciándose de Norteamérica en lo económico y se agruparon, buena parte de ellos mediante un tratado, en una coalición de carácter económico: la Comunidad Económica Europea (CEE). La política económica de carácter colectivo de la CEE se independizó de la de los Estados Unidos y muy pronto compitieron duramente en el mercado mundial.

Tratados que configuraron la seguridad europea.

Los principales son los siguientes:

1. *Tratado del Atlántico Norte.* Su organización es la OTAN, que dispone de una estructura de defensa militar de su seguridad integrada, pero no de defensa económica.

2. *Tratado de Bruselas modificado*. Su estructura de defensa militar de su seguridad es la Unión Europea Occidental (UEO), que delegó desde su creación la mayoría de sus atribuciones en la OTAN. Carece de estructuras de defensa militar y económicas integradas.

3. *Tratado de Amistad, Cooperación y Asistencia Mutua (Pacto de Varsovia)*. Su estructura de defensa de la seguridad colectiva ha sido el conjunto Pacto de Varsovia/CAME.

4. *Tratado de Sofía del 14 de diciembre de 1959*. Su estructura de seguridad es el Consejo de Ayuda Económica Mutua (CAME).

5. *Tratado de las Comunidades Económicas Europeas (CEE)*, firmado en Roma el 25 de marzo de 1957. Dispone de una estructura de defensa económica de la seguridad integrada y carece de estructura de defensa militar.

6. *Tratado del Acta Única Europea (AUE)*, en vigor desde el 1 de julio de 1987. Es un avance hacia la unidad europea y el perfeccionamiento de las estructuras de defensa de la seguridad colectiva de la CEE en los aspectos político, económico y militar.

Los tres primeros tratados articulan la defensa de la seguridad en su dimensión militar y los otros tres en la económica.

Estos tratados configuraron durante muchos años el sistema europeo de seguridad, que estaba estructurado, hasta hace poco tiempo, de la forma siguiente:

1. Un componente económico constituido por:

a) Tres coaliciones de carácter fundamentalmente económico:

- La Comunidad Económica Europea (CEE).
- La Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA).
- El Consejo de Ayuda Económica Mutua (CAME).

b) Las economías nacionales de los países europeos no alineados.

c) Las economías nacionales extraeuropeas de Estados Unidos y Canadá.

2. Un componente fundamentalmente militar constituido por:

a) Tres coaliciones de carácter militar:

- La Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).
- La Unión Europea Occidental (UEO).
- El Pacto de Varsovia.

- b) Las estructuras de defensa militar de las seguridades de los países europeos no alineados.

Este sistema mantuvo una seguridad europea estable que evitó conflictos armados Este-Oeste mediante:

1. Un equilibrio de poder militar Este-Oeste, conseguido mediante el despliegue de fuerzas norteamericanas y canadienses en suelo europeo y la cobertura del poder nuclear militar de los Estados Unidos.
2. Una carencia de conflictos económicos entre el Este y el Oeste debido, en gran medida, a que la disparidad de sus modelos económicos los hacían inviables. La CEE, la EFTA, las economías de mercado de los países europeos no alineados y las dos economías extraeuropeas compitieron, sin embargo, entre sí.

El sistema europeo de seguridad es complejo y pudiera resumirse en lo siguiente:

1. Cooperación en defensa militar tanto en el Este como en el Oeste.
2. Cooperación en lo económico en el Este.
3. Competición en lo económico en el Oeste.

Lógica del sistema.

La seguridad europea estuvo, hasta hace poco tiempo, fundamentada en una lógica de equilibrio militar bipolar Este-Oeste. Se apoyó en políticas, estrategias y estructuras de defensa militar de carácter antagónico que conformaron un sistema europeo de seguridad ampliado por la participación de Estados Unidos y Canadá en una de las políticas, estrategias y estructuras de defensa militar de la seguridad europea.

Una parte del sistema deriva de los Tratados de Washington, Bruselas modificado y Roma que originaron la estructura de defensa militar OTAN/UEO y la de defensa económica CEE. Esta parte adolece del defecto de la falta de armonización entre lo militar y lo económico, lo que origina una dura competencia de carácter económico entre sus miembros. Esta parte es imperfecta al desarrollar una política de seguridad común sólo en su dimensión militar y políticas antagónicas en la dimensión económica. Esta situación influye en su eficacia y, sin embargo, pese a la carencia de un oponente de carácter económico en la otra parte del sistema, logró mantener y alcanzar todos sus objetivos de seguridad en el ámbito geográfico europeo y norteamericano.

La otra parte del sistema tiene su origen en el Pacto de Varsovia y el CAME. Es, en teoría, perfecta y, sin embargo, no ha tenido éxito en mantener y alcanzar sus objetivos.

El sistema europeo de seguridad abarca además a los países europeos no alineados en la OTAN/UEO, CEE y Pacto de Varsovia/CAME que se encuentran influidos por las dos partes fundamentales del sistema en las que, a su vez, influyen en alguna medida.

Ámbito de aplicación del sistema.

El Tratado del Atlántico Norte define, en función del artículo seis del texto original y modificaciones derivadas del Protocolo de adhesión de Turquía y la independencia de Argelia, el ámbito geográfico de aplicación de su artículo cinco en cuanto a la prestación de ayudas y asistencias al miembro que haya sido objeto de un ataque armado. Los ataques armados fuera de ese ámbito no originan el comienzo de procesos de ayuda y asistencia al agredido. Establece, sin embargo, la posibilidad de consultas para el caso en que un miembro estime la existencia de una amenaza contra la integridad territorial, independencia política o seguridad de cualquiera de los miembros.

El Tratado de Amistad, Cooperación y Asistencia Mutua (Pacto de Varsovia) establece consultas inmediatas cada vez que alguno de sus miembros percibe la amenaza de un ataque armado contra uno o varios de los miembros. Ello tiene por finalidad proveer medios para la defensa militar colectiva y mantener la paz y la seguridad. En el caso de un ataque armado en Europa indica que se prestará al agredido una asistencia inmediata por todos los medios que se estimen necesarios e incluso mediante el empleo de fuerzas armadas. Establece, en la práctica, un ámbito geográfico de actuación limitado a Europa.

El Tratado de Bruselas modificado o Unión Europea Occidental (UEO) establece una asistencia militar a sus miembros objeto de un ataque armado en Europa y consultas de carácter inmediato ante cualquier situación que pueda constituir una amenaza para la paz en cualquier ámbito o que represente un peligro o riesgo para la estabilidad económica de sus miembros. Este Tratado goza de una mayor flexibilidad de actuación en relación a conflictos y situaciones de crisis que se originen fuera de los ámbitos de actuación definidos en el Tratado de Washington de forma explícita, y algo menos explícitamente en el Pacto de Varsovia.

Las dos estructuras antagónicas de defensa militar del sistema europeo de seguridad limitan, excepto la UEO, condicionada por la OTAN, sus ámbitos de actuación a Europa.

La interpretación de los tratados depende, en gran medida, de las circunstancias y de los intereses amenazados y los tres citados ofrecen a sus signatarios opciones de actuación unilateral en defensa de sus intereses de seguridad nacional amenazados fuera de los ámbitos de actuación colectiva y la UEO algunas opciones adicionales de actuación colectiva.

Eficacia del sistema europeo de seguridad.

Europa ha estado libre de guerras desde la terminación de la última contienda mundial. Un nuevo conflicto armado en el escenario europeo hubiera, probablemente, originado efectos devastadores de enormes proporciones debido al empleo, casi seguro, de sistemas de armas nucleares. Las razones de haberse podido evitar son, entre otras de menor importancia, las siguientes:

1. Los países europeos han estado integrados en dos estructuras colectivas para la defensa militar de su seguridad de carácter antagónico y equilibradas (OTAN y Pacto de Varsovia) o han permanecido (países no alineados) con sus estructuras de defensa militar de carácter nacional actuando de forma independiente. Este esquema geopolítico europeo se ha comportado, en la práctica, como un sistema de seguridad común, en lo militar, para toda Europa.
2. Los Estados Unidos en la OTAN, y la Unión Soviética en el Pacto de Varsovia, regularon directamente el comportamiento de las dos estructuras e indirectamente el de los países europeos no alineados.

Este esquema europeo de seguridad es, desde el punto de vista de la defensa militar, sencillo y eficaz, y desde un punto de vista político y económico, en principio, cómodo y relativamente barato. Además ha evitado conflictos armados en Europa y con ello ha demostrado su eficacia.

Proceso de cambio en el sistema.

Este proceso se analizará, tanto en sus dimensiones política y económica como de defensa militar, en dos fases claramente diferenciadas. La primera abarca desde la firma del Tratado del Atlántico Norte hasta finales del año 1989 en que se inician profundos procesos de cambio en Europa Central y del Este, tanto en lo político y económico como en lo militar, que afectan grandemente a una de las partes fundamentales del sistema europeo de seguridad y, por tanto, a su totalidad.

Primera fase.

Se analizará una muestra significativa de los principales cambios que tuvieron lugar en las dimensiones económica, militar y política.

1. *Dimensión económica.*

El sistema europeo de seguridad se estructuró, en lo económico, durante esta fase: Seis países europeos integrados en la OTAN constituyen las Comu-

nidades Económicas Europeas (CEE) mediante el Tratado de Roma, que posteriormente se amplían con otros tres países (dos de la OTAN y uno no alineado); después a diez, y con la admisión de España y Portugal a doce. La Alianza Atlántica quedó formada, en lo económico, por once países miembros de la CEE, dos de la EFTA y tres (Estados Unidos, Canadá y Turquía) no integrados en ninguna de las dos. Este esquema económico de una de las partes fundamentales del sistema europeo de seguridad indica una falta de amortización entre las estructuras de defensa de su seguridad, tanto nacionales como colectivas y las económicas, que, en la práctica, compiten duramente entre ellas.

La CEE consensúa en 1987 el Tratado del Acta Única Europea (AUE) que tiende a ampliar su campo de actuación a lo político y a lo militar. Esto inquieta a los Estados Unidos y acentúa la falta de armonización entre las estructuras de defensa de la seguridad existentes en la Alianza Atlántica.

Todos los países del Pacto de Varsovia están integrados en el CAME, que coordina y controla, dirigido por la URSS, el desarrollo de sus economías, de carácter centralizado. Una parte fundamental del sistema europeo de seguridad ha conseguido armonizar todas las estructuras de defensa de su seguridad colectiva; las relacionadas con lo militar funcionan con eficacia al darlas prioridad sobre las económicas, mientras que las relacionadas con lo económico no consiguen que las poblaciones de los países del Pacto de Varsovia logren un nivel de bienestar y calidad de vida comparables al de los miembros de la Alianza Atlántica y países europeos no alineados.

2. *Dimensión política.*

Los esfuerzos realizados tanto por las dos partes fundamentales del sistema europeo de seguridad como por los países no alineados culminaron el año 1973 en la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa (CSCE) y en 1975, con la firma del Acta Final de Helsinki, se inició un proceso de cooperación y de mejora de relaciones de seguridad entre sus signatarios, que facilitó en gran medida la disminución de las tensiones en el sistema europeo de seguridad.

3. *Dimensión de defensa militar.*

La OTAN comprendió, poco después de haberse firmado el Tratado del Atlántico Norte, que un equilibrio de defensa militar aceptablemente estable dentro del sistema europeo de seguridad necesitaba la participación de la República Federal de Alemania (RFA) y se inició un complejo proceso para su integración, que después de algunas vicisitudes culminó en su integración tanto a la OTAN como a la UEO.

La incorporación de España al Tratado de Washington y, junto con Portugal, a la UEO culminó la ampliación y consolidación de una de las partes fundamentales del sistema europeo de seguridad.

La Unión Soviética, como reacción a la entrada de la República Federal de Alemania en la OTAN, articuló sus alianzas militares de carácter bilateral en una única alianza militar multilateral (el Pacto de Varsovia) al que incorporó a la República Democrática de Alemania (RDA).

Albania denunció años después el Pacto y pasó al grupo de los países europeos no alineados.

Segunda fase.

Los cambios ocurridos en Europa Central y del Este en el año 1989 y principios de 1990 han originado un profundo y complejo proceso de evolución del sistema europeo de seguridad, que se había mantenido en gran medida estable durante la primera fase. Las causas principales son, entre otras, las siguientes:

1. *Dimensión de defensa militar.*

El Pacto de Varsovia ha dejado de ser una estructura de defensa militar de la seguridad colectiva de una parte fundamental del sistema. Sus consecuencias han sido la modificación del equilibrio militar entre las dos partes fundamentales del sistema y una percepción generalizada de una atenuación de las amenazas de carácter militar en Europa. No se puede todavía constatar la desaparición de amenazas militares en el sistema europeo de seguridad de carácter interno, entre otras causas por la existencia del poder militar, tanto convencional como nuclear, de la URSS y su interpretación del Tratado CFE del 19 de noviembre de 1990, que la ha permitido asignar tres divisiones de infantería mecanizada, con sus carros de combate, a las fuerzas navales, que están excluidas de las reducciones estipuladas en el Tratado.

La Alianza Atlántica se está enfrentando con que la razón de su creación—lograr un equilibrio militar de la ecuación europea de seguridad— sigue siendo válida, ya que el concepto de seguridad es invariable. Sus políticas, estrategias y estructuras para la defensa militar de su seguridad son las que necesitan adaptarse a la desaparición del Pacto de Varsovia con la atenuación de las amenazas militares de origen europeo que ello ha producido.

2. *Dimensión económica.*

El proceso de transición hacia economías de mercado iniciado en los países de Europa Central y del Este ha originado, en principio, una grave situación de crisis económica en dichos países. El CAME, que regulaba sus econo-

mías centralizadas, ha desaparecido o está a punto de desaparecer y de todas formas es inoperativo.

La CEE está siendo desbordada, en lo económico, por lo que está sucediendo en Europa Central y del Este. La reunificación alemana ha alterado, en parte, sus planes hacia un Mercado Único Europeo al tener que emplear la República Federal de Alemania muchos más recursos de los previstos en la absorción de la República Democrática de Alemania e, indirectamente, en la CEE.

La operación «FARO», financiada por la CEE, la EFTA, Estados Unidos, Japón, Canadá, Australia, Nueva Zelanda y, de una forma más bien simbólica, por Turquía, ha concedido créditos y ayudas públicas para estabilizar balanzas de pagos, impulsar las reformas hacia economías de mercado y construir infraestructuras por un total aproximado de siete billones de pesetas.

El Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo de Europa Central y del Este estima, por su parte, que serán necesarios 21 billones de pesetas para alcanzar un nivel crítico en que puedan comenzar las inversiones privadas.

3. *Dimensión política.*

La CSCE está en proceso de preparación para poder regular el sistema europeo de seguridad que surja de estos cambios. La Carta de París para una nueva Europa, firmada el 21 de noviembre de 1990, ha previsto nuevas estructuras e instituciones para vigorizar, regular y mejorar el proceso de seguridad europea colectiva, CSCE. Las principales son un Consejo, un Comité de Altos Funcionarios, una Secretaría de la CSCE, un Centro para la Prevención de Conflictos y una Oficina para Elecciones Libres. La CSCE ha negociado posteriormente en Madrid la constitución de su Asamblea Parlamentaria, no mencionada en la Carta por no haberse conseguido un acuerdo al respecto con los Estados Unidos.

Esta reorganización de la CSCE la pone en condiciones de poder ser el núcleo de un nuevo y único sistema europeo de seguridad con la participación de todos los países europeos, Estados Unidos y Canadá. Su estructura de defensa militar pudiera ser la resultante de la integración en la OTAN de todos o de la mayor parte de los miembros del recién desaparecido Pacto de Varsovia, y la de defensa económica una CEE ampliada con la EFTA, los miembros europeos del CAME y algunos países europeos no alineados que probablemente continuarían compitiendo con los Estados Unidos y el Japón.

Análisis del sistema antes de la crisis y conflicto del golfo Pérsico.

El sistema europeo de seguridad estaba antes de la crisis influenciado por:

1. Los procesos de cambio en desarrollo en Europa Central y del Este, que tendían a descartar la lógica bipolar de equilibrio militar que

había mantenido estable y sin conflictos armados internos al sistema durante muchos años, y a dismantelar las estructuras tanto políticas y económicas como de defensa militar de uno de los bloques.

2. El proceso de desarrollo de la CEE previsto por el AUE y que tendía a constituir un Mercado Único Europeo que modificaría el equilibrio económico tanto en Europa como en todo el mundo. La CEE había también iniciado un proceso tendente a dotarse de una política exterior y de seguridad común, y había tomado en consideración para ello, ya en el AUE, la posibilidad de que la UEO fuera la estructura de defensa militar de su seguridad colectiva.

Crisis y conflicto del golfo Pérsico.

Los procesos de cambio en Europa estaban en pleno desarrollo cuando surgió la situación de crisis en la región del golfo Pérsico. Su proceso de gestión y resolución ha sido una muestra significativa de las contradicciones internas existentes en el sistema europeo de seguridad, cuyos miembros se debatieron entre las ideas y realidades propias de la anterior lógica bipolar de equilibrio militar y las nuevas que habían surgido del análisis de los cambios en Europa Central y del Este.

La gestión y solución de esta crisis se aparta de la lógica bipolar, interpretada como una oposición perenne de las dos partes fundamentales del sistema. La OTAN y el Pacto de Varsovia no han servido, por la forma en que fueron concebidos y estructurados y la rapidez de los cambios ocurridos en Europa, para poder tomar —como estructuras para la defensa militar de la seguridad europea amenazada por la crisis— medidas de carácter militar tendentes a reforzar el despliegue aeronaval y militar de carácter multinacional y de disuasión, realizado con la finalidad de poder evitar el tener que recurrir a la guerra como única solución viable de la crisis. El Pacto de Varsovia percibió su próxima desaparición y optó por inhibirse. La URSS renunció a utilizar la lógica bipolar para oponerse al despliegue multinacional, y también a participar activamente en dicho despliegue y con ello facilitó la gestión y solución de tal crisis.

Las políticas, estrategias y estructuras de seguridad en Europa eran interdependientes, y con su equilibrio conformaban un sistema europeo de seguridad que se inhibió por mucho tiempo de participar en la gestión de situaciones de crisis y conflictos que tuvieran lugar fuera de su ámbito formal de actuación. Este sistema había delegado en los Estados Unidos, la Unión Soviética o en algún otro de sus miembros la gestión y solución de situaciones de crisis que incluso pudieran afectarle directa o indirectamente.

Los Estados Unidos han tomado, en consecuencia, dada la postura de la URSS, la iniciativa en el proceso de gestión y solución de la situación de crisis

en el Golfo y ello pese a que su situación económica no les permite asumir tal gestión y solución unilateralmente y han tenido que pedir ayudas económicas a sus aliados. La ONU ha adoptado el papel de definir y delimitar la legitimidad de las medidas tanto políticas y económicas como militares o de otra índole que se tuvieran que tomar para la gestión y solución de la crisis. La ONU no puede adoptar las medidas propugnadas por su Consejo de Seguridad por carecer de medios para ello y ha sido, en parte, desbordada por la dinámica de la estrategia y estructuras de seguridad de los Estados Unidos, que han proporcionado medios eficaces para que se cumplieran las Resoluciones del Consejo.

Papel del sistema europeo de seguridad en la crisis del Golfo.

¿Cuál ha sido el papel real del sistema europeo de seguridad en la gestión y posterior solución, mediante una intervención militar, de esa crisis?

Un análisis de las estructuras de defensa de este sistema indica que:

1. La CEE estableció de inmediato el embargo económico de Irak. Carecía, sin embargo, igual que la ONU, de medios para que fuese eficaz y, en consecuencia, trató de utilizar a la UEO para tomar algunas medidas de carácter militar, en lo que tuvo poco éxito. Algunos efectivos navales de países miembros de la UEO fueron desplegados en la región del Golfo bajo mando y control operativo nacional y coordinados por la UEO, sólo en el sentido de asignarles zonas de actuación. Estos efectivos se dedicaron a bloquear las comunicaciones marítimas con destino y procedentes de Irak y no tomaron, en general, parte en las acciones bélicas que tuvieron lugar, a las que apoyaron logísticamente. Es difícil saber con exactitud en quién o quiénes recayeron el mando y control operativo de las acciones de apoyo logístico realizadas por estos efectivos. La situación era algo confusa al tener algunos países miembros de la UEO unidades navales bajo mando y control operativo norteamericano y otras bajo mando nacional y coordinación de la UEO.
2. Los Estados Unidos planearon, dirigieron, ejecutaron y controlaron la mayor parte tanto del embargo y bloqueo naval contra Irak, como de la posterior intervención militar de la fuerza multinacional desplegada en el golfo Pérsico. Los países europeos, tanto de la Alianza Atlántica y no alineados como del Pacto de Varsovia, no han participado o lo han hecho de forma unilateral con pocas o escasas fuerzas armadas. La excepción la constituye el Reino Unido, Francia e Italia, que han aportado un mayor número de efectivos militares.

Análisis del papel del sistema europeo de seguridad durante la crisis.

Este análisis indica:

1. La OTAN y el Pacto de Varsovia/CAME no han participado como estructuras de defensa de la seguridad europea en la gestión y solución militar de la situación de crisis en el golfo Pérsico.
2. La CEE, apoyándose en la UEO, ha participado como estructura de defensa de la seguridad europea sólo de forma parcial y muy limitada en la gestión y posterior solución militar de la crisis en el golfo Pérsico.
3. Los países miembros de la OTAN, Checoslovaquia y algunos de la UEO y no alineados, han puesto sus efectivos terrestres, navales y aéreos desplegados en la región del Golfo bajo el mando y control operativo de los Estados Unidos.

El sistema europeo se ha inhibido, en la práctica, a favor de los Estados Unidos, uno de sus miembros, para la gestión y solución militar de la situación de crisis surgida en el Golfo y que indudablemente le afectaba debido principalmente a los condicionamientos de los Tratados de Washington y Varsovia y a la inercia de las políticas y estrategias de seguridad vigentes en el pasado. Han aparecido, sin embargo, algunas tendencias a interpretarlos con mayor flexibilidad en algunos de los países miembros del primero, pero otros se han opuesto frontalmente a ello, planteándose contradicciones que no pudieron resolverse y que decidió a los países miembros con mayor poder militar a actuar unilateralmente. Los de menos importancia en la Alianza temen involucrarse en crisis y conflictos que tengan lugar fuera del ámbito europeo y prefieren esperar a que otros los solucionen. La OTAN, como estructura colectiva de defensa de la seguridad europea, se ha limitado a respaldar las acciones unilaterales que decidieran sus países miembros en relación a la gestión y solución militar de la situación de crisis en el Golfo, y a apoyar a los Estados Unidos y otros países miembros en su decisión de defender a Arabia Saudí y a otros países de la región mediante el despliegue de fuerzas armadas en respuesta a las peticiones de sus gobiernos. La Alianza expresó su solidaridad con Turquía, país fronterizo con Irak, y reiteró su disposición a cumplir los compromisos de defensa colectiva de sus miembros en el caso de ataques armados dentro del ámbito geográfico de su actuación, definido en el Tratado de Washington, y que abarca a Turquía.

El Pacto de Varsovia, acuciado por sus problemas, ha prestado mucha menos atención y ha tenido poco interés en esta crisis; sólo Checoslovaquia ha enviado, por decisión unilateral, efectivos militares a la región.

La crisis del Golfo ha logrado que el conjunto CEE/UEO haya actuado conjuntamente y establecer esquemas de coordinación de las medidas de gestión de crisis adoptadas para ser ejecutadas fuera del ámbito geográfico euro-

peo en defensa de su seguridad colectiva. Este éxito ha sido deslucido, en parte, por la realidad de que los países miembros de la CEE/UEO no hayan podido conseguir elaborar una política exterior y de seguridad común. Esto disminuye sus posibilidades de poder influir en la modelación del escenario de posguerra y de su orden internacional.

La crisis del Golfo, su gestión y posterior solución militar han constituido un conjunto de indicios de cómo pudieran surgir y desarrollarse las crisis y conflictos después de haber finalizado el período de guerra fría. La lógica bipolar que las encauzaba, regulaba y controlaba durante tal período servía además de referencia para poder enmarcar los intereses nacionales de seguridad dentro de otros de carácter colectivo y más generales, y su desaparición pudiera estimular a los países más osados a tentar su suerte y recurrir a las armas para dirimir sus diferencias con otros.

Conclusiones.

1. El sistema europeo de seguridad ha evolucionado y continúa haciéndolo. Las distintas estructuras de defensa de la seguridad colectiva occidental que, en parte lo han configurado, compiten para asumir el máximo protagonismo en el escenario europeo de seguridad. Las estructuras del Este se han desmantelado y sus miembros tratan de integrarse en las occidentales.

En Europa tienen lugar varios procesos tendentes a configurar un nuevo sistema europeo de seguridad. Los principales son:

- a) El proceso hacia un sistema fundamentado en la fusión o integración de la CEE y la UEO.
 - b) El proceso hacia un sistema resultante de la adaptación de la OTAN a la nueva situación europea y mundial.
 - c) El proceso hacia un sistema fundamentado en la adaptación de la CSCE para que pueda asumir y desarrollar las funciones de un sistema europeo de seguridad.
2. ¿Cuál será el futuro sistema europeo de seguridad?
 - a) ¿Será el resultado de una política exterior y de seguridad común de la CEE asumiendo, ampliando, potenciando y absorbiendo a la UEO como estructura de defensa militar?
 - b) ¿Será el resultado de una adaptación de la OTAN a las nuevas circunstancias?
 - c) ¿Será el resultado de una adecuación de la CSCE, ya decidida en la Carta de París, absorbiendo a la OTAN y UEO como estructu-

ras colectivas de defensa militar y a la CEE y EFTA como estructuras colectivas de defensa económica?

La respuesta es difícil y para encontrarla se analizarán cada uno de los casos expuestos para encontrar algunos indicios que permitan no dejarla sin respuesta.

El análisis del primer caso indica que el intento de actuación del conjunto CEE/UEO en la gestión y solución militar de las crisis en el Golfo ha tenido poco éxito. Es más que probable que haya sido causado, en parte, por la actuación contradictoria de sus propios miembros y por la oposición de los Estados Unidos a la aparición de un nuevo interlocutor en la escena política internacional.

El análisis del segundo caso indica que la adaptación de la OTAN es viable y, sin embargo, plantea algunas dificultades difíciles de resolver. La principal es cómo integrar a otros países, tanto neutrales y no alineados como antiguos miembros del Pacto de Varsovia, sin que la Unión Soviética perciba tales integraciones como actos hostiles o amenazas a su seguridad. La integración de la URSS en la OTAN es posible y, sin embargo, pudiera plantear un riesgo para la continuación del vínculo entre la seguridad europea occidental y la de los Estados Unidos y Canadá.

El análisis del tercer caso indica, en principio, que es el más viable de los tres y, probablemente, en la práctica, el más complejo y difícil por la competición económica existente entre la CEE y los Estados Unidos. Esta situación se contradice con la armonización imprescindible entre lo económico y lo militar para que un sistema europeo de seguridad sea eficaz. Ello sería, sin embargo, la repetición de una situación similar a la que ha existido durante muchos años en la Alianza Atlántica y es imposible negar su eficacia en lo militar. Los sistemas europeos de seguridad configurados según la primera opción implican un riesgo de desvinculación con los Estados Unidos y a ello se opondrán muchos países europeos. Configurados según la opción segunda y tercera serían imperfectos por carecer de armonización entre lo económico y lo militar. La configuración del futuro sistema europeo de seguridad dependerá, en gran medida, de lo que suceda en la URSS y se estima, en principio, que mientras no se aclare esta incertidumbre se optará por la tercera opción.



AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

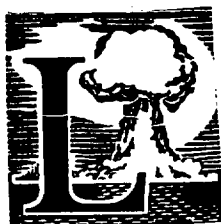
Se ruega a los señores suscriptores que en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentren en la situación de «disponible forzoso» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3 - 1.º 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

LA MARINA EN EL CAMINO DE ÁFRICA (I)

IFNI Y SAHARA

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN



A acción de España en el norte de África ofreció hasta el siglo xv un fenómeno notable; tendencia de los núcleos peninsulares hacia ella, como reacción ante las agresiones procedentes de esta zona o como signo de fortaleza o plenitud política (España romana, visigodos, Abderramán III, San Fernando, los Reyes Católicos, etc.).

La expansión hispana se distribuyó, teniendo como protagonistas a los reinos peninsulares, en tres direcciones: Portugal y Castilla hacia la costa atlántica, Castilla en el litoral hasta el río Muluya, y Aragón desde este río hacia Levante (1).

Se redujo toda la penetración al dominio del litoral, fortificando en estos años las posesiones adquiridas, a pesar de los intentos llevados a cabo hacia el interior (Alcazarquivir, Tremecén). Este fenómeno fijó la persistencia histórica de la dirección africana en los asuntos exteriores de España, consecuencia del marco geopolítico de la península.

La España de los siglos siguientes, coincidente con su momento álgido, permitió su predominio en el norte de África y el control libre e independiente de la entrada del Mediterráneo. Pero la decadencia posterior y la conquista de Gibraltar por Inglaterra no permitieron que las premisas anteriores tuviesen su plasmación efectiva, y así la influencia española decayó.

Estas razones y la penetración francesa en el Mogreb, provocaron una situación de inestabilidad política en la zona, y por tanto, a finales del siglo xix, España, aunque disminuida en sus posibilidades, no por ello perdió su capacidad e interés, ya que las razones históricas y geopolíticas no se lo permitieron, independientemente de que las posesiones firmes en la costa norteafricana le obligaron a tomar acción para defender los límites de los principales enclaves (2).

(1) J. Vicens Vives: «España, geopolítica del Estado y del Imperio», pág. 183. Barcelona, 1940.

(2) Causas principales de la guerra de África de 1859-60 y de Melilla 1893.

En el noroeste africano la presencia española está estrechamente ligada al descubrimiento y conquista de las islas Canarias. Desde el momento del asentamiento español se hizo patente el interés geopolítico y económico-comercial que encerraba la «Mar Pequeña en Berbería» —espacio marítimo situado entre el archipiélago canario y el continente africano— por la explotación de sus ricos bancos de pesca y los beneficios del tráfico de caravanas transahariano, que desde Sudán se dirigía a Marruecos y Mogador, y también por la seguridad en la navegación en dicha zona marítima, que para ello requería el control, al menos parcial, de las costas vecinas.

Fue por esos motivos por lo que Diego García de Herrera, Señor de las Canarias y de la Mar Menor de Berbería, estableció varias torres-factoría en 1468, entre las que destacó la de Santa Cruz de Mar Pequeña. Cuando se intentó penetrar hacia el interior se chocó con la insumisión de los nativos, y finalmente la situación se hizo tan insostenible que se hubieron de abandonar las factorías (3).

Otro grave problema planteado fueron los intereses de Portugal en esta costa. El largo litigio sostenido con el vecino reino fue resuelto por vía convencional, consolidándose la soberanía sobre Canarias, y se abandonaron las pretensiones sobre la costa de África, excepto sobre Santa Cruz de Mar Pequeña (4).

Desplegados todos los esfuerzos hacia el Nuevo Mundo, quedaron apagados en la política exterior española los iniciales intereses sobre África. Pero en la segunda mitad del siglo XVIII, y dado que las actividades vitales del archipiélago canario, pesca y comercio, sufrían graves perjuicios ante las trabas administrativas y la piratería que se producía por carecer de posiciones en la costa africana, se inician las conversaciones que más tarde llevarían a firmar los tratados de Paz y Comercio de 1767 y 1799 entre España y Marruecos, sentando las primeras bases jurídicas que regularán el ejercicio de la pesca en los bancos saharianos, en los que interviene como embajador extraordinario el eminente y sabio oficial de Marina Jorge Juan y Santacilia.

Sin embargo, estas conversaciones no fructificaron en hechos concretos de expansión y dominio en el África Occidental, y habría que esperar a la segunda mitad del siglo XIX, como consecuencia de la guerra sostenida con Marruecos, para ver plasmada la posibilidad y realidad de penetración en el occidente africano.

El tratado de Paz y Amistad hispano-marroquí de 26 de abril de 1860 posibilitó de hecho y descubrió para la clase política el valor de la presencia española de dos espacios geográficos tan diferentes como sus zonas norte y noroeste.

(3) Empresa debida al Adelantado de las islas y Capitán General de África, Alonso Fernández de Lugo (1500-1502).

(4) Tratados de Alcaçovas (1479), Tordesillas (1494) y Cintra (1509).

Incluía este tratado en su artículo 8.º, en texto, aunque ambiguo, lo suficientemente explícito: «Su Majestad Marroquí se obliga a conceder a perpetuidad a su Majestad Católica en la costa del Océano, junto a Santa Cruz la Pequeña, el territorio suficiente para la formación de un establecimiento de pesquerías como el que España tuvo allí antiguamente».

Lo que no consiguió España por medios pacíficos, caso de la embajada de Jorge Juan, lo consiguió la guerra de forma efectiva (5). De este modo se inició el antiguo proyecto de crear un espacio marítimo-colonial en el noroeste de África, con dos puntos de apoyo inmejorables, uno en Canarias y otro en el territorio concedido por el Sultán en la vecina costa africana.

Sin embargo, no iba a ser este territorio el primero que ocuparía España en esta costa, sino el situado más al sur, entre el cabo Bojador y cabo Blanco, el cual proporcionó mayores ventajas económicas, y ese anhelado espacio marítimo que dio a Canarias la seguridad de trasladar sus fronteras al vecino continente africano.

En estas empresas que afrontó España en las costas occidentales de África tuvo la Marina importante misión, como se verá, y abrió camino hacia Guinea. España había obtenido su soberanía de pleno derecho, tras el Tratado del Pardo de 1778 (6). Se intentó su ocupación en estos años con la expedición del conde de Argelejos, que fracasó; y no fue sino muchos años más tarde cuando ésta se llevó a cabo (7).

En busca de Santa Cruz de Mar Pequeña. El *Blasco de Garay*.

Después de firmado el Tratado de Wad-Ras, que puso fin a la guerra de África de 1860, se impuso en España la obligación de que el reino de Marruecos cumpliera lo acordado en el artículo 8.º, por el que tenía que entregar en la costa atlántica el territorio suficiente para establecerse y crear las pesquerías, «como las que había tenido antiguamente».

(5) La ocupación del territorio tardó muchos años en efectuarse, ésta se realizó después de muchas vicisitudes, el 9 de abril de 1934 por el coronel Capaz, embarcado en el cañonero *Canales*, mandado por el capitán de corbeta Benigno González-Aller Acebal.

(6) Las Cortes de Madrid y Lisboa sostenían desde antiguo un viejo pleito sobre límites coloniales. El Tratado del Pardo pondría fin a la cuestión, cediendo España la colonia del Sacramento, en el Río de la Plata, y Portugal a cambio entregaba a perpetuidad sus derechos sobre las islas de Fernando Poo y Annobon, más el derecho al libre comercio entre cabo Formoso (Nigeria) y cabo López (Gabón).

(7) Hubo varias expediciones, después de la ocupación inglesa llevada a cabo por el capitán de fragata Fritz Owen y el intento de venta a Inglaterra en 1843, proyecto que desecharon las Cortes ante la indignación popular. La primera fue llevada a cabo por el capitán de fragata Juan José Llerena, nombrado Comisario Regio, después siguieron otras al mando del capitán de fragata Nicolás de Manterola y del capitán de navío Carlos Chacón y Michelena, después marinos y exclusivamente oficiales de Marina serán los gobernadores generales de la colonia (desde el 18 de julio de 1869 hasta el 21 de abril de 1904). (José Cervera Pery: «Marina y Política en la España del siglo XIX», págs. 227 y 228. Edit. S. Martín, Madrid, 1979).

Ahora bien, el problema que se planteaba era determinar la ubicación y delimitar este territorio: ¿dónde estaba Santa Cruz de Mar Pequeña?; cuestión ésta que estaba estipulada en el cuerpo del Tratado, al prever que se creasen comisiones mixtas hispano-marroquíes.

Transcurridos más de trescientos años desde el abandono de España de la costa occidental y dada la postura marroquí de obstaculizar su localización, España adopta una actitud conformista y poco firme en los años siguientes a la firma del Tratado de Paz.

Desde el principio, para el Sultán y su Gobierno, la construcción de un establecimiento pesquero sólo podía significar la posibilidad clara de la apertura de un puerto comercial, destinado a atraerse el tráfico caravanero transahariano que se dirigía a Mogador; además, ésta era una cuestión donde se ponía en juego el prestigio político de que gozaba el cargo ostentado por su persona (8).

Por tanto, fue de suma importancia el dar largas a este asunto, y así evitar lo acordado con España. Entre los métodos adoptados para ello empleó los recursos diplomáticos posibles, alentando la corriente de opinión abandonista, que había surgido en ciertos sectores españoles en torno a este ensanche territorial, e instrumentando, de forma efectiva, una tesis antigua, que consistía en la imposibilidad de la cesión de un territorio, sobre el que no se podía dar ningún tipo de seguridad, dado el estado de insumisión de las cabilas al Sultán (9).

La postura española fue, durante años, de expectativa prudente, por el poco conocimiento geográfico que se tenía de esta costa, dada su constitución desértica y la dificultad de acceso por mar, considerándose una empresa costosa y estéril.

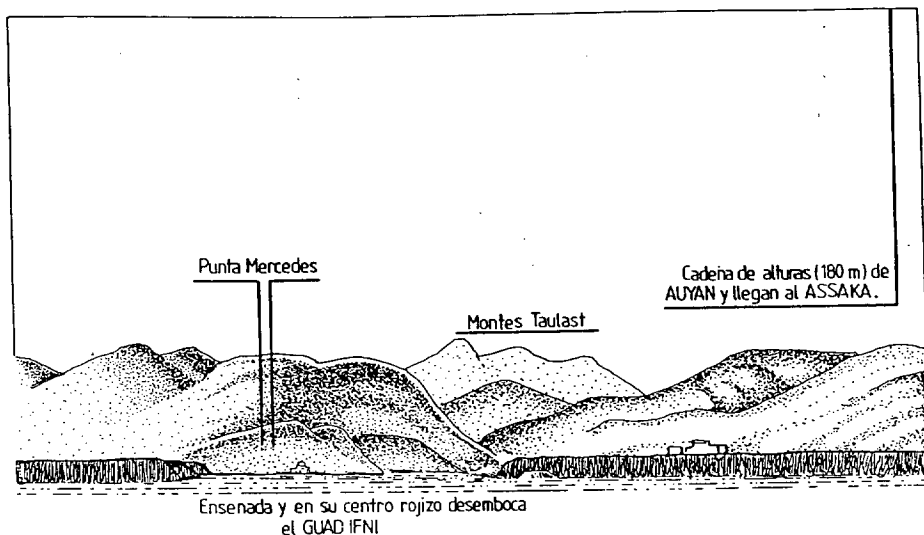
Sin embargo, ante la penetración de otras potencias en África, se ponen en cuestión los derechos preferentes o exclusivos de España en el área; el gobierno de Madrid decide, en 1877, comenzar una exploración que, aunque pocos beneficios reportase, algo haría en favor del comercio y pesca del archi-

(8) En aquellas zonas (Bled es-Siba) la autoridad del Sultán era únicamente reconocida a título nominal en calidad de jefe religioso. Vicente García Granco: «Canarias y la Política española en el norte de África», pág. 30. Las Palmas, 1985.

(9) En las conversaciones de 1767 ya había salido a relucir este asunto y en la carta que el rey de Marruecos escribe a Jorge Juan le manifiesta en uno de sus párrafos lo siguiente: «Lo que ha pedido vuestro embajador en vuestro nombre lo he concedido como si hubierais sido vos mismo; sólo me he separado en dos artículos que son de justicia. El primero es sobre el establecimiento de los canarios para facilitar su pesca en la costa del río Non, pues me costa que fuera en su perjuicio, como que les hicieran daño los árabes de aquel país, que no tienen subordinación ni temen a nadie, por motivo de lo apartados que están mis reinos y que no tengo jurisdicción sobre ellos». El segundo artículo que no concedió el rey de Marruecos fue el del aumento de los límites de los presidios españoles en África. Pelayo Alcalá Galiano: «Nuevas Consideraciones sobre Santa Cruz de Mar Pequeña». Apéndice C, pág. 593. REVISTA GENERAL DE MARINA 1878.

piélago canario. De este modo, Cánovas consigue del Sultán que una comisión mixta fije la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña.

El 14 de septiembre de 1877, el ministro de Estado significaba al de Marina: «la conveniencia de explorar la costa noroccidental de África, para delimitar el emplazamiento de Santa Cruz de Mar Pequeña» y solicitaba un buque para desempeñar esta comisión (10).



Vista de Ifni demorando al S 65 E. Distancia, 3 millas.

(Reproducción de alzado obtenido de la Comisión del *Blasco de Garay* en 1878.)

El 22 de septiembre comunica el Ministerio de Marina al de Estado que la elección del buque depende de cuándo se necesite, contestando Estado, el 7 de diciembre, después de que el representante diplomático en Tánger informase sobre este particular, que la fecha más conveniente sería a principios de 1878, y fija para ello que el punto de arranque de la exploración sea Mogador. Indudablemente, Marina hace saber lo difícil que es hallarse preparada la comisión tan perentoriamente, iniciándose, de todas maneras, el proceso para el alistamiento (11).

Y así, el 11 de diciembre se ordena al capitán general de Cartagena que se aliste el *Blasco de Garay* para trasladarse a Cádiz, en donde embarcarán el

(10) Nota de Estado de 14 de septiembre de 1877. Documento de la Comisión del *Blasco de Garay* en Marruecos. Asuntos Expediciones. Expediciones del Buque. Archivo Histórico Álvaro de Bazán (AHAB).

(11) Real Orden de 10 de diciembre de 1877. Asuntos Expediciones. Expediente del *Blasco de Garay* (AHAB).

capitán de navío Cesáreo Fernández Duro y el explorador y africanista Joaquín Gatell, dándosele, en esta misma fecha, al capitán de fragata Fernando Benjumea las instrucciones para el desempeño de dicha comisión (12).

El día 12 por la noche el vapor *Blasco de Garay* salía de Cartagena para Cádiz relleno de carbón, agua y con tres meses de víveres (13). Por sufrir avería en su máquina, el *Blasco* entra en La Carraca el día 13.

Ante la urgencia de la comisión y por no estar reparada la avería citada el día 19, el ministro de Marina ordena que se aliste el vapor *Vulcano*. El día 23, por ser optimistas las impresiones respecto al *Blasco de Garay*, se mantiene a este buque en su orden de comisión, activándose las reparaciones y quedando listo el buque el día 27. Esta novedad, y la salida prevista para el día 28, es comunicada al ministro por el capitán general de Cádiz, por despacho telegráfico.

Y efectivamente, el día 28, a las 07.00 horas, salía el buque del Arsenal de La Carraca, fondeando en Cádiz cuarenta minutos después de desembarcar el personal técnico, y a las 10.30 horas lo hacía rumbo a Tánger con la comisión española embarcada. El mismo día fondeaba en este puerto, entrevistándose el comandante con el representante diplomático español, y embarcando la comisión marroquí (14).

De Tánger se dirigió el buque a Lanzarote y Mogador, de acuerdo con las instrucciones recibidas, barajando la costa desde cabo Guir a cabo Juby, recorriendo 50 leguas de costa desde Puerto Cansado hasta el río y ensenada de Ifni, levantando planos y tomando vistas de algunos puntos; situando Santa Cruz de Mar Pequeña unas 20 leguas al norte de cabo Nun, en la ensenada de Ifni (15).

La comisión marroquí opinaba que ninguno de los puntos era Santa Cruz la Pequeña, y la española, buscando la antigua fortaleza, admitió que el lugar del emplazamiento buscado era Ifni, donde había restos de un castillo español. Después de discutir este emplazamiento, la comisión marroquí dio su conformidad, descartándose toda relación con Agadir, como hasta ese momento se consideraba identificada por parte de España.

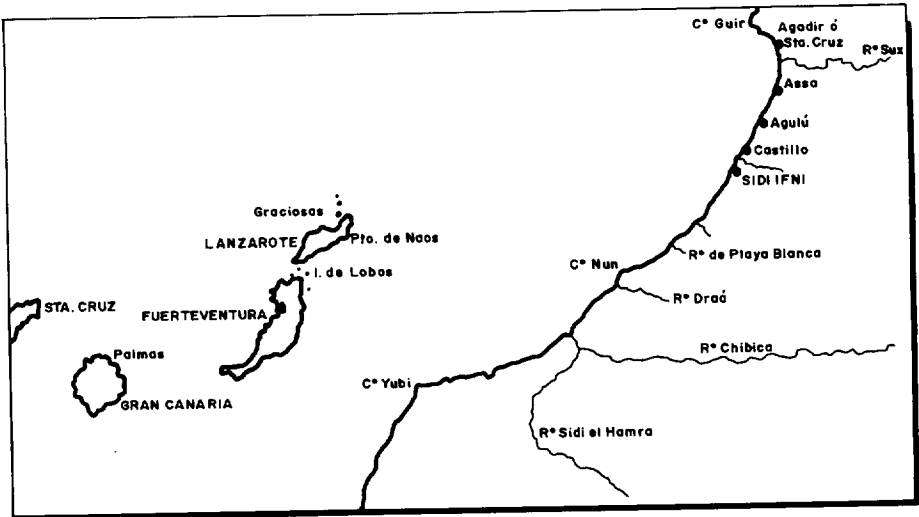
(12) Real Orden de 12 y 15 de diciembre de 1877. Asuntos Expediciones. Expediente del *Blasco de Garay* (AHAB).

(13) Escrito núm. 2.986 corroborando el telegrama del capitán general del Departamento de Cartagena de 12 de diciembre de 1877. Asunto Expediciones. Expediente del *Blasco de Garay* (AHAB).

(14) La comisión española iba encabezada por el capitán de navío Fernández Duro; el cónsul de España en Mogador, Álvarez Pérez; el coronel de Ingenieros de Ejército, Climent, y el comandante del *Blasco de Garay*, capitán de fragata Benjumea. Iban también a bordo los prácticos pescadores de la costa de Africa, naturales de Arrecife, Tomás Reyes y Florentino Arrocha. La comisión marroquí estaba formada por Sid-Omar Ben Amar, Sid-Mohamed el Curi, tres oficiales, el intérprete hebreo Abraham-Cohen y un práctico de costa.

(15) Pelayo Alcalá Galiano: Situación de Santa Cruz de Mar Pequeña. Informe redactado de Orden del Ministerio de Marina. Julio 1878.

El *Blasco*, desde la costa africana se dirigió a Puerto Naos, en Arrecife de Lanzarote, en donde entró el día 30 de enero de 1878, haciendo carbón y saliendo para Cádiz, a donde llegó el 2 de febrero. El 6 del mismo mes rindió parte de campaña Cesáreo Fernández Duro y el día 11 lo hizo el comandante del buque.



Parte de la Carta de la costa de África donde se señalan, entre otros, los cuatro puntos que pudieron ser Santa Cruz de Mar Pequeña.

Agadir, enclave citado por España antes de la Comisión «Blasco de Garay». Sidi Ifni, lugar elegido por la Comisión «Blasco de Garay». Desembocadura del río Draa, enclave elegido por «Coello y Ferreira». Desembocadura del río Chibica, enclave elegido por «Alcalá Galiano».

El ministro de Marina, por escrito de 22 de marzo dirigido al capitán de fragata Benjumea, que se encontraba con su buque en Constantinopla, con motivo de la guerra ruso-turca, le comunica oficialmente el agrado por el éxito alcanzado en la comisión a la costa occidental de África y, textualmente, le significa: «debe volver a poder de España».

Asimismo, otorga la Cruz Roja de Plata del Mérito Naval «por su distinguido comportamiento al zozobrar el bote de vapor en que abordaron la playa de Ifni a los cabos de Mar de segunda clase Antonio García y Nicolás Conesa» (16).

(16) Real Orden de 22 de marzo de 1878, dándole las gracias en nombre de S. M. Asuntos Expediciones. Expediente del *Blasco de Garay* (AHAB).

Marruecos se resiste a la entrega de Ifni.

La comisión del *Blasco de Garay* dictaminó que el territorio de Ifni era Santa Cruz de Mar Pequeña, lo cual no convenció demasiado en Madrid, y provocó que el capitán de fragata Pelayo Alcalá Galiano, subdirector entonces del Depósito Hidrográfico, redactase un informe exhaustivo que echaba por tierra lo determinado por la comisión, y al que el propio ministro dio absoluta conformidad a su contenido (17).

Sin embargo, y pese a la posterior polémica sostenida entre el capitán de navío Fernández Duro y capitán de fragata Alcalá Galiano, el primero utilizando las páginas de la Sociedad Geográfica y el segundo las de la REVISTA GENERAL DE MARINA, la tesis de la comisión del *Blasco de Garay* no fue deseada.

Ifni se había determinado oficialmente que era Santa Cruz de Mar Pequeña y era el territorio que Marruecos debía entregar. Y así España lo exigía.

Marruecos, no obstante, seguía como antaño resistiéndose a cumplir lo convenido. Un desesperado intento lo hizo el mismo año 1878, presentándose en Madrid una embajada extraordinaria presidida por el Hach Abdel-Krin el Brischa, con el ruego del Sultán de que España renunciase a sus derechos dimanantes del Tratado de 1860, a cambio de lo cual Marruecos se avendría a ampliar las zonas españolas de Ceuta y Melilla, o a pagar una indemnización de quince millones de pesetas (18).

No transigió España con estas pretensiones, aunque no demostró demasiada firmeza o se tomó excesiva calma, pues, hasta el 10 de abril de 1882, a través del representante en Tánger Diosdado del Castillo, no exigió del Sultán la entrega inmediata de Ifni.

Quizá Cánovas prefirió jugar en lo sucesivo la baza del «statu quo» otorgado en la Conferencia de Madrid de 1880 y no comprometerlo con concesiones territoriales de escasa relevancia, cuando había territorios en la costa sahariana con una mayor posibilidad de expansión y mayores ventajas de todo tipo.

La respuesta marroquí a la exigencia española de entrega de Ifni fue favorable. Esta se produjo el 30 de noviembre del mismo año a través de una nota del ministro de Asuntos Exteriores marroquí entregaba a Diosdado, en que se mostraba la conformidad del Sultán Mulai Hassan para el cumplimiento del Tratado de 1860. Pero Marruecos, en vez de proceder clara y llanamente a su entrega, propuso que se reuniera otra comisión para reconsiderar el trabajo anterior y fijar, definitivamente, el emplazamiento de la concesión espa-

(17) Real Orden de 19 de julio de 1878, remitiendo al Ministerio de Estado la Memoria del capitán de fragata Alcalá Galiano.

(18) José Yanguas Miravate: «Antecedentes históricos, organización política-administrativa y legislación de las provincias de Ifni y Sáhara», pág. 15. Ifni, 1960.

ñola. España acepta, y se ordena a Cádiz que aliste la goleta *Ligera*, que se pone a las órdenes del capitán de navío Pedro del Castillo, comandante de Marina de Las Palmas, para desempeñar dicha comisión.

Previamente, por Real Orden de 3 de noviembre de 1882, se preparó desde Cádiz una expedición a bordo del mismo buque, para transportar dos compañías de Infantería de Marina y proceder a la ocupación de Ifni. Esta expedición no se llevó a cabo por la oportuna contestación de Marruecos y propuesta de nuevo reconocimiento.

La expedición del capitán de navío Del Castillo no tuvo éxito por no haber acuerdo con los comisionados marroquíes. La comisión española volvió a situar Santa Cruz en Ifni, mientras que la del Sultán lo hizo en Puerto Cansado. Esta nueva diferencia en la apreciación mora confirmaba la resistencia a la entrega y el juego sucio marroquí, y el poco interés y falta de firmeza españoles, comprobándose que su verdadero propósito no era resolver con mayor exactitud la delimitación y ubicación de Santa Cruz de Mar Pequeña, sino dilatar o evadir el cumplimiento de su compromiso. Finalmente el Sultán se avino, después de mucho tira y afloja, a través de Mohamed Vargas, a reconocer, el 20 de octubre de 1883, que la concesión española debía instalarse en «asif Ifni».

Pero, en definitiva, la realidad fue que el asunto quedó postergado ante la nueva perspectiva sahariana y tuvo que pasar, a partir de estas fechas, todavía medio siglo para que nuestra nación ocupase este discutido territorio.

Intentos canarios hacia África.

Desde el final de la guerra hispano-marroquí de 1860, determinados sectores de la sociedad canaria comenzaron a expresar su preocupación por aquellos temas de la política africano-española que más afectaban las islas.

Utilizando los resortes que les proporcionaron algunas instituciones isleñas, en concreto las sociedades económicas, elevaron continuamente sus demandas a Madrid, en solicitud de una mayor atención hacia las dos actividades esenciales en las relaciones entre Canarias y la costa de África: la pesca y el comercio.

Entre 1860 y 1874, Canarias protagonizó el primero de los intentos por abrir al comercio el espacio de costa comprendido entre los cabos Nun y Blanco, situado fuera de los límites del Imperio de Marruecos y que más tarde iba a constituir el Sahara español.

La iniciativa había partido de la Junta Local de Comercio de Las Palmas, solicitando la supresión del único obstáculo administrativo existente, la salud pública, que impedía a los barcos españoles de Canarias realizar el intercambio de productos con los moradores de la costa africana (19).

(19) Vicente García Franco: «Canarias y la Política española en el norte de África», página 36. Las Palmas, 1985.

Por Real Orden de 27 de junio de 1863 se modificaban los términos administrativos bajo los cuales se podría practicar el comercio entre Canarias y la costa comprendida entre los cabos Nun y Blanco. Con estas medidas se inicia uno de los procesos más interesantes de las relaciones de Canarias con África, que tienen su punto álgido en los años finales de la década de los setenta.

Los sectores económicos de las islas, agrupados en una de las instituciones más influyentes del archipiélago, la Real Sociedad Económica de los Amigos del País de Las Palmas, solicitaron del Gobierno de la Restauración no sólo la protección y seguridad de la navegación en el espacio marítimo afrocanario, sino en el cumplimiento del Artículo 8.º del Tratado de 1860, para la creación del establecimiento pesquero y comercial concedido por el Sultán.

Por otro lado, las sociedades coloniales africanistas peninsulares, reunidas en torno a la Sociedad Geográfica de Madrid y la Asociación Española de Africanistas y Colonialistas, presionarán a los sucesivos gobiernos de la Restauración para obtener en África los puntos necesarios que sirviesen de apoyo a los intereses políticos y económicos de España. Los africanistas españoles pensaban que la zona marítima comprendida entre las islas Canarias y África tenía que tener una atención especial, en base a tres consideraciones:

En primer lugar, se trataba de un espacio que contenía ricos bancos de pesca, cuya explotación prometía reportar unos sustanciosos beneficios para las economías canarias y peninsulares.

En segundo lugar, era una zona que encerraba un incalculable valor económico, por dar acceso a los recursos de los países del interior del continente africano. Además, la emigración peninsular que se dirigía a Argelia y la población desocupada del archipiélago, podían ser enviadas a esta zona costera.

Finalmente, el espacio marítimo canario-sahariano tenía un indudable valor estratégico. Mantener su control por España era indispensable para asegurar la integridad territorial de las islas Canarias (20). Estos argumentos, tan convincentes como atractivos, independientemente de otras razones que se dieron, fueron los que abrirían las puertas del Sahara, precisamente por la península del Río de Oro, a España (21).

(20) *Ibidem*, págs. 38 y 39.

(21) Se va a repetir la constante histórica de España en cuanto a sus ocupaciones, colonizaciones y posterior retirada. En América los primeros territorios conquistados de las Antillas, de donde irradian las conquistas hacia Tierra Firme, son los últimos en perderse para España. En el Sahara ocurrirá lo mismo, será el enclave de Villa Cisneros de donde partirán las acciones de España en el desierto y también será el último lugar en donde ondee nuestra bandera en los días finales de la presencia española, en 1976. Razones en ambos casos justificadas por la geopolítica de las zonas.

Penetración y ocupación del Sahara.

La presencia española en el territorio del Sahara data de 1881, cuando la sociedad Pesquerías Canario-Africanas adquirió por compra a los saharauis preponderantes la península del Río de Oro, con el fin de establecer una factoría, aunque es unos años antes cuando se inician los primeros intentos para efectuar la penetración.

Y así, en agosto de 1874, se presentó una instancia por Antonio Baeza y Nieto en solicitud: «de que el Gobierno de S.M. dispense su protección al proyecto de establecer una ó más factorías en la costa Occidental del África, fuera del límite del Imperio de Marruecos, con objeto de explotar a gran escala la industria pesquera en aquellos mares, así como el comercio con el interior de África».

Instancia que no tiene respuesta por lo que, de nuevo, vuelve a instanciar Baeza, el 30 de diciembre del mismo año, en solicitud: «de que en tanto no tenga la conformidad de los jefes de tribu que dominan el territorio, se le facilite por el Gobierno español los medios legales para establecer factorías flotantes y su protección», lo que prueba que en estas fechas existían ya contactos e intentos con los saharauis para establecer factorías en el territorio.

Efectuado por el Gobierno un estudio del «Proyecto», se declara éste «de utilidad» por Real Orden de 29 de noviembre de 1875, «y que no hay inconveniente en que las factorías estén bajo protectorado español» (22).

Pero esta protección que se otorga, por Real Orden de 8 de julio de 1876, sólo es nominal, ya que de hecho no se facilita, aunque se autoriza, por Real Orden de 23 de agosto de este año, a Ramón Da Silva: «el establecimiento de Salazón en la isla Graciosa para explotación de la pesca con buques de vapor y de vela que se propone efectuar entre esta isla y la costa de África».

Estos antecedentes pueden ser los más próximos que hay a los reales de penetración de la Sociedad de Pesquerías Canario-Africanas que, en 1881, solicitaba oficialmente la ocupación militar de Río de Oro, ya que el marqués de Viluma, su presidente, así lo había solicitado.

No existe la menor duda de que esta Sociedad se lanzó con decisión a esta gran empresa, sin el beneplácito del Gobierno de la nación y sin garantías tácitas de protección, instalando entre marzo y septiembre de 1881 un pontón en la bahía de Río de Oro. En este último mes de septiembre obtuvo la cesión de la península y construyó un embarcadero en lo que, más tarde, sería Villa Cisneros.

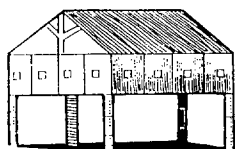
Para adquirirla, la Sociedad de Pesquerías Canario-Africanas y, sobre todo, su presidente y vicepresidente, los señores marqués de Viluma y Federico Rubio, desarrollaron una costosa campaña, cultivando el trato con los indígenas, hasta conseguir lo que nunca se había logrado antes con los moros

(22) Pág. 425 y siguientes. Legislación Marítima-1876.

de esta zona —el que fuesen a Arrecife de Lanzarote los tres jefes principales saharauis—, firmando en dicha ciudad la cesión de la península de Río de Oro (23).

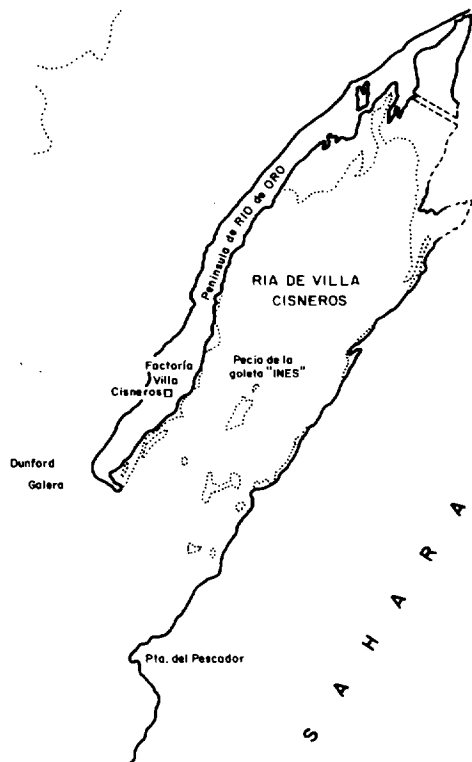
Ante esta situación, el ministro de Marina autorizó al capitán de fragata Pedro de la Puente y Olea —gran experto en pesca— a efectuar un estudio sobre ella en Canarias y costa de África, saliendo de Cádiz en los primeros días de diciembre de 1881, en el pequeño vapor *Viluma*, propiedad de la citada Sociedad de Pesquerías, para la isla de la Graciosa, donde ya estaba ésta establecida.

MARZO – SEPT. 1881 A BORDO DE LA GOLETA "INES"



Croquis de la caseta del establecimiento, (*) copia de la del informe sobre las Pesquerías de los canarios en la costa de África, levantado por el Capitán de Fragata D. Pedro de la Puente y Olea en 1882

(*) Caseta blindada con planchas de hierro para su defensa



Establecimiento de la factoría de Río de Oro por la Sociedad de Pesquerías Canario-Africana del marqués de Viluma.

De esta isla se dirigió el capitán de fragata De la Puente, con el *Viluma* y otro vapor de la misma compañía e idénticas características denominado *Pérez Gallego*, a los bancos del Sahara, recorriendo la costa desde Bojador hasta punta Dumford, a donde llegó el día 13 de diciembre de 1881, fon-

(23) Del informe sobre Pesca en la Gran Canaria y Banco de África, elevado por el capitán de fragata Pedro de la Puente y Olea al ministro de Marina el 15 de enero de 1885. Asuntos de Generalidad. Sección Expediciones (AHAB).

deando al abrigo de la península de Río de Oro y regresando a la Graciosa el 24 del mismo mes.

A su regreso a la península efectuó un informe analizando todas las condiciones del territorio y destacando las relativas a la pesca, industria y comercio, y a la importancia estratégica que para España tenía este territorio, sobre todo para la defensa de Canarias, expresándolo del siguiente modo: «Resultan, pues, Excmo. Sr., demostrados hasta la saciedad los hechos que resuelven por completo la posibilidad de establecer la pesca de altura por los españoles en estos bancos de África:

- 1.º La abundancia de pescado en ellos, de buena calidad y fácil captura.
- 2.º Las condiciones excepcionalmente favorables de alguna de las islas Canarias, para una de las preparaciones más importantes (bajo el punto de vista del consumo español) del pescado, para el bacalao.

¿Qué es, pues, lo que falta para que esta pesca se desarrolle ampliamente con todas sus consecuencias industriales y sus importantes rendimientos?

Dos cosas son de justicia:

El amparo directo por parte de la Marina.
La protección del Gobierno.

Amparo y protección que significando para el Estado un gasto enteramente despreciable, o nulo, se traduciría en poco tiempo por productos importantísimos, no sólo bajo el punto de vista de la pesca y sus industrias, sino quizá bajo el punto de vista del comercio con esa parte de África que hoy tanto interesa conocer».

Continuaba el capitán de fragata De la Puente en su informe, desmontando el derecho que podían tener franceses e ingleses, y sobre éstos últimos, que habían ocupado cabo Juby, y justificaba los de España del siguiente modo:

«Los fundamentos de derecho, o motivos de necesidad imperiosa que podría presentar España para la ocupación de estos puertos de Río de Oro y cabo Blanco, podrían apoyarse en las siguientes razones:

- 1.º La precisión que tienen los buques pescadores canarios de guarecerse en dichos puertos al ejercer la pesca no ya como una industria, sino como un acto necesario para la vida de las islas.
- 2.º La seguridad de las islas Canarias, siendo estos dos puertos únicos de la costa de África próxima a Canarias, donde podrían el día de mañana alistarse fuerzas y expediciones, interesa a España el poder vigilar ambos puertos para la seguridad de las Canarias y sus mares.

- 3.º El que los moradores de estos puertos, únicos que pueden tener el derecho a su posesión (pues las tribus de su interior no forman una nacionalidad constituida), admiten desde tiempo inmemorial a los españoles, y que han sido atacados juntos con nuestros compatriotas, por esas tribus del interior, lo que autoriza a estos españoles a concertar los medios para defenderse y defender a sus amigos en esta zona» (24).

Creemos que no son necesarios comentarios y demuestran estos párrafos tantas cosas y tantos disparates de historia reciente y la eterna verdad de que la táctica varía con las armas, pero la estrategia, mientras no cambie la geografía, es siempre la misma.

Fue quizá el contenido de este informe y el ánimo que recibió el marqués de Viluma, lo que decidió a abrir otro establecimiento en febrero de 1882 en cabo Blanco, sin contar todavía para su seguridad con la protección del Gobierno, aceptando este riesgo y demostrando tener gran visión en el futuro porvenir de la pesca y de este territorio.

En 1883 se crea otra compañía con idénticos fines que la anterior, denominada Compañía Mercantil Hispano-Africana, y se vuelve a reiterar al Gobierno la necesidad de ocupación militar para que las factorías no careciesen de seguridad, pero todos estos intentos resultaron vanos.

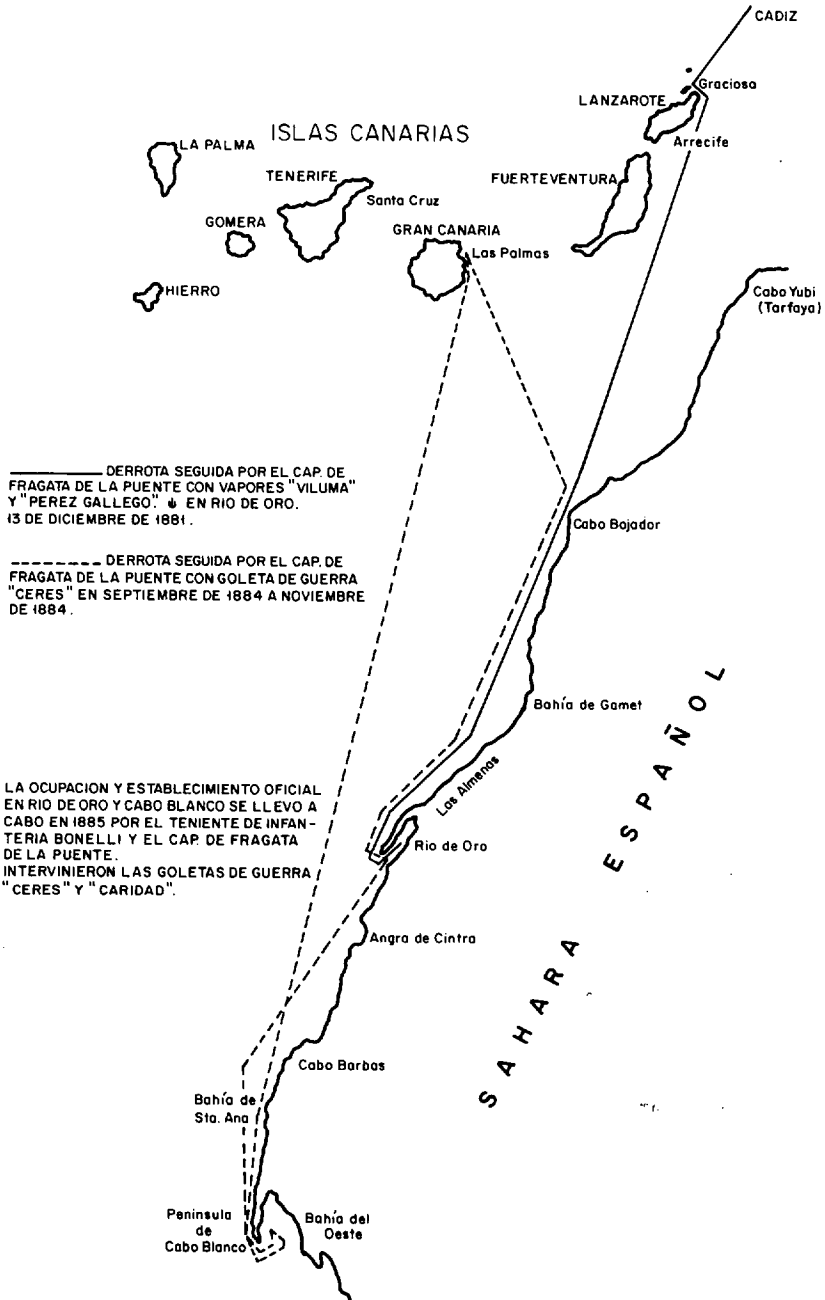
Para que el Gobierno español tomase conciencia y actuase en este sentido, fue preciso que el inglés Mac-Kenzie, establecido en cabo Juby (Tarfaia), revelase sus propósitos de extenderse hacia Río de Oro. Por todo ello, el ministro de Marina, Juan B. de Antequera, comisionó oficialmente al capitán de fragata De la Puente y Olea para que hiciese un informe sobre la pesca en la isla de Gran Canaria y en los bancos de África (25).

El citado jefe llegó a Las Palmas, procedente de Cádiz y Santa Cruz de Tenerife, el 21 de junio de 1884, a bordo del vapor mercante *América*. En Santa Cruz de Tenerife el capitán general de Canarias, teniente general Gabriel de Torres y Jurado-Layne, le comunicó que pondría a su disposición la goleta de guerra *Ceres*, de acuerdo con lo dispuesto en la Real Orden que le comisionaba.

La prensa y gente de mar de la isla de Gran Canaria vieron con agrado la designación de este jefe de la Armada para efectuar este estudio, que de tanta importancia era para el desarrollo de las islas, pues su informe anterior, tan favorable para las Canarias, fue publicado por orden del ministro de Marina para que las noticias pudieran serles de utilidad a armadores y navieros.

(24) Pedro de la Puente y Olea: Informe sobre las pesquerías de los canarios en la costa de África, presentado al ministro de Marina. Madrid, julio 1882.

(25) Real Orden de 26 de mayo de 1884. El capitán de fragata De la Puente era Vocal Secretario del Consejo Central de Pesca, organismo dependiente del Director de Establecimientos Científicos de la Armada.



Reconocimientos de la costa occidental de África (Sahara) previos a su ocupación.

Inicialmente, De la Puente comenzó a interrogar a los patrones de pesca más antiguos de las islas para reunir datos, examinar contradicciones y compararlos con los datos propios que ya poseía del examen efectuado en años anteriores. La circunstancia de estar la *Ceres* ocupada en revistar los diferentes distritos militares del archipiélago, retrasó el ir en plazo breve a la costa del Sahara, pero esto no fue en detrimento de la comisión, ya que este tiempo lo dedicó a estudiar las especies que recalaban en las costas de Gran Canaria.

De este examen resultó que, casi todos los años, aparte de otros peces de poca importancia industrial, recalaban tres especies importantísimas, y que en todos los países en donde abundaban proporcionaban grandes beneficios. Estas especies eran la sardina, la anchoa y el atún. Después de analizar todo lo referente a ellas y a los aparejos y artes para su captura, finalizó estos trabajos en la isla en el mes de septiembre.

El día 1 de octubre salió el citado capitán de fragata en la goleta *Ceres*, al mando del teniente de navío de primera clase Barrasa, para los bancos del Sahara. La derrota seguida desde Las Palmas fue a recalar a cabo Bojador, para desde este punto navegar en demanda del fondeadero de Pilón o de la Bombarda, como así le denominan los pescadores canarios. En este fondeadero se encontraba el bergantín-goleta de tres palos *Polynemus*, propiedad del marqués de Viluma, que estaba ensayando una red que el propio jefe de la comisión había ideado para hacer ensayos en esta rada. Las redes empleadas eran las llamadas corvinales o cazonales en Andalucía, y fueron un éxito ya que en un lance se capturaron unas 400 corvinas, con peso medio de 35 libras cada una (26).

Una vez inspeccionada la pesca del *Polynemus* y dadas las instrucciones para la preparación de las especies pescadas, continuó la *Ceres* navegando al sur, efectuando el reconocimiento de los bancos de pesca y de la costa, destacando De la Puente las buenas condiciones de este fondeadero y el del Morro del Ancla y las Puntas para las brisas y brisotes del NE, y aun para los NO. Lo expresaba del siguiente modo: «Por eso tienen estos abrigos y toda esta costa comprendida entre Bojador y Río de Oro, importancia suma para las Canarias y, por tanto, para España».

De la Bombarda se dirigió la *Ceres* a la bahía de Río de Oro, en donde visitó el establecimiento de la Sociedad de Pesquerías Canario-Africanas, excelente gracias al esfuerzo e interés del presidente y vicepresidente de la compañía, señores marqués de Viluma y Rubio. Y de este punto regresó la goleta a Las Palmas, elevando el capitán de fragata De la Puente un parte reservado al ministro de Marina, donde recomendaba la ocupación militar de Río de Oro.

Vuelta la *Ceres* a Río de Oro, en derrota directa desde Las Palmas, continuó la exploración de los bancos hasta cabo Barbas, y aunque éstos y las espe-

(26) Informe del capitán de fragata De la Puente. Asuntos de Generalidad. Expediciones (AHAB).

cies eran similares al de la zona norte entre Bojador y Río de Oro, el citado jefe manifestaba: «que por la recalada de ballenatos en la zona sur, existe el peligro de ocupación de otras potencias, y que acuden allí en su persecución buques anglo-americanos», por lo que sugería la conveniencia de la ocupación oficial de los puertos de Angra de Cintra y Gorrei, para definir más claramente los derechos de España a estos bancos y dificultar su disfrute a los extranjeros.

Expone también lo bien guardados que están los puertos, «de los tiempos y brisotes del 4.º cuadrante» y de «existir agua dulce en abundancia».

La *Ceres* recorrió, una vez montado el cabo Barbas, la costa hasta cabo Blanco, en donde no hay buen puerto hasta llegar al que se extiende al oeste del cabo (La Güera), fondeadero que dice: «utilizan los pesqueros canarios por estar resguardado de los vientos predominantes del NE, razón por la que no utilizan el de la bahía del Galgo abierto a ellos».

Una vez reconocida esta costa regresó la goleta a Las Palmas, dándose por finalizada la comisión a finales del mes de noviembre de 1884, firmándose las actas de adhesión con los naturales para poner el territorio bajo la protección de España. En este viaje embarcó también el teniente de Infantería Emilio Bonelli, gran africanista y representante de la Sociedad Española de Africanistas y Colonialistas. Esta comisión fue origen de la ocupación del territorio, circulando un mes más tarde la Real Orden de ocupación, de 27 de diciembre de 1884, que ponía efectivamente el Sahara occidental bajo la tutela de España del siguiente modo: «En vista de lo solicitado en diferentes ocasiones por la Sociedad Española de Africanistas y Colonialistas y la de Pesquerías Canario-Africanas, considerando la importancia de las instalaciones españolas establecidas en Río de Oro (latitud 23º 3' N, longitud 9º 48' O), Angra de Cintra (latitud 23º 6' N, longitud 10º 0' O), Bahía del Oeste (latitud 20º 51' N, longitud 10º 56' O), en la costa occidental de África y en vista de los documentos que las tribus independientes de esta parte de la costa que en varias ocasiones han solicitado y obtenido la protección de los españoles, han firmado ante el representante de la Sociedad Española de Africanistas y Colonialistas Emilio Bonelli, durante la expedición que ha realizado en el mes de noviembre último a bordo de la goleta de guerra *Ceres*, en unión del capitán de fragata Pedro de la Puente, S.M. el Rey, queriendo dar una prueba de la solicitud con que procura fomentar los intereses de la industria y el comercio de España, el Gobierno de España ha tenido a bien firmar las actas de adhesión, firmadas por Bonelli, y tomar bajo su protección los territorios de la costa del África Occidental comprendida entre la citada Bahía del Oeste y el cabo Bojador (latitud 26º 8' N, longitud 8º 17' O) y en donde se encuentran además de los puntos citados Las Puntas y la Bombarda» (27).

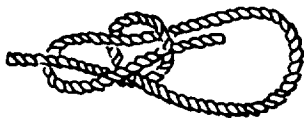
(27) Real Orden de 27 de diciembre de 1884 —Pág. 61— Legislación Marítima de 14 de enero de 1885. Ocupación.

A principios del año 1885 se decide la ocupación del territorio del Sahara, empresa que acometen las goletas *Caridad*, al mando del teniente de navío de primera clase Víctor Concas y Palau, y la *Ceres*, al mando de otro del mismo empleo y citado anteriormente, José Barrasa y Fernández de Castro. En la *Caridad*, embarcó el teniente Bonelli. Se comisionó, también, la goleta-polarca *Inés*, propiedad de la Compañía Mercantil Hispano-Africana, que llevó géneros para intercambio con los indígenas y otros elementos necesarios para la instalación y ocupación de los diversos puntos (28).

De Las Palmas salió la expedición para Bojador, reconociendo la costa hasta Río de Oro, de allí se barajó la costa hasta Angra de Cintra, y de este punto a cabo Blanco y bahía del Golfo, límite meridional de los nuevos dominios. Reconocido todo el territorio, se comenzó la penetración y ocupación militar por la península del Río de Oro.

El 10 de julio de 1885 se dispuso, por Real Orden, que el protectorado comprendido entre Bojador y Bahía del Oeste, en cabo Blanco, se ejerciese bajo la dependencia del Ministerio de Ultramar a través de un Delegado, llamado Comisario Regio, cuyas atribuciones se fijaron por Real Orden de 31 de agosto, y respecto a la Armada se regularon con los comandantes de los buques por las Ordenanzas de la Armada de 1793 (art. 114 a 125 del Tratado II, Título V).

En julio de 1886 se dispuso, por Real Orden de 22 de julio, que la Comisaría Regia del Sahara la desempeñe el jefe más caracterizado de la Armada o del Ejército.



(28) Goleta de 150 toneladas. Víctor Concas y Palau (teniente de navío de primera): «Los intereses españoles en la costa del Sáhara», pág. 337. REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1885.

TEMAS PROFESIONALES



LAS OPERACIONES NAVALES EN EL GOLFO PÉRSICO (*)

Introducción.



A crisis del golfo Pérsico ha desembocado en una guerra entre la coalición aliada capitaneada por los Estados Unidos, potencia marítima, y la república de Irak, nación continental, que contaba con una Marina de guerra de poca importancia.

El conflicto bélico ha tenido dos fases: la primera de guerra aérea, de 39 días de duración, y la segunda de guerra terrestre, de sólo cuatro días.

Las fuerzas navales aliadas han actuado desde los primeros días de la crisis y durante el conflicto de una manera ortodoxa y completa desde el punto de vista de la estrategia naval.

En este artículo se pretende exponer la actuación de las fuerzas navales aliadas, que si bien no han realizado acciones espectaculares, como las de las fuerzas terrestres y aéreas, han contribuido también a la victoria.

(*) Conferencia pronunciada en el Centro Cultural de las Fuerzas Armadas el 9 de mayo de 1991.

El Poder Naval tiene cinco misiones fundamentales: la Disuasión, el Dominio del Mar, la Proyección del Poder Naval sobre tierra, la Presencia Naval y su empleo como instrumento de la Política Exterior. El Dominio del Mar es la consecución de la libre navegación de las fuerzas navales propias, unido a su negación a las del enemigo. Como consecuencia de ello está la explotación del dominio del mar, que consiste en la protección del tráfico marítimo propio y el impedimento al del enemigo.

La misión genérica de Disuasión no tuvo efecto alguno como sabemos.

El Dominio del Mar se ha conseguido al haber logrado la supremacía aérea, no existir amenaza submarina y al eliminar a la de superficie.

La proyección del Poder Naval sobre tierra se ha manifestado durante el período de crisis, con el bloqueo naval realizado al cumplimentar la Resolución 665 del Consejo de Seguridad de la ONU y durante las hostilidades con los ataques de misiles *Tomahawk* desde los acorazados, cruceros y submarinos, con los bombardeos de la artillería naval de los acorazados y con los bombardeos aéreos procedentes de la aviación embarcada en los portaviones. La Presencia Naval consiste en el efecto de fijación de una fuerza enemiga ante la presencia próxima de la fuerza naval propia. Esto se conoce internacionalmente como *Fleet in being*. La presencia de la poderosa fuerza anfibia americana fijó en la costa kuwaití a varias divisiones iraquíes que permanecieron en situación estática defensiva en dicha costa para evitar una invasión anfibia que parecía inminente, ante la difusión reiterada de su presencia.

En este conflicto, caracterizado desde el punto de vista naval por la ausencia de combates navales y aeronavales, se han realizado operaciones navales dignas de mención como han sido las que han producido el aniquilamiento de las fuerzas navales iraquíes por los misiles de las aeronaves embarcadas aliadas y las acciones de guerra de minas, auténtica amenaza para las fuerzas navales aliadas.

Despliegue inicial.

El 2 de agosto Irak invadió Kuwait. El día 6 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decretaba la Resolución 661 por la que establecía el embargo económico y financiero total a Irak. Los Estados Unidos acordaron enviar tropas a la frontera kuwaití de Arabia Saudí. El día 8 llegaron 5.000 infantes de marina a Jafyi y los barcos preposicionados en la isla de Diego García con el material bélico correspondiente a una brigada de Infantería de Marina. A partir de entonces se inició un formidable despliegue aéreo, naval y terrestre. El 21 de agosto la UEO decidió el envío de una fuerza naval conjunta. El 25 de agosto, y por Resolución 665, la ONU autorizó el uso de la fuerza para que las fuerzas navales hagan efectivo el bloqueo. El 26 salió para el Golfo la Agrupación «Bravo» española, compuesta por una fragata y dos

corbetas. El 9 de septiembre los Estados Unidos tuvieron 100.000 hombres en el Golfo con su equipo militar. El objetivo inicial norteamericano era el de desplegar 150.000 hombres en Arabia Saudí con 2.000 carros de combate y 1.500 aviones de combate basados en tierra. El Reino Unido reaccionó inmediatamente y Francia, tras unas dudas iniciales, también lo hizo con el envío de tropas, aviones y buques. El sistema previsto de transporte rápido americano fracasó, ya que de los ocho grandes buques rápidos de transporte dos tuvieron que volver por avería, y de los noventa buques de transporte en reserva sólo veinte pudieron navegar.

El embargo.

El 26 de agosto salió para el Golfo la Agrupación «Bravo» española para cooperar en el embargo decretado por Naciones Unidas contra Irak. De esta forma España adoptó una postura de participación solidaria con los países aliados, especialmente con los miembros de la UEO, que acordaron una actuación coordinada en la zona.

Las fuerzas navales que participaron en el embargo realizaron un bloqueo naval para contribuir a garantizar el acatamiento a lo dispuesto en la Resolución 661 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, con respecto a la ejecución del embargo marítimo contra Irak y el territorio ocupado de Kuwait mediante la vigilancia, el control y, en su caso, la detención con el empleo de medidas adecuadas del tráfico marítimo dirigido o procedente de Irak y Kuwait, inspeccionando y verificando sus cargamentos y destinos, e informando oportunamente de las infracciones para ponerlas en conocimiento del Comité de Seguimiento del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Asimismo, apoyar y proteger, en caso necesario, a los buques españoles y a los de los restantes países de la UEO, manteniendo una presencia naval que ayude y colabore a la protección de los ciudadanos españoles radicados en la zona.

La Agrupación «Bravo» actuó en coordinación con los restantes países de la UEO en los estrechos de Tirán y de Ormuz. La conducción estratégica estuvo a cargo de JEMAD. El desarrollo de la misión y el mando operativo de la fuerza la ejerció el AJEMA. Las dos corbetas patrullaron en el estrecho de Tirán y la fragata en el estrecho de Ormuz. Las reglas de enfrentamiento en vigor establecían el reconocimiento para asegurarse de la identidad y nacionalidad del buque mercante y en caso de sospecha visita para reconocer el cargamento. Si el buque mercante no se parase ante la orden dada se daría un disparo de aviso, seguido de otro de intimidación y posteriormente, previa consulta al AJEMA, se incrementarían las medidas a tomar.

Desarrollo del embargo.

Para los buques de la UEO se decidió que un capitán de navío, en régimen rotatorio, coordinase los relevos y la asignación de zonas.

La defensa aérea de estos buques estaba encomendada al portaviones de defensa aérea que estaba en permanencia. En el mar Rojo había tres portaviones con sus grupos de escolta correspondientes, dos de ellos con misión de Defensa Aérea de la zona. En la Organización Operativa del mar Rojo existía la Fuerza Internacional de Interdicción (MIF), compuesta por las dos corbetas españolas, dos buques franceses y uno griego, actuando como buques de mando dos cruceros americanos.

Orgánicamente en el golfo Pérsico había tres clases de buques que participaban en el embargo como MIF: los americanos, los de la UEO y los del resto de los aliados.

Despliegue naval aliado.

En el mar Rojo: tres grupos de ataque de portaviones con las unidades siguientes:

	<u>PA Kennedy</u>	<u>América</u>	<u>Saratoga</u>
Cruceros	3	1	1
Destruyores	2	1	1
Fragatas	2	2	2

Un grupo de apoyo logístico compuesto por:

- Cuatro petroleros.
- Dos buques de municionamiento.
- Un buque de aprovisionamiento.
- Una fragata.

Grupo Multinacional de Interdicción (MIF):

- Seis cruceros: dos en permanencia.
- Tres destructores: uno en permanencia.
- Tres fragatas: dos en permanencia.

Fuerzas no americanas integradas en la MIF:

- Un destructor francés.
- Una fragata griega, una fragata francesa.
- Dos corbetas españolas.

En el golfo Pérsico: tres grupos de ataque de portaviones con las unidades de combate siguientes:

	<u>PA Midway</u>	<u>Roosevelt</u>	<u>Ranger</u>
Cruceros	1	1	2
Destruyores	1	2	2
Fragatas	1	2	1

Un grupo de combate de superficie compuesto por:

- Un buque de mando.
- Dos acorazados.
- Un crucero.
- Dos destructores.
- Dos fragatas.

Tres grupos anfibios con los 32 buques anfibios siguientes:

	<u>GRUPO 1</u>	<u>GRUPO 2</u>	<u>GRUPO 3</u>
Buque de mando	1	—	—
Portahelicópteros (LPH)	1	2	2
Asalto anfibio (LHA)	—	1	1
Transporte anfibio dique (LPD)	2	3	3
Buque dique desembarco (LSD)	—	3	2
Buque dique desembarco carros (LST) .	1	4	4
Buque transporte de material	—	—	2

Estos grupos anfibios transportaban dos brigadas de Infantería de Marina y una unidad de intervención (MEU).

Todos estos buques eran norteamericanos:

24 buques logísticos y auxiliares.

Agrupación Naval francesa: compuesta por un destructor y dos fragatas.

Agrupación Naval inglesa: tres destructores, dos fragatas, cuatro transportes de carros y cinco dragaminas.

Agrupación Naval italiana: compuesta por tres fragatas.

Agrupación Naval holandesa: dos fragatas.

Agrupación Naval canadiense: dos destructores.

Agrupación Naval de Dinamarca y Noruega: dos fragatas.

TEMAS PROFESIONALES

Agrupación Naval de Bélgica: una fragata y tres dragaminas.

Agrupación Naval australiana: dos fragatas.

Agrupación Naval argentina: un destructor y una fragata.

Submarinos aliados:

Mediterráneo occidental: seis.

Mediterráneo oriental: siete.

Mar Rojo: dos.

Mar de Omán: quince.

Las fuerzas navales de los países aliados de la zona eran:

Arabia Saudí: cuatro fragatas, cuatro corbetas, cuatro dragaminas y trece patrulleros.

Barheim: trece patrulleros.

Qatar: nueve patrulleros.

Omán: doce patrulleros.

Unión de Emiratos del Golfo: quince patrulleros.

Fuerzas navales iraquíes: cuatro fragatas, seis corbetas, doce lanchas lanzamisiles y torpederas, cinco patrulleros de altura, veintiséis patrulleros costeros, siete buques anfibios y cinco dragaminas.

Amenazas.

Las aguas del Golfo carecen de profundidad, cuarenta metros de media, y no son aptas para las operaciones submarinas. A su vez, Irak no dispone de submarinos, por tanto, no existía esta amenaza. Sin embargo, estas aguas son especialmente aptas, por su poca profundidad, para la existencia de campos minados en todo el Golfo. Cualquier buque puede ser agente minador y la mina es un arma barata que no requiere alta tecnología, por lo que la guerra de minas en este Teatro era importante.

La amenaza de superficie estaba representada por la existencia de seis lanchas lanzamisiles y seis torpederas. En cuanto a la amenaza aérea, toda la zona del Golfo quedaba bajo el radio de acción de la aviación iraquí, presentando el mayor peligro los 30 *Mirage* F-1 armados con misiles *Exocet*, de mal recuerdo para la Marina americana que sufrió su impacto en la fragata *Start*, con 30 muertos durante el conflicto Irak-Irán.

Organización operativa y relaciones de mando.

Como corresponde a todo mando unificado, cuyo comandante en jefe era el general de cuatro estrellas Schwarzkopf, tenía los tres clásicos componentes del Ejército de Tierra, la Armada y la Fuerza Aérea; en este caso existía un cuarto componente que corresponde a la Infantería de Marina, por tanto, todas las fuerzas navales aliadas dependían del vicealmirante jefe del componente naval (COMUSNAVCENT). Además de la estructuración de la fuerza en grupos orgánicos, el planeamiento presentaba la novedad de incluir también los grupos funcionales. Esta *Task Organization* daba una notable flexibilidad al despliegue y a la reasignación de fuerza, tanto si fuese geográfica y orgánica como funcional, como se puso de manifiesto en el cambio de un grupo de portaviones del mar Rojo al golfo Pérsico.

Misiones.

Las misiones de las fuerzas de combate fueron:

- Obtener la superioridad aérea y de superficie.
- Defender a la fuerza contra la amenaza aérea.
- Operaciones de *Strike*.
- Llevar a cabo operaciones MIF.

Fuerza de ataque de los portaviones.

Como se ha indicado, en el despliegue se formaron seis grupos de portaviones, tres en el mar Rojo y tres en el Golfo. Cada grupo, bajo el mando de un contralmirante, se componía de un portaviones y su escolta, en la que siempre existía un crucero antiaéreo (equipado con el sistema AEGIS), formando una fuerza tácticamente equilibrada, entendiéndose por tal la que presenta autodefensa frente a todas las amenazas y al propio tiempo es capaz de cumplir su misión; para ello todo grupo consta de las aeronaves embarcadas cuya distribución aproximada es:

- Dos escuadrones de aviones interceptadores.
- Dos escuadrones de aviones de ataque.
- Un grupo de lucha antisubmarina compuesto por aviones y helicópteros.
- Un grupo de alerta temprana.
- Un grupo de guerra electrónica.
- Un grupo de helicópteros para salvamento.

Desde que se iniciaron las operaciones los grupos de ataque desplegados en el mar Rojo actuaron activamente en dos zonas: una al Norte y otra al Sur, desde donde efectuaban los *strikes* y establecieron una zona cercana a la costa egipcia en la que el tercer grupo efectuaba sus mantenimientos y los aprovisionamientos procedentes del grupo logístico. De igual modo en el golfo Pérsico.

El Mando Central americano coordinaba el planeamiento de los *strikes* aéreos sobre Irak designando diariamente los blancos. La zona de defensa aérea de un portaviones era un círculo de unas 400 millas de radio. La amplitud máxima, que en el mar Rojo es de 180 millas, restringía su defensa en profundidad si bien ambas orillas no presentaban amenazas, por lo que éstas no eran omnidireccionales sino que existía un eje de defensa aérea. La distancia desde el mar Rojo hasta Bagdad es de 450 millas. El grupo de ataque situado en la zona norte podía efectuar *strikes* en todo el territorio iraquí sobrevolando el espacio aéreo de Arabia Saudí. La longitud del Golfo, que es del orden de las 540 millas y su amplitud oscila entre 90 y 180 millas, resultaba también restringida para el empleo de los portaviones y aun cuando la costa oriental, en Irán, era neutral, la huida de los aviones iraquíes a este país, cuyas intenciones eran desconocidas, fue preciso considerarla como hostil y calificar la amenaza aérea como omnidireccional por lo que fue necesario reforzar los dispositivos de defensa aérea de las Fuerzas.

La guerra antiaérea estaba organizada por zonas geográficas bajo un AAWC a bordo de un crucero clase *Ticonderoga* y tres LAAWC en el norte, centro y sur del Golfo.

A partir de la segunda mitad de febrero un grupo de los portaviones del mar Rojo se trasladó al Golfo y se estableció una zona para los cuatro portaviones entre los 27° y 28° grados de latitud y a su alrededor se fijaron las áreas de protección de superficie y de defensa aérea.

La defensa aérea tanto de las fuerzas de tierra como de las navales se realizó conjuntamente, estableciéndose un sistema de AEW con distintas CAPS en permanencia, procedentes de los portaviones y de la Fuerza Aérea norteamericana.

Con respecto a la defensa de las fuerzas navales se estableció un área de 100 millas alrededor de la zona de los portaviones. Cada uno de estos buques tenía un crucero AEGIS como buque de defensa cercana, estableciéndose unos sectores de defensa antiaérea alrededor de las zonas ocupadas por los escoltas. También se establecieron zonas de defensa aérea local para los buques que operaban en el norte del Golfo y la zona de apoyo logístico (CLF) con un crucero AEGIS en cada una de dichas zonas.

En el mar Rojo el sistema era semejante con un crucero AEGIS en el estrecho de Tirán como *picket* de la fuerza y defensa aérea local de las unidades de la MIF.

Inicialmente los portaviones efectuaron una media de cuatro *strikes* diarios, de los cuales dos eran masivos con una composición media dependiendo del tipo de portaviones de: ocho A-6 u ocho F/A-18 con cuatro F-14 de escolta; un avión de contramedidas EA-6B y un avión de AEW E-2C, además de los correspondientes cisternas, S-3 y aviones de las fuerzas aéreas de los Estados Unidos.

A medida que los objetivos importantes fueron alcanzados se pasó a efectuar un número mayor de *strikes* con menos aviones, y las zonas de portaviones se adelantaron, lo que permitía incrementar el número de salidas, dado que los tránsitos eran más pequeños. Asimismo se pasó a disponer de más aviones para misiones de apoyo al suelo (CAS), en beneficio de las fuerzas que progresaban hacia la capital de Kuwait por la costa.

La eficacia del sistema establecido fue total. Derribaron los pocos aviones iraquíes que reaccionaron al principio, ningún avión enemigo alcanzó la posición de lanzamiento y no se produjeron bajas por enfrentamiento entre fuerzas amigas.

Operaciones de superficie.

Los acorazados *Wisconsin* y *Missouri* formaron como fuerza principal con su artillería de 16 pulgadas y los misiles de crucero *Tomahawk*, constituía también una fuerza tácticamente equilibrada contando con un fuerte dispositivo de defensa, entre sus unidades dos cruceros antiaéreos clase *Ticonderoga* (con sistema AEGIS), integrándose en este grupo la agrupación naval británica compuesta por dos destructores y dos fragatas.

El grupo desplegó frente a las costas de Kuwait. Fue la fuerza naval que operó en la parte más septentrional del Golfo. Ejerció el dominio del mar aniquilando a la Marina iraquí con la actuación conjunta y brillante de las unidades británicas y americanas, empleando los misiles de sus helicópteros contra las unidades iraquíes. A su vez, proyectó el Poder Naval sobre tierra desde un principio con el ataque selectivo de los misiles *Tomahawk* sobre blancos iraquíes y posteriormente con el bombardeo artillero sobre la costa de Kuwait hasta el final del conflicto. La presencia de los acorazados como buques esenciales para el apoyo del fuego en el asalto anfibia contribuyó al engaño logrado del asalto anfibia, que nunca ocurrió.

Uno de los cruceros, el *Princeton*, sufrió la explosión de dos minas bajo su casco, por lo que tuvo que ser retirado del Teatro de Operaciones mediante remolque.

Un acorazado sufrió por error el impacto de la artillería antimisil procedente de una fragata de su escolta. La coordinación de la guerra electrónica y el dominio del espectro electromagnético fue extraordinariamente complicado.

En guerra de superficie los criterios fueron:

- Emplear unidades combinadas LAMPS/LYNX.
- Integrar los medios aéreos para la vigilancia de superficie.
- Optimizar la defensa de la fuerza de tal forma que permitiera pasar a una postura ofensiva si la amenaza aérea se reducía.
- Dar protección antisubmarina a los *picket* AAW y unidades principales (portaviones y buques logísticos).
- Asignar a las fuerzas navales saudíes las patrullas en las plataformas petrolíferas con helicópteros *Puma* y patrulleros.

La organización operativa contemplaba también un *Task Group* para fuerzas MIF dejando la posibilidad de integrarse.

La participación de las aeronaves en la guerra de superficie tuvo dos aspectos significativos:

a) *Vigilancia*: La cobertura lejana se realizaba con aviones de patrulla marítima con base en tierra y aviones S-3, E-2, A-6, EA-6 y F/A-18 que actuaban bajo la protección antiaérea de la CAP. El seguimiento de blancos y la designación más allá del horizonte normalmente descansaba sobre los SH-60B (LAMPS).

b) *Ataque*: Para las operaciones de ataque generalmente se emplearon A-6 y F/A-18 en misión de reconocimiento armado. En las proximidades de las plataformas petrolíferas y en un radio de 50 millas de las unidades AAW, portaviones, acorazados o buques logísticos, se empleaba una HAG compuesta por un SH-60B como unidad informadora y un LYNX como unidad atacante.

Esta combinación LAMPS/LYNX parece ser que dio muy buenos resultados porque sumaba a los excelentes medios de detección del LAMPS el mayor alcance y precisión de las armas del LYNX.

El resultado de estas operaciones fue la obtención del dominio del mar con la destrucción o inutilización de la práctica totalidad de las fuerzas navales iraquíes, sin que produjeran bajas en la fuerza aliada. Puede afirmarse que a partir del 2 de febrero la amenaza de superficie prácticamente desapareció.

- *Otras operaciones de vigilancia con helicópteros*: Además de las operaciones de vigilancia en la zona norte del golfo Pérsico ya citadas en el apartado anterior, los helicópteros en ambos Teatros se concentraron fundamentalmente en la vigilancia de minas y en la protección de las zonas de estacionamiento de buques logísticos ante la amenaza procedente de pequeñas embarcaciones o aeronaves de pequeña velocidad que podían llevar a cabo acciones terroristas.

Para realizar estos cometidos los helicópteros de los escoltas fueron modificados con equipos de detección y armamento adecuados.

- Para asegurar los enlaces radio en UHF se mantenía en vuelo un S-3 o SH-60 en misión de AUTOCAT. Cuando se establecía la alarma amarilla o roja, ponían en vuelo una segunda aeronave con esta misma misión. Esto se llevó a cabo tanto en el Golfo como en el mar Rojo.
- Los acorazados *Wisconsin* y *Missouri* contaban con RPV's para reconocimiento en tiempo real. Estas aeronaves fueron muy empleadas durante las operaciones de fuego naval de apoyo. Durante las operaciones, al menos un RPV se perdió durante la toma de cubierta.

Operaciones de contraminado.

Al ser todas las aguas del Golfo minables, las operaciones de guerra de minas tuvieron relevante importancia y estuvieron a cargo de los dragaminas americanos y británicos, que consiguieron localizar y destruir más de 30 minas, al principio lanzadas a la deriva. Posteriormente llegaron hasta las 200.

Desde la aparición de las primeras minas a la deriva el 21 de diciembre, esta amenaza fue permanente en la zona, especialmente al norte del paralelo de 27° 30' N.

Todos los buques de la fuerza prestaron especial atención a la localización de minas a la deriva. Para ello utilizaron todos los medios a su alcance (sonar, radar, etc.) pero sobre todo la vigilancia visual. Fue práctica común en todos los buques situar un serviola lo más a proa posible. La utilidad de estos serviolas debió ser alta, pues la mayoría de las minas a la deriva fueron localizadas visualmente; una vez localizadas se procedía a su destrucción por equipos especiales de demolición, relegando a un segundo plano el uso del armamento.

La fuerza de MCM en la zona estaba compuesta por buques británicos y norteamericanos que realizaron operaciones a partir del 2 de febrero cuando la amenaza de superficie se redujo considerablemente. Las operaciones llevadas a cabo por la fuerza de MCM pueden concretarse en:

- Conducir a los acorazados en su aproximación a la costa de Kuwait para realizar operaciones de apoyo de fuego naval.
- Limpiar una canal de acceso a la isla de Faylaka que permitiera la entrada de la fuerza anfibia que iba a realizar el «raid» sobre ella, operación que se prolongó durante diez días.
- Localización y limpieza de campos minados en las proximidades de Kuwait que permitiera la aproximación de la agrupación anfibia para estar en condiciones de llevar a cabo el asalto anfibia.

En las operaciones de limpieza tomaron parte también helicópteros dragaminas que operaban desde el buque portahelicópteros *Trípoli*. Su utilidad queda reflejada por la decisión de mantener a este buque en la zona a pesar de haber sido dañado por la explosión de una mina.

Los dispositivos electro-ópticos tuvieron una notable influencia en el campo de la localización de minas. También hay que destacar la existencia de un dispositivo de detección por láser. Este dispositivo estaba montado a bordo de helicópteros que operaban desde la fragata norteamericana *Vreeland*. Se denominaba «Magic Lantern» y parece ser permitía la detección de minas hasta 30 pies por debajo de la superficie de la mar.

La presencia de minas tuvo especial influencia en la velocidad de navegación, limitó la movilidad de la fuerza, obligó a un mayor esfuerzo en la vigilancia visual y se mostró como la amenaza que produjo mayores pérdidas para las unidades navales. Un crucero de la clase *Ticonderoga*, el *Princeton*, gravemente averiado y el buque portahelicópteros *Trípoli*, inmovilizado por una considerable brecha en su amura, fueron los daños producidos por esta amenaza.

La fuerza anfibia.

Estaba constituida por más de treinta buques anfibios norteamericanos distribuidos en dos grupos de ataque. La fuerza de desembarco estaba compuesta por dos brigadas de Infantería de Marina y una unidad de intervención, en total unos 18.000 hombres. Contaba con gran profusión de helicópteros para el desembarco vertical y unas veintitrés unidades de «colchón de aire» para el movimiento rápido buque-costa de la fuerza de asalto, con capacidad de lanzamiento a gran distancia de la costa. Estas unidades hubieran hecho inefectiva la gran mancha de petróleo vertida en la mar por Irak con el propósito de interferir el desembarco.

Esta fuerza anfibia estuvo inicialmente desplegada en las proximidades de la isla de Masirah con el mar de Omán, realizando allí los preceptivos desembarcos de ensayo previos a toda operación anfibia. Los diez días últimos de enero reiteró los ensayos dentro del Golfo, en las costas saudíes. Estos ensayos fueron anunciados reiteradamente por los medios de comunicación. Posteriormente esta fuerza desplegó frente a las costas occidentales de Qatar.

Finalmente, tomó posiciones frente a la costa de Kuwait. Los dos acorazados iniciaron el bombardeo previo de estas costas para anular sus defensas de acuerdo con la doctrina anfibia, y todo hacía presagiar que al iniciarse la ofensiva terrestre se llevaría a cabo el gran asalto anfibia como una operación de tenaza. La realidad fue distinta y el desembarco no se realizó. La única operación anfibia de entidad fue la ocupación de la pequeña isla de Faylaka, frente a Kuwait, fuertemente protegida, después de ser «planchada» por los aviones

navales americanos. La fuerza anfibia, según las declaraciones del general Schwarzkopf, se empleó como *fleet in being*, es decir, como flota en presencia, cuyo objetivo era fijar en la costa hostil a una poderosa fuerza compuesta por varias divisiones que dejaban de esta forma de actuar en el frente terrestre, debilitando su defensa. Se realizó un desembarco administrativo sobre costa amiga, desembarcando una brigada que tomó parte en las operaciones terrestres junto con las dos divisiones de Infantería de Marina desplegadas en la frontera de Arabia con Kuwait y que alcanzaron la capital por el Oeste sosteniendo fuertes ataques en el aeropuerto de la capital.

Antes de las hostilidades la fuerza norteamericana llevó a cabo un importante ejercicio de asalto anfibio en el norte del Golfo. Este ejercicio estuvo muy dificultado por las adversas condiciones meteorológicas en las fechas elegidas para el asalto. Durante las hostilidades se tuvo la impresión de que la Agrupación anfibia siempre estuvo lista para actuar al norte del Golfo, pero un asalto anfibio de entidad nunca fue llevado a cabo, desconociendo si fue debido al riesgo que suponían los campos minados, o porque al final fue tomada la decisión de utilizarla en maniobras deceptivas para fijar fuerzas enemigas en las proximidades de la costa de Kuwait. Lo que sí realizaron fue un «raid» sobre la isla de Faylaka, que resultó un éxito, si bien lo ejecutaron con notable retraso sobre la fecha prevista como consecuencia de la presencia de minas y el tiempo empleado en dejar expedita una canal. Las operaciones de apoyo se realizaron exclusivamente con medios orgánicos. Las unidades de dragaminas, fuego naval de apoyo y logísticas estaban bajo la dependencia de otros CTF's.

La fuerza anfibia fue importante en el conjunto de las operaciones. Aunque no llegaron a ejecutar un asalto anfibio, su sola presencia obligó, sin duda, como se ha indicado anteriormente, a fijar importantes fuerzas enemigas en la costa de Kuwait favoreciendo así la maniobra en tierra. Puede decirse que con la fuerza anfibia realizaron una maniobra estratégica.

Despliegue naval de la OTAN en el Mediterráneo.

La invasión iraquí de Kuwait el 2 de agosto de 1990 supuso una amenaza militar de entidad en la frontera SE de ACE.

Aunque Turquía no estaba implicada directamente, Irak movilizó varias divisiones hacia la frontera común.

Ante ello SACEUR decidió establecer determinadas medidas preventivas ante el riesgo que amenazaba a la Alianza.

Además, las líneas de comunicación marítimas (SLOC's) del Mediterráneo representan un punto crítico para la seguridad del flanco sur de ACE, que podían ser atacadas tanto por buques mercantes iraquíes como por países afines a Irak, por lo que SACEUR consideró necesario el refuerzo de la capacidad de vigilancia de la OTAN en esa zona.

TEMAS PROFESIONALES

Ante ambas amenazas, SACEUR fue estableciendo, de manera progresiva, una serie de medidas que pueden quedar sintetizadas en:

1. Medidas preventivas de alerta y de vigilancia militar.
2. Medidas de vigilancia aérea.
3. Despliegue de AMF (A) en Turquía.
4. Refuerzo de la defensa aérea de Turquía.
5. Despliegue de NAVOCFORMED y Agrupación alemana de superficie.
6. Despliegue de STANAVFORLANT.
7. Fuerza de guerra de minas.
8. Aviones de patrulla marítima.
9. Apoyo logístico.
10. Otras actividades de países occidentales en el Mediterráneo.

Cronología de acontecimientos en el ámbito de ACE.

Las fuerzas navales de la OTAN desplegadas en el Mediterráneo fueron:

NAVOCFORMED.
Agrupación Naval alemana.
Fuerza de guerra de minas.
Aviones de patrulla marítima.
Fuerza Naval americana.
Fuerza Naval del Reino Unido.
Fuerza Naval francesa.
Fuerza Naval griega.
Grupo «Alfa» español.

La NAVOCFORMED tenía como misión el adiestramiento y vigilancia de las líneas de comunicación marítima, con el fin de hacer un seguimiento de la libertad de navegación y paso seguro, y aunque su posición era ofensiva, su propósito era el de dar seguridad al tráfico marítimo internacional y seguridad en las tradicionales rutas comerciales.

Los países que colaboraron fueron:

Alemania: una fragata y un buque auxiliar.
Grecia: un destructor.
Italia: una fragata.
Turquía: un destructor y un buque auxiliar.
Estados Unidos: una fragata.

Reino Unido: una fragata.

España: una fragata.

Total: dos destructores, cinco fragatas y dos buques auxiliares.

Se establecieron tres zonas de patrulla:

- Canal de Sicilia.
- Sudeste de Creta.
- Accesos a Suez.

La fragata española *Extremadura* patrulló en esta última zona.

La Agrupación Naval alemana tenía la misma misión, estaba formada por dos destructores y dos fragatas y patrulló en la zona del sudoeste de Creta.

La Fuerza de Guerra de Minas tenía como misión efectuar adiestramiento y vigilancia en las líneas de comunicación y estar alistada para efectuar operaciones de medidas contra minas en caso necesario; estaba compuesta por:

1. STANAVFORCHAN, con seis dragaminas y un buque auxiliar de Alemania, Bélgica, Holanda, Reino Unido y Noruega.
2. Agrupación alemana, compuesta por cinco dragaminas y dos buques auxiliares.
3. Agrupación de la región Sur de la OTAN de guerra de minas, compuesta por:

Italia: cuatro dragaminas y un buque auxiliar.

España: tres dragaminas y un buque auxiliar.

Francia: tres dragaminas.

Grecia: tres dragaminas.

Turquía: tres dragaminas.

Total: 16 dragaminas y cinco buques auxiliares.

Las zonas de despliegue fueron:

Canal de Sicilia.

Accesos al mar Egeo.

Costa turca.

Sur de Sicilia.

Accesos al estrecho de Gibraltar.

Los aviones de patrulla marítima constituían un conjunto de 31 aviones con la misma misión. España participó con tres aviones P-3 que contribuyeron a dar profundidad al dispositivo de control del Estrecho que realizaban las fuerzas navales españolas.

Fuerza Naval americana, la COMSTRIKFORSOUTH, estaba constituida por:

Crucero *Belknap*, buque insignia de la VI Flota al sur de Sicilia.

Un crucero frente a Israel.

Un crucero al sur de Creta.

Tres submarinos nucleares de ataque frente a las costas del Líbano.

Un crucero y una fragata en el Mediterráneo central.

Una agrupación anfibia formada por cinco buques y transportes.

Una unidad expedicionaria de Infantería de Marina al norte de Argelia.

Dos submarinos nucleares frente a las costas de Libia.

La Fuerza Naval del Reino Unido estaba constituida por:

Un portaviones con dos fragatas y dos buques auxiliares en el Mediterráneo oriental.

Un destructor y tres fragatas en el norte de Argelia.

Un submarino nuclear de ataque al norte de Libia.

Un submarino nuclear de ataque en el Mediterráneo occidental.

Un submarino convencional al norte de Argelia.

La Fuerza Naval francesa estaba constituida por:

Dos portaviones en Tolón.

Un destructor en el Mediterráneo occidental.

Un submarino nuclear en el Mediterráneo central.

Dos submarinos convencionales al norte de Argelia.

Cuatro dragaminas en Port-Said.

La Fuerza Naval griega desplegó:

Un submarino en patrulla por el mar Egeo.

El Grupo «Alfa», constituido por el portaviones *Príncipe de Asturias* y su escolta, en el Mediterráneo occidental entre Baleares y cabo de Palos.

La logística en las operaciones navales del golfo Pérsico.

En este conflicto, como suele ocurrir, se ha dado mayor importancia a los aspectos estratégicos y a los resultados tácticos que a los problemas logísticos, de cuya solución dependía en gran medida el éxito de la estrategia seguida y de las acciones tácticas por muy brillante que hayan sido, relegando a la logística, en el ámbito popular, a un segundo plano. No podemos ni debemos olvi-

dar que el fallo en las líneas de aprovisionamiento impidió al general Rommel llegar hasta Alejandría y al general Patton profundizar en su avance a través de Europa, permitiendo a los soviéticos llegar hasta Berlín al disponer de las adecuadas líneas de abastecimientos. Podríamos poner muchos más ejemplos.

Las operaciones comenzaron desde el principio de la crisis con el transporte de los cinco buques preposicionados en la isla de Diego García, en el océano Índico, que transportó el material pesado de una brigada de Infantería de Marina. Se transportaron 3.980 millones de toneladas/millas, se movilizaron 480 buques y más de 1.500 aviones, se transportaron 545.000 soldados con su correspondiente equipo militar y más de 1.500 carros, logrando en un tiempo récord un millón y medio de toneladas de alimentos y equipos, más de 100.000 recambios de neumáticos, 26.000 contenedores, etc.

Tanto el transporte marítimo como el aéreo estuvieron coordinados por el Mando Central que el Pentágono tiene en San Luis. Se realizaron 15.800 misiones aéreas, constituyendo una de las operaciones de control y coordinación aérea más complejas de la historia militar. Se resolvieron los problemas iniciales de identificación y almacenamiento de la ingente cantidad de material, consiguiendo disponer de suministros suficientes para sesenta días en el caso de que se hubiese presentado una dura batalla terrestre.

La logística de las fuerzas navales, a pesar de su complejidad, presenta menos dificultades al estar en el propio buque de guerra el primer escalón logístico y al establecer el sistema de apoyo logístico dinámico o móvil mediante la existencia de los grupos logísticos compuestos por petroleros, buques de municiones, buques de aprovisionamiento y buques de reparaciones, que constituyen un segundo escalón del sostenimiento. Conviene resaltar que es precisamente la capacidad de apoyo logístico lo que imprime el carácter oceánico a una Marina de guerra.

En estas operaciones existían dos grupos logísticos que actuaban en el mar Rojo y en el golfo Pérsico. En el mar Rojo se estableció una zona en la parte occidental en la que se efectuaba el aprovisionamiento a los grupos de ataque de portaviones y a las unidades que llevaban a cabo el bloqueo. En el golfo Pérsico los buques logísticos que se aprovisionaban en Barheim y en el puerto de Jebel Alí, en los emiratos, se dirigían a una zona en la que formando convoy aprovisionaban a todas las fuerzas navales americanas. Esta zona, durante las hostilidades, fue trasladada más al norte para aproximarse a las de despliegue. La misión de la fragata española durante este período fue la de escoltar a estos grupos.

La Marina americana tenía dos buques hospitales, los mayores del mundo, con un desplazamiento de 70.000 toneladas, 1.000 camas y 100 quirófanos.

La no disponibilidad de buque de apoyo logístico dinámico por parte de la Armada española ha obligado a que la fragata y las dos corbetas de la Agru-

pación «Bravo» se apoyasen en la logística americana y otras y en el aprovisionamiento en los puertos árabes.

En este conflicto los americanos han podido desplazar hasta el golfo Pérsico estas enormes cantidades de material y de hombres sin oposición enemiga; bien distinto hubiera sido efectuar este transporte a través del océano Atlántico bajo la amenaza submarina, de superficie y aérea, problema de responsabilidad de la OTAN y cuya solución hubiera requerido gran cantidad de escoltas, aviones y submarinos aliados.

Comunicaciones y guerra electrónica.

Las comunicaciones fueron de una enorme complejidad dada la gran cantidad de barcos y misiones aéreas, pero se desarrollaron con eficacia, ya que los mensajes *flash*, que ocuparon la mayor parte, tardaban sólo media hora. Los de menor precedencia sufrieron un retraso mayor.

Dadas las grandes distancias entre el Golfo y los Estados Unidos fue indispensable el empleo de los satélites de comunicaciones. La Marina americana utiliza los servicios de los satélites FLT SATCOM y LEASAT, los primeros aseguran los enlaces entre los buques en la mar y los mandos en tierra. Emplazados en órbitas geoestacionarias, son seis y transmiten en UHF-SHF, asegurando una cobertura completa de los océanos. Los de la serie LEASAT están destinados a reemplazar a los primeros, y hay actualmente cuatro operativos. En el conflicto del Golfo sólo las fuerzas navales utilizaron realmente los satélites de comunicaciones.

El control del espectro electromagnético, objetivo primordial de la guerra electrónica, ha debido ofrecer, sin duda, algunos problemas motivados tanto por la profusión de medios utilizadores, aviones de alerta lejana, de guerra electrónica y buques en general con sus propios sistemas, etc., como por los satélites de aplicación militar, tales como los WHITE CLOUD, de vigilancia oceánica con sensores SIGINT y de infrarrojos; satélites fotográficos como los KH-11; los satélites SIGINT, como los MAGNUM y VORTEX, dispuestos para obtener datos en la zona del Golfo, y los satélites de alerta temprana.

Conclusiones.

Resulta prematuro concretar todas las lecciones aprendidas. Es necesario esperar los análisis minuciosos de las operaciones; no obstante y a la vista de los resultados, puede decirse que la guerra ha supuesto una prueba real para los sistemas de armas.

Las conclusiones más importantes son:

- Conveniencia de contar con bases logísticas avanzadas.
- Escasez de buques de transporte.

Falta de medios para la guerra de minas.

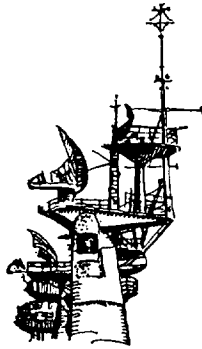
Eficacia del misil *Tomahawk*.

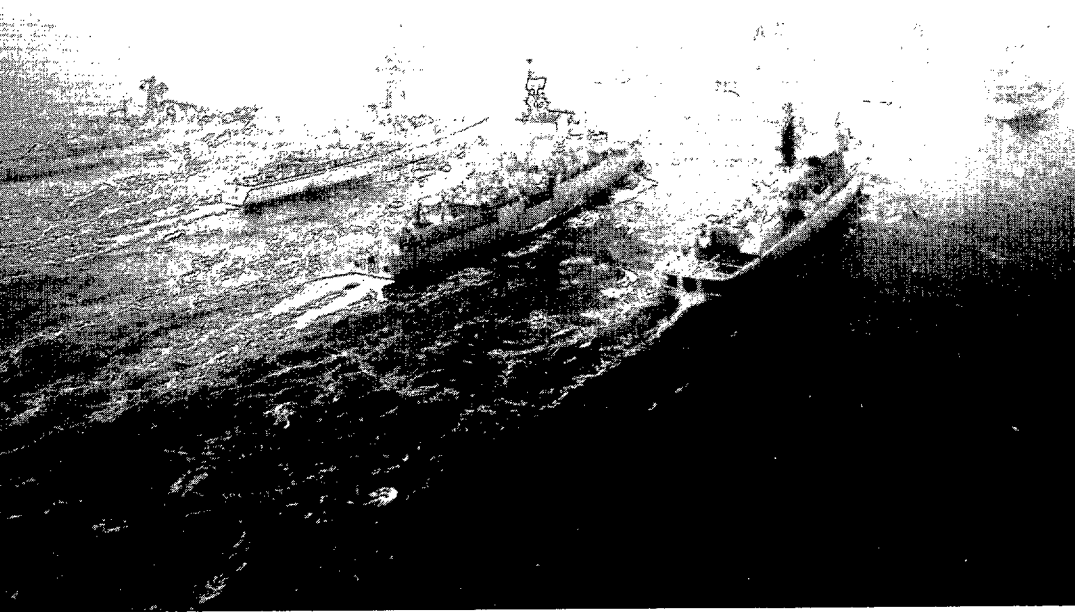
Eficacia de los helicópteros como arma antisuperficie.

Eficacia de los ataques combinados con los helicópteros LAMPS-LYNX como sensor y arma, respectivamente.

Carácter oceánico de la Armada española. Necesidad del buque de apoyo logístico.

Julio ALBERT FERRERO





Niebla en el Báltico. La fragata «Cataluña» en STANAVFORLANT. Autor: Ángel Tafalla Balduz.

EL MILITAR NORTEAMERICANO

El siguiente artículo se refiere al personal de las Fuerzas Armadas norteamericanas equivalente a nuestros suboficiales y cabos profesionales. Bajo el lema «servir con orgullo», su autor, suboficial retirado de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y profesor de inglés en la Escuela de Suboficiales de San Fernando, responde, basándose en un trabajo publicado en la revista «Sargeants» de los suboficiales de aquella y en su propia experiencia, a muchas preguntas que suelen hacerle sobre el tema, lo que demuestra su interés, e incita a la reflexión comparativa.



O primero que hay que tener en cuenta es que *todos* los militares norteamericanos son voluntarios desde 1972, cuando se acabó la conscripción para el servicio militar obligatorio. Y, como se considera la militar como una profesión más, los sueldos, complementos y beneficios tienen que estar en consonancia con esa condición.

Formación y selección.

Para justificar estos sueldos, etc., el Gobierno exige un nivel superior de formación educativa para entrar y poder seguir como militar. *Todos* los oficiales tienen que ser titulados universitarios en algún campo que sirva a su servicio. Para los no oficiales se exigen otros niveles: el Ejército de Tierra exige BUP; la Marina e Infantería de Marina (Marines), 3.º de BUP, y la Fuerza Aérea, el COU certificado para poder entrar. Y, a pesar de estas exigencias, hay lista de espera de hasta treinta días para el Ejército de Tierra y hasta ocho meses para la Fuerza Aérea. Una vez trabajando en alguna especialidad, al no oficial le animan para que mejore su formación educativa, para ello hay una selección muy amplia de ayudas. Y, como son tan exigentes cuando llega el momento de reenganchar, se tiene en cuenta este punto y muchos otros. En el Ejército de Tierra, cerca del 60 por 100 salen al final del primer enganche, y más del 60 por 100 de los que quedan se van al cabo segundo, dejando un cuerpo profesional del 16 por 100 de los ingresados. La Marina pierde entre el 55 y 60 por 100 al cabo del primero y otro 55 por 100 al cabo del segundo reenganche, quedando el 18 por 100. En la Fuerza Aérea son el 55 por 100 los que se van al cabo del primero y alrededor del 22 por 100 al cabo del segundo, con un cuerpo profesional final de algo más del 22 por 100. El motivo principal de estas cifras es el nivel de trabajo técnico en cada servicio, siendo la Fuerza Aérea el más técnico de todos.

TEMAS PROFESIONALES

No es nada fuera de lo común que un brigada tenga titulación universitaria en la Fuerza Aérea.

Sueldos.

Las siguientes tablas entraron en vigor el día 1 de enero de 1991, e incluyen sólo las cantidades para no oficiales. (Los equivalentes de los grados E-8 y E-9 no se consideran como oficiales en los servicios norteamericanos, sino suboficiales superiores.)

Obsérvese la pérdida de poder adquisitivo acumulada (tabla IV) desde el año 1976 hasta 1980 (PPA). En 1981 y 1982 volvieron a ganar un poco, perdiendo en los tres años siguientes, ganaron durante tres años y llevan cuatro años perdiendo.

Los sueldos, complementos y extras son iguales en todos los servicios para todos los grados. Los únicos extras que varían son dietas y vivienda en el extranjero.

Ascensos.

Normalmente, el ascenso desde aspirante de especialista a especialista (E-1 - E-2) requiere seis meses de servicio, y otros seis desde especialista a cabo (E-2 - E-3), y se hace sin tener vacantes en la carrera. El ascenso puede producirse antes, dependiendo del tiempo del enganche inicial. Los ascensos a cabo primero suelen requerir un mínimo de un año de servicio y ocho meses en el grado de cabo, con ocasión de vacante (E-3 - E-4) (1). De ahí en adelante los ascensos siempre dependen de vacantes en la especialidad.

Después de tres años de servicio y seis meses en el grado de cabo primero pueden ascender a sargento (E-4 - E-5). Desde este momento el/la militar entra en competición con *todos* los de su grado de su especialidad en su empleo. Los ascensos de sargento hasta brigada (E-5, E-6, E-7) se controlan por seis factores: tiempo en empleo, tiempo de servicio, resultados de exámenes de la especialidad, resultados de exámenes para ascenso, informes y condiciones. A cada uno de estos factores se asigna cierta cantidad de puntos, siendo el que menos el de condecoraciones. Los ascensos a sargento primero requieren un mínimo de cinco años de servicio y dieciocho meses en el grado de sargento (E-5 - E-6). Se requiere un mínimo de ocho años de servicio y veinticuatro meses en el empleo para ascender a brigada (E-6 - E-7). Existe un programa para personal excepcional que permite que los comandantes

(1) En casos muy excepcionales puede ascenderse a cabo primero con menos de un año de permanencia en el empleo anterior.

TABLA I

**ESCALA DE SUELDOS (ACTIVO)
1 DE ENERO DE 1991**

		AÑOS DE SERVICIO												
GRADO	MENOS DE 2	2	3	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	26
		T. M.	—	—	—	—	—	—	\$2,260.80	\$2,311.50	\$2,364.00	\$2,418.00	\$2,472.30	\$2,520.30
Sub. T.	—	—	—	—	—	—	\$1,896.00	\$1,950.00	\$2,001.60	\$2,053.50	\$2,107.80	\$2,156.10	\$2,209.20	\$2,338.80
Brig.	\$1,323.60	\$1,428.90	\$1,482.00	\$1,533.60	\$1,585.80	\$1,636.50	\$1,689.00	\$1,741.50	\$1,820.40	\$1,872.00	\$1,924.20	\$1,949.10	\$2,079.90	\$2,338.80
Sgto. 1.º	\$1,139.10	\$1,241.10	\$1,293.00	\$1,347.90	\$1,398.30	\$1,448.70	\$1,502.10	\$1,579.50	\$1,629.00	\$1,681.80	\$1,707.30	\$1,707.30	\$1,707.30	\$1,707.30
Sgto.	\$999.30	\$1,087.80	\$1,140.60	\$1,190.10	\$1,268.40	\$1,320.00	\$1,372.50	\$1,422.90	\$1,448.70	\$1,448.70	\$1,448.70	\$1,448.70	\$1,448.70	\$1,448.70
Cabo 1.º	\$932.10	\$984.30	\$1,042.20	\$1,122.90	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30	\$1,167.30
Cabo	\$878.10	\$926.40	\$963.30	\$963.30	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40	\$1,001.40
Esp.	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10	\$845.10
A. E.	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90	\$753.90
RECL. MENOS DE 4 MESES:		\$697.20												

TABLA II

COMPLEMENTO BASE PARA ALIMENTACIÓN (Cantidad por día)		
	MENOS DE 4 MESES	OTROS
Cuando no hay comedor militar	\$6.41	\$6.94
De permiso o con permiso comer fuera	\$5.68	\$6.15
Emergencia cuando no hay comedor militar	\$8.50	\$9.20

TABLA IV

COMPARACIÓN DE AUMENTOS DE SUELDOS DE MILITARES CON EL IPC		
AÑO	IPC	AUM.
1976	4.9 %	3.62 %
1977	6.7 %	6.2 %
1978	9.0 %	5.5 %
1979	13.3 %	7.02 %
1980	12.5 %	11.7 %
1981	8.9 %	14.3 %
1982	3.8 %	4.0 %
1983	3.8 %	0.0 %
1984	3.9 %	4.0 %
1985	3.8 %	4.0 %
1986	1.1 %	3.0 %
1987	4.4 %	3.0 %
1988	4.4 %	2.0 %
1989	4.8 %	4.1 %
1990	6.3% *	4.1 %

* Hasta octubre de 1990.
(Nota: El IPC refleja la información desde el informe anterior.)
Datos del Centro de Contabilidad de la Fuerza Aérea.

TABLA III

COMPLEMENTO PARA VIVIENDA			
NIVEL	SIN FAMILIA		CON FAMILIA
	TOTAL (1)	PARCIAL (2)	
E-9	\$401.40	\$18.60	\$528.90
E-8	\$368.70	\$15.30	\$487.50
E-7	\$314.70	\$12.00	\$453.00
E-6	\$284.70	\$9.90	\$418.50
E-5	\$262.50	\$8.70	\$376.20
E-4	\$228.60	\$8.10	\$327.30
E-3	\$224.40	\$7.80	\$304.50
E-2	\$182.40	\$7.20	\$289.80
E-1	\$162.00	\$6.90	\$289.80

(1) Residiendo fuera de la Unidad.
(2) Residiendo en la Unidad o cuartel.

locales asciendan a éstos con más rapidez (2). Los ascensos a subteniente y suboficial mayor (E-8 y E-9) (3) dependen de dos elementos: Todo lo anteriormente mencionado y la evaluación individual por un tribunal de ascensos. Para acceder a subteniente se requieren once años de servicio y dos años en el empleo. Para suboficial mayor se requieren catorce años de servicio y dos años en el empleo. No es normal que desde sargento hasta suboficial mayor

(2) El jefe de la Unidad (capitán de navío o superior) está autorizado a promover tales ascensos; sin embargo, su carácter es tan excepcional que el autor sólo recuerda uno en sus veinte años de carrera.

(3) *Master Chief Petty Officer* en la Armada norteamericana, que equivale a nuestro actual suboficial mayor, y es el grado máximo en su carrera. Sólo podrá superarlo a través de alguno de los programas especiales para ingresar en los cuerpos de oficiales, pero los límites de edad en éstos hacen que normalmente no pueda llegar a los empleos superiores.

se ascienda con los tiempos mínimos. Por ejemplo, en la Fuerza Aérea, las medias de tiempo de servicio y tiempo en el empleo para ascender a brigada son de dieciocho años y tres meses y cuatro años, respectivamente. Las medias para subteniente son de veintinueve años y cuatro meses y tres años.

Para evitar que perduren los que no pueden ascender, el sistema militar norteamericano tiene previsto lo que ellos llaman «ARRIBA O FUERA». Es simplemente eso. O asciende uno o no le permiten reengancharse. Para los oficiales es cuestión de ascender dentro de tres ciclos (años de ascenso), pero no es tan simple para los militares de la Escala Básica. Funciona según el grado y tiempo de servicio de cada uno. Si un cabo no es seleccionado para cabo primero al cumplir los *ocho* años de servicio, no le dejarán reengancharse y se va a la calle sin compensación alguna. El cabo primero tiene que ser, por lo menos, seleccionado para sargento cuando cumple los dieciocho años de servicio. Si no, ocurre lo mismo. El sargento tiene que ser clasificado para sargento primero a los veinte años o pasa al retiro forzoso con las compensaciones normales de esta situación.

Emolumentos básicos y compensaciones.

En este epígrafe se incluye el total de la paga del militar en activo, salvo complementos especiales. Sólo se computa a efectos del IRPF el sueldo base; todos los demás complementos están exentos de este impuesto.

Sueldo base.—Consiste en el salario mensual, sin complementos ni extras. Se basa en el grado y años de servicio. (Los complementos para vivienda también se basan en el grado) (ver tabla I.)

Complementos para alimentación.—Los suboficiales y clases los perciben cuando no hay comedor militar disponible, generalmente los solteros autorizados a vivir fuera de la base y los casados (ver tabla II).

Complementos para vivienda.—Existen tres distintas cantidades para este complemento: 1) la parcial, con o sin familiares. 2) Con familiares, para los que tengan por lo menos uno a su cargo en vivienda no oficial. 3) Sin familia, para los solteros autorizados a vivir fuera de la base.

También se paga a ambos miembros de un matrimonio cuando los dos son militares, cobrando el/la de mayor grado la cantidad «con familiares» si hay hijos, y el/la de menor grado la cantidad de «sin familiares» (ver tabla III).

Complementos especiales.—Hay varias categorías de CE's, que incluyen residencia variable, separación familiar, coste de vida y residencia en el extranjero.

Viviendas militares.—Los suboficiales y clases con grado de sargento primero o inferior, sin familia a su cargo, normalmente residen en los cuarteles. Los tres grados inferiores suelen compartir habitaciones, mientras el cabo primero, sargento y sargento primero suelen tener habitaciones individuales. (Estas habitaciones suelen medir unos cuatro por cuatro metros y se compo-

nen de cama, escritorio y taquilla por ocupante. Los grados inferiores suelen compartir un cuarto de baño por cada dos habitaciones.) Los suboficiales superiores (brigada, subteniente y suboficial mayor) no acompañados por sus familias, o solteros, pueden pedir habitación en el cuartel, y si la hay, se les concederá. En estos casos, el suboficial percibe el complemento por vivienda (CPV) parcial. El personal con grado de cabo primero o superior, con familiares, puede residir en casa militar. En este caso no percibe CPV, pero tiene todo, salvo teléfono, pagado.

(Sólo puede ocupar vivienda militar mientras esté destinado en esa base. Al trasladarse, ha de dejar la vivienda el día antes de su partida. Si se muere, su familia tiene diez días para hacer la mudanza, dejando libre la vivienda. Si le destinan a una base donde no puede llevar a su familia, tiene que ocuparse él mismo de alojarla.)

La compra.—Las «bien conocidas» tiendas militares (AFCOMS, AAFES, NAVEX) ofrecen productos de alta calidad y precios económicos a sus clientes. Las *Commissaries* (tiendas de comestibles) no obtienen ganancias con la venta. Cobran un 5 a 8 por 100 por encima del precio al por mayor para cubrir los gastos de sueldos, etc., pero nunca es suficiente y lo que falta está cubierto por el Departamento de Defensa. Las *Exchanges* (las demás tiendas del sistema) sí ganan algo, pero, después de pagar los gastos, todas estas ganancias revierten al militar en forma de boleras, clubes, gimnasios, guarderías, etc.

Guarderías.—Como en muchos casos, ambos cónyuges trabajan, las bases suelen tener guarderías. Si éstas estuvieran completas suele haber una lista de personas particulares de confianza que se dedican a ello en sus casas. Los precios, en ambos casos, suelen ser muy razonables.

Centros de apoyo familiar.—Estos centros ayudan a las familias militares de muchas maneras, desde consejos personales sobre sus problemas hasta prestar lo necesario para la casa en los días antes de llegar los enseres personales y antes de partir, cuando ya los han empaquetado.

Formación educativa.

El prosperar en la vida militar no depende todavía estrictamente de tener o no el título universitario, pero desde luego no hace daño. Y para ello, las facilidades son muy extensas. Los *Community College* ofrecen la oportunidad de aplicar los conocimientos y experiencias personales hacia el título de Graduado en su especialidad.

La Oficina de Educación suele trabajar con las Universidades locales para establecer programas de estudios en la misma base, para obtener los títulos superiores.

Hay varias fuentes de ayuda monetaria para los militares en todos los niveles de estudios. Van desde el pago de parte de los costes de los textos hasta

destinarle en una Universidad durante dos años, para que saque su título y ascienda al grado de alférez de complemento (Reserve Officer). En este último caso, percibe su paga entera, además de los gastos de la Universidad, durante el tiempo que duren los estudios (también en verano) con las condiciones de que los acabe en no más de veinticuatro meses y que firme un enganche como oficial de por lo menos cinco años.

Los retirados.

Los militares americanos que cumplen veinte años de *servicio activo* pueden, si quieren, retirarse. Aquellos que entraron en servicio antes del 8 de septiembre de 1980 tienen derecho al 50 por 100 del sueldo base (incluyendo los bienes). Se aumenta este porcentaje en el 2,5 por cada año después del vigésimo, hasta el trigésimo, para un total máximo del 75 por 100. Salvo en pocas excepciones, nadie puede pasar de treinta años de servicio activo; por esto (salvo retiros por causas médicas) *nadie* puede cobrar más del 75 por 100 en el retiro. La paga del que entró en activo entre el 8 de septiembre de 1980 y el 1 de agosto de 1986 se basa en la media de sus tres años de paga mayor, multiplicada por 2,5 por año de servicio. Aquellos que entraron después del 1 de agosto de 1986 tienen derecho al 40 por 100 del sueldo base a los veinte años de servicio, que se aumentará en el 3,5 por 100 por año hasta el trigésimo. El militar retirado recibe sus cheques mensuales mientras viva, que se aumentan periódicamente por el coste de la vida, pero nunca alcanzan al mismo porcentaje. (Se estima que los retirados militares han perdido un 10 por 100 de poder adquisitivo en los últimos cinco años.) Una vez que el militar retirado puede cobrar el retiro por la Seguridad Social (a los 62 años, si no trabaja, en un 60 por 100 de la cantidad máxima; a los 65 años, aunque trabaje, si no gana más de \$7.000 al año, el 100 por 100) cobrará ambas cantidades sin reducciones, salvo IRPF.

Los privilegios de uso de las bases están a discreción de los comandantes de las mismas dentro de los EE. UU., pero todos autorizan el uso máximo por los retirados y sus familiares autorizados. Fuera de los EE. UU. todo depende del acuerdo entre los dos países. (Desde hace diez años estos privilegios para los retirados en España están muy restringidos.) Los militares retirados pueden viajar (*sin* sus familiares) en aviones militares (incluidos los fletados por el Gobierno) dentro de los EE. UU. Si hay plazas, no tienen prioridad sobre nadie con independencia de su categoría; es el último de la fila, pero si hay asiento libre puede viajar previo pago de \$10 por gastos administrativos. Estos mismos pueden viajar *con* sus familiares desde fuera de los EE. UU. de la misma manera, previo pago de \$5 para gastos.

El día 31 de diciembre de 1990 había 1.601.142 militares retirados, de los cuales 36.103 residían fuera de los EE. UU.

Leland DENVER RICE



A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos 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.

Los originales, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; la Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Otros subtítulos subordinados a éstos llevarán doble subrayado, ondulado y continuo, para su impresión en negrita cursiva. Otros de menor entidad, subrayados en línea continua (cursiva). Asimismo se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecomillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindir de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando la haya (OTAN en lugar de NATO, Armada de los Estados Unidos en vez de US Navy, etc.).

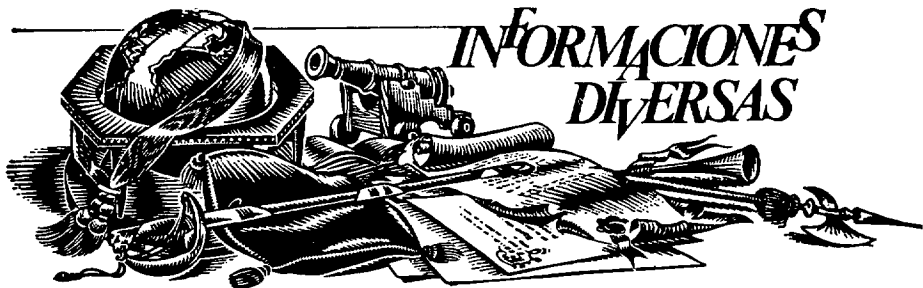
Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas.

En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más sintético posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, al que se acompañará de la dirección completa, con distrito postal, del autor, deberá figurar su firma.



CRÓNICA SENTIMENTAL DE UNA GUERRA



El 27 de junio zarpaba rumbo a España la fragata *Reina Sofía*. Zarpaba desde puerto de Zayed, en el Emirato de Abu Dhabi. Zarpaba desde el golfo Pérsico, siempre en ebullición y tan en primera página de los periódicos en los últimos meses.

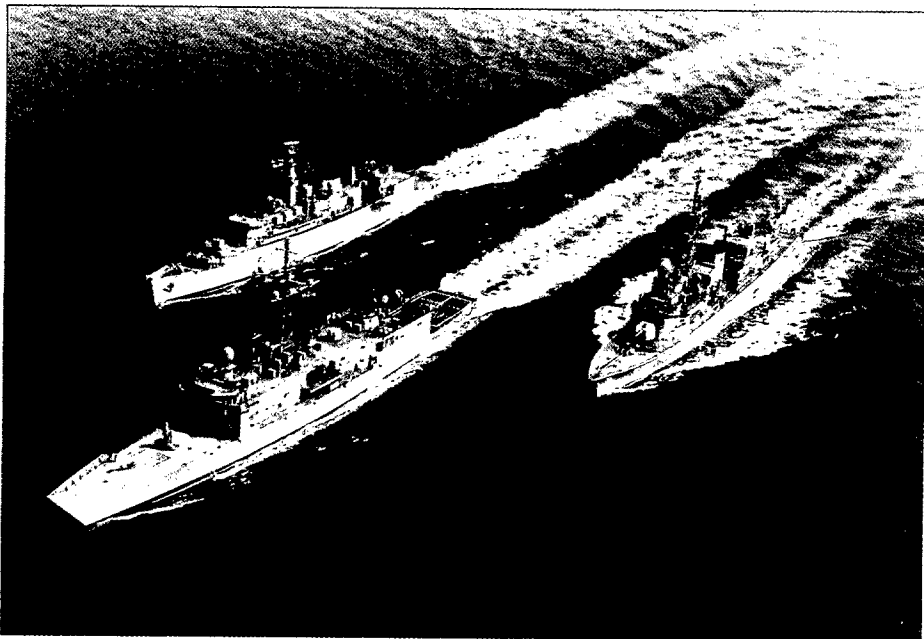
No era la partida de un barco, no era un barco más. Era nuestra última fragata en el Golfo, de vuelta a casa tras una campaña de muchos meses.

En el muelle un pequeño grupo de esposas saludaba a la dotación, un par de policías observaba la escena con curiosidad; frente a la pasarela, el comandante, capitán de fragata don Guillermo Carrero y yo observábamos, de pie, bajo un sol de cuarenta y muchos grados, la escena siempre cargada de emoción y más en aquellos instantes.

Recordé en ese instante la larga fila de personajes que cruzaron la pasarela de esa y otras fragatas. Recordé a S. A. R. el Príncipe de Asturias, al ministro Serra, a parlamentarios, a vocales asesores, a cantantes sugestivas, a directores generales achicharrados por el calor y a un enjambre de periodistas atropellándose voraces de noticias a su alrededor, a tantos y tantos otros que de una u otra forma habían formado parte del trajín continuo al que la guerra había dado lugar.

Atrás quedaban homenajes, salutations, frases de ánimo, tan sólo el ronroneo de las turbinas del barco y la sirena diciendo adiós. ¿Quién sabe si para siempre?

Ese silencio me pareció tanto o más grave que otras circunstancias más solemnes. El silencio nos retrotraía a tantas cenas, el comandante y yo solos, absolutamente solos, en cualquier restaurante de la ciudad, a los controles del



La *Reina Sofía* en el Golfo, acompañada por la *HMS Brilliant* (Reino Unido) y destructor *Montcalm* (Francia). Junio, 1991.

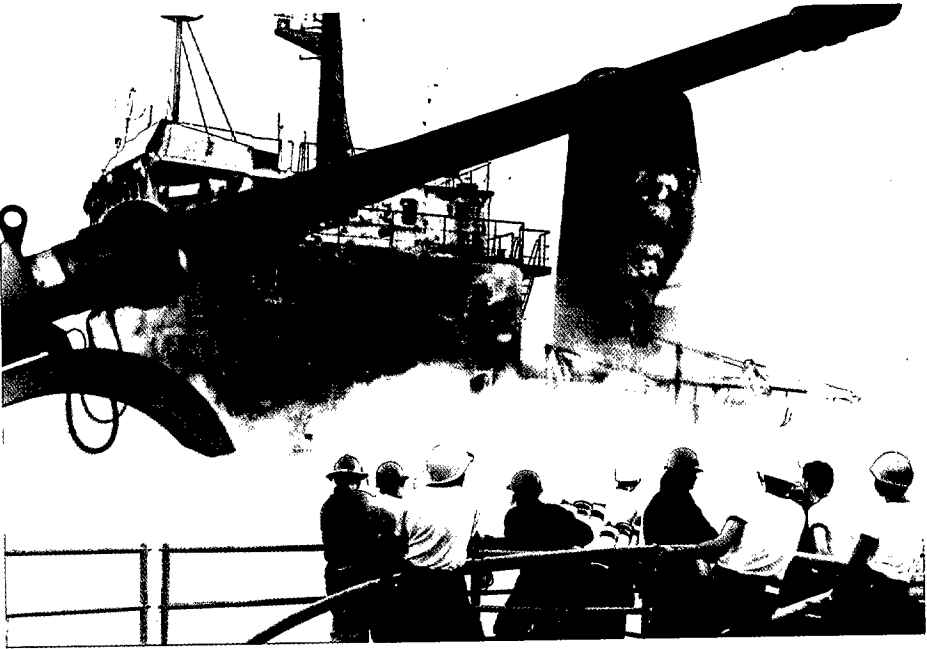
ejército en las calles, a las idas y venidas de carros de combate, a los rumores de invasiones, de magnicidios políticos, a los miedos, a las calles vacías. A los españoles que decidieron quedarse porque al fin y al cabo aquí estaba su casa, su familia y su vida. A la CNN echando humo día y noche, a los corrillos de las agencias de télex, a aquellos que en voz baja nos confesaban que tenían miedo, a tantas y tantas cosas...

El último barco se iba, y mientras el doble silencio, el del muelle y el nuestro propio, se espesaban, no pude contenerme:

- Da un poco de tristeza, ¿no te parece?
- Sí, es cierto —me dijo el comandante—. Un período de la Historia se termina aquí.

Seguimos viendo al barco marcharse y oíamos los comentarios entusiasmados de las mujeres de los suboficiales sobre el retorno de sus maridos a casa. Yo me sentía honrado y triste, nostálgico pero orgulloso de haber tenido a mi lado durante tantos meses una persona que nos descubrió la Armada y todo el mundo que en ella bulle.

La profesionalidad, la abnegación y un gran sentido del humor son valores que ha mantenido entre nosotros en todo momento Guillermo Carrero. Y si



La *Reina Sofía* colaborando en la extinción del incendio del mercante *Free Power*. Golfo Pérsico, junio, 1991.

el barco se va, se fue. Si muchos de los testimonios de esta historia desaparecerán o se dispersarán por este mundo, no hay cuidado, Guillermo, que muchos de nosotros, y yo el primero, no olvidaremos tu sufrido trabajo siempre con una sonrisa. Y si el barco se va, se fue, el recuerdo que fue estará vivo. Siempre a tus órdenes.

José María RODRÍGUEZ COSO
Primer secretario de la Embajada de España en Abu Dhabi





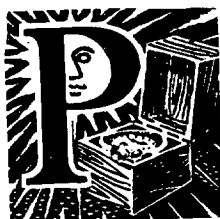
Quinta Avenida. Autor: Manuel Fernández Rivera.



GUÍA DE DESCUBRIDORES

Juan Fernández y Pedro Sarmiento de Gamboa

Juan Fernández (1574).



ARA el investigador habituado a la precisión resulta incómodo adentrarse en la vida de hombres como Juan Fernández, poco documentada y llena de lagunas y contradicciones. La primera incertidumbre surge al determinar el lugar de su nacimiento; si para el chileno José Toribio Medina vio aquél la luz en Cartagena o en un lugarejo asturiano llamado Ferrara (1), otros sostienen que nació en el Puerto de Santa María o aún en Jerez

de la Frontera (2).

Sabemos que este piloto llegó a Chile en 1550, que en 1560 actuaba como contramaestre en Perú, que en 1567 acompañó a Francisco Villagrà en su expedición a la isla de Chiloé y que en 1570 era, en Valparaíso, maestre y piloto del navío *San Juan Vizcaíno* (3). Pese a las dificultades suscitadas por

(1) J. Toribio Medina: *El piloto Juan Fernández...*, pág. 2, y *Diccionario biográfico colonial de Chile*, pág. 288.

(2) Ramón Manjarrés: *En el Mar del Sur. Expediciones españolas del siglo XVIII*, pág. 8, y Antonio Sánchez de Neyra: *Las islas de Juan Fernández*, en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, abril 1975, pág. 417.

(3) José Jáudenes: *El piloto Juan Fernández «el brujo»*, en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, septiembre 1958, pág. 361.

los muchos homónimos que viven en su época y en el propio escenario ultramarino de sus actividades, podemos aceptar que vino al mundo hacia 1529.

La campaña más conocida de Fernández tiene su origen en las graves dificultades que presentaba la comunicación entre Perú y Chile. Si las terribles cordilleras andinas y los desiertos inacabables entorpecían el tránsito por tierra, tampoco el viaje por mar era un paseo placentero. Las naves, entre El Callao y la costa chilena de Valparaíso, debían hacer un camino de más de 1.260 millas náuticas, arrumbadas más o menos al sursueste; pero había dos circunstancias que atormentaban a los pilotos: Los luego conocidos alisios del sudeste, que imponían la ceñida y el escasísimo andar, y la corriente peruana de Humboldt, entonces ignorada, que tiene su origen en el polo antártico y recorre las costas chilenas y peruanas de sur a norte.

Si el trayecto de Chile a Perú podía hacerse en veinte o veinticinco días, el inverso exigía entre tres meses y un año, según las circunstancias. El ejemplo más curioso de esta tardanza nos lo cuenta el dominico fray Reginaldo Lizárraga, que embarcó en El Callao con un matrimonio español, en procura de tierras chilenas. Dice el fraile que en el transcurso del viaje se engendró y nació una criatura de aquella pareja, y cuando la nao apenas había llegado al puerto de Coquimbo, «tornó su madre a se hacer otra vez preñada». El balance del cruce, pues, fue de un naonato y dos naogénitos.

¿No sería posible reducir considerablemente el tiempo de la travesía entre Perú y Chile? Ese fue el éxito de Juan Fernández; y la fórmula, hartamente sencilla. Se hizo a la vela desde El Callao el 26 de octubre de 1574 y, bien por propia intuición o por noticia que le hubiese proporcionado Hernando Lamero Gallego (4), se engolfó en el océano, separándose de las aguas costeras, y pudo surgir en la bahía chilena de Concepción a los treinta días de su partida. La novedad pareció tan inexplicable que no faltó quien le atribuyese pactos diabólicos, y aunque el asunto terminó en absolución, el pobre Juan fue empapelado por el Tribunal del Santo Oficio establecido en Lima (5).

Pero la breve campaña tuvo otros resultados que perpetuarían el nombre del piloto: Entre el 6 y el 11 de noviembre avistó dos islas, que bautizó San Félix y San Ambor o Ambrosio. Y ya más al sur, el 22 del mismo mes descubrió las que él cristianó *Santa Cecilia*, pero que pronto tomaron su nombre y apellido, y en las que apenas se detuvo, ansioso de rematar con prontitud el objetivo principal de su viaje. San Félix, como a 600 millas de la costa chilena, es una roca volcánica de 183 metros de altura, en 25° 20' sur y 81° oeste; a poco más de una milla de su extremo nororiental se levanta el islote González, de 850 metros de largo por 400 de ancho. La isla de San Ambrosio o *San Ambor*, a unas 10 millas a levante de San Félix, es también volcánica y tiene parecidas dimensiones, aunque ligeramente más alta.

(4) Fernando Guillén Salvetti, en ob. inéd. *Los descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, cap. XXI.

(5) Claudio Gay: *Historia de Chile*, tomo II, pág. 66.

El grupo de Juan Fernández está formado por tres islas, la mayor de las cuales en 33° 40' sur y 78° 50' oeste, recibe el mismo nombre y también los de *Robinson Crusoe* y *Más a Tierra*; es fertilísima, mide 22 kilómetros de largo por más de 7 de ancho y su mayor altura es de poco más de 900 metros sobre el mar. A escasa distancia de su extremo sudoccidental se halla la pequeña Santa Clara, de no más de 5 kms.² de superficie. Remata este grupo la llamada Más Afuera, y en algunas cartas *Alexander Selkirk*, sobre 33° 50' de latitud meridional y 80° 50' de longitud oeste, con una superficie de 85 kms.². Como consecuencia de un altercado con el capitán de su barco, el marinero escocés Alexander Selkirk pidió en 1704 ser desembarcado en una isla de este grupo, donde permanecería en dura soledad hasta que en 1709 fue recogido por el corsario Wood Rogers. La andanzas de Selkirk inspiraron al escritor inglés Daniel Defoe su conocidísima novela protagonizada por Robinson Crusoe.

Aunque sin mayor fundamento, también se atribuye a este piloto un oscuro viaje de exploración. La noticia procede de un documento redactado en Valladolid, en 1609, por el doctor Juan Luis Arias, según el cual Juan Fernández partió de Chile en 1576 y, sobre los 40° de latitud austral, descubrió una costa prolongada cuyos habitantes, blancos y bien formados, le recibieron amistosamente; Fernández, para evitar la competencia de navegantes extraños, guardó el secreto de su hallazgo, que se produjo después de navegar un mes desde Chile, arrumbado al oeste y sudoeste. Podría pensarse en las islas de Nueva Zelanda, pero resulta inadmisibles que las 6.000 millas largas que las separan de la costa chilena pudiera hacerlas una pequeña nave de la época en poco más de treinta días.

El piloto Fernández luchó después en la pacificación de Chile entre 1577 y 1583 y obtuvo título de piloto mayor del Mar del Sur. Si bien fijó su residencia en Santiago, no abandonó del todo su vida marinera hasta cumplidos los 60 años. Su hora definitiva le llegó a principios de 1599, cuando rondaba los 70 años.

Pedro Sarmiento de Gamboa (1579).

Aunque aquí debemos subrayar el viaje iniciado por Sarmiento en 1579, que supondría la más detallada y valiosa exploración del estrecho de Magallanes realizada hasta entonces, con su primera travesía completa de poniente a levante, la biografía de este cosmógrafo es tan rica en acontecimientos náuticos que bien podemos plasmar sus andanzas en una apretada semblanza.

Este ilustrado hombre de acción, austero, tenaz, honrado, amante de su patria, militar, cartógrafo, historiador, cosmógrafo y buen escritor, calificado como nuestro nauta «más señero del siglo XVI» y «piloto extraordinario para aquel tiempo de navegantes rústicos y practicones» (6), era hijo del ponteve-

(6) Julio Guillén Tato: *Colección de diarios y relaciones...*, tomo III, pág. 10.

drés Bartolomé Sarmiento y de la vizcaína María de Gamboa. Vio la luz en Pontevedra hacia 1532, aunque también se apunta a Alcalá de Henares como su cuna (7). En su mocedad se familiarizó con el latín, las matemáticas y la literatura clásica, materias de las que habla con soltura en sus escritos. Sobre los 18 años abandonó la casa paterna y quizá siguió a las tropas del emperador Carlos por los caminos de Italia, Flandes y Alemania.

Ya en 1555 partió para Nueva España y durante un par de años desfogó en tierras mejicanas y guatemaltecas sus ansias de vivir y de aprender. En 1557 aparece Sarmiento en Perú, donde quizá navegó por la costa y viajó al interior, con lo que pudo adquirir parte de los conocimientos que vertería luego en su obra *Historia de los Incas*. Los inquisidores del Tribunal del Santo Oficio, tanto en Méjico como en Lima, expedientaron a nuestro hombre por supuestas prácticas astrológicas de dudosa ortodoxia; todo se reducía al uso de talismanes, entre ellos una sortija, para «tratar con mujeres y haber gracia con ellas» (8). Y aunque el buen humor y la chanza sazonzaban estas actividades, el travieso gallego sacó en limpio una tanda de palos en la plaza pública mejicana y, ya en Perú, una ración de ayunos y encierro conventual.

Tras su participación en el descubrimiento de las islas de Salomón, de que ya hemos tratado, los desacuerdos entre Mendaña y Sarmiento culminaron con la comparecencia de ambos ante la Audiencia de Los Reyes (Lima), para dar cuenta de las vicisitudes del viaje y sostener un careo ante el delegado real, el flamante virrey don Francisco de Toledo. Del resultado de estas diligencias habla el hecho de que don Francisco incorporase a Sarmiento a su séquito, con el fin de que le acompañase en su visita general al virreinato y escribiese la historia de los incas.

La citada visita se inició en Jauja el 23 de octubre de 1570 y habría de durar cinco años. Sarmiento iba como alférez general e historiador, pero no perdía oportunidad para ofrecerse a participar en nuevas exploraciones del Pacífico. Además de realizar encuestas entre indígenas y viejos conquistadores allí afincados, base de las *Informaciones* que el virrey enviaba a la corte española, Sarmiento concluyó en febrero de 1572 su *Historia índica*, también remitida al rey y que no se daría a la imprenta hasta 1909. Entre otras acciones, intervino en la campaña de Vilcabamba, reducto del último de los incas, y, ya en 1574, en la lucha contra los feroces chiriguanos.

Las depredaciones de uno de los más osados piratas ingleses iban a sacar al navegante pontevedrés de sus tareas de secano. Francis Drake, en el transcurso de su vuelta al mundo y después de entrar en el Pacífico por el estrecho de Magallanes, cometió una serie de tropelías en las indefensas costas de Chile y Perú. Cuando el virrey supo que el británico había entrado en el

(7) Amancio Landín: *Vida y viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa*, págs. 13-14.

(8) José Toribio Medina: *Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en Chile*, tomo I, pág. 318.

puerto del Callao el 13 de febrero de 1579, donde picó las amarras de siete naves y se llevó otra con buena carga, dispuso que dos barcos salieran a detener al intruso; pero estos buques, inadecuados para el empeño y sin artillería, sólo pudieron ver cómo la *Pelican* (capitana de Drake, ahora rebautizada *Golden Hind*) se perdía de vista arrumbada al noroeste. El virrey Toledo, dispuesto a cercenar los propósitos del inglés, aprestó dos naos que a las órdenes del general Luis de Toledo partieron a la búsqueda de aquél el 27 de febrero. Sarmiento embarcó como sargento mayor. Pero las dos semanas de ventaja que les llevaba Drake y la errónea derrota dispuesta por el general permitieron al inglés llevarse un suculento botín de varias naves españolas. Las dos naos del virrey tornaban sin fruto al Callao dos meses más tarde.

El temor a que se repitiese aquella irrupción inglesa en el Mar del Sur iba a propiciar la más dramática y larga empresa de Sarmiento: el descubrimiento completo y minucioso de la travesía del Magallanes del Pacífico al Atlántico y la posterior fundación de poblaciones en sus orillas, a fin de estrangular con fuego artillero cualquier tentativa contra los intereses de España.

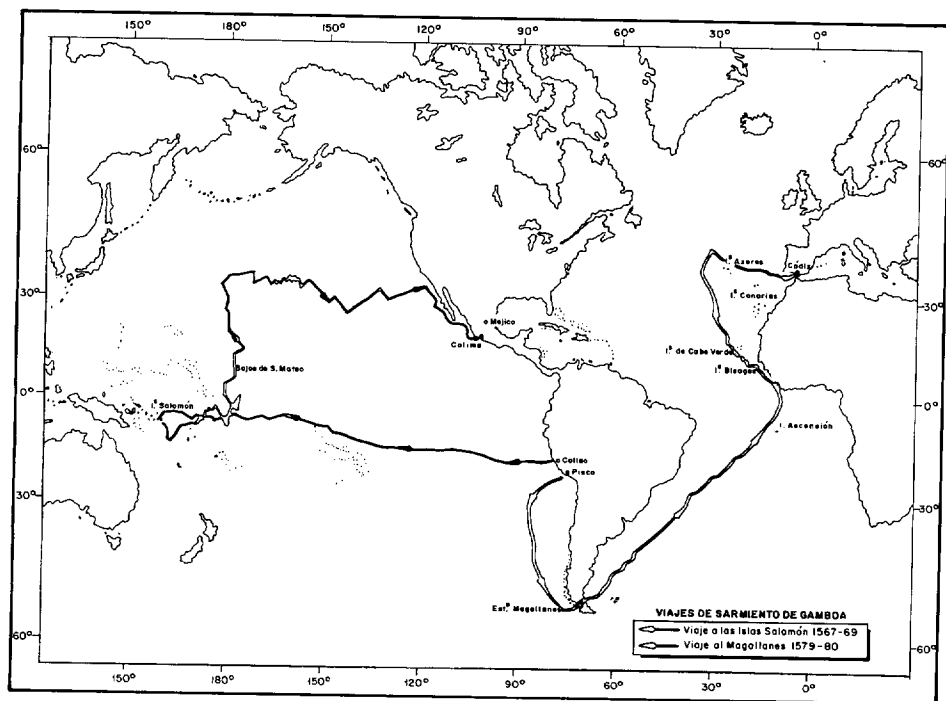
Se alistaron los navíos *Nuestra Señora de la Esperanza* (capitana) y *San Francisco de Asís* (almiranta), el primeros de los cuales debería cruzar el Atlántico para dar cuenta del viaje a Felipe II, mientras que el otro habría de volver a Perú con noticias de la campaña. Sarmiento, según instrucciones del virrey, procuraría trazar cartas del estrecho, hacer amistad con los indígenas, así como estudiar fauna y flora de tierra y mar, «tanteando la parte y lugar donde con mayor comodidad se pueda hacer población y fortaleza» (9). El virrey Toledo, «por la confianza que de vuestra persona tengo... ya que sois cosmógrafo y teneis tanta espiriencia de las cosas del mar», nombró capitán superior de las naos a Sarmiento de Gamboa, quien no ignoraba que acaso la mayor dificultad para encontrar el acceso del estrecho desde el Pacífico residía en las muchas bocas y canales que hay en sus proximidades, causa del desistimiento y pérdida de varias expediciones anteriores, como las de Francisco de Ulloa y de Francisco Cortés Ojea.

Partieron las naos del Callao el 11 de octubre de 1579. A bordo de la *San Francisco* iba como almirante Juan de Villalobos, pronto inclinado a adelantarse o alejarse de la capitana, quizá con idea de volver grupas y abandonar a Sarmiento en su durísimo empeño. El relato de este último fue dado a la estampa en Madrid, en 1768, por Bernardo de Iriarte; su lectura es un regalo para quien guste de las calidades literarias, de los modismos náuticos y de los testimonios palpitantes. Ya sobre los 50° de latitud sur, antes de alcanzar la boca del estrecho, los españoles padecen tormentas, fatigas, roturas de velas y cables, hambre, frío y enfermedades; pero, en el decir de Sarmiento, «más vale que digan: aquí pasó hambre fulano y hizo lo que era obligado a Dios y

(9) Armando Braun Menéndez: *Pequeña historia magallánica*, pág. 6.

a su rey, que no que digan: por desordenado, se consumió y no efectuó a lo que fue enviado».

En la entrada occidental del Magallanes esperó Sarmiento la llegada de la almiranta; inútil espera, puesto que Juan de Villalobos, alegando un fuerte temporal que les llevo hasta los 56° sur, arrumbó a la costa peruana. La *Nuestra Señora de la Esperanza*, pues, se adentró sola en el temible paso. Sus hombres, siempre amenazados por imprevistas corrientes y muchos bajos, toman posesión de aquellas soledades y sitúan y dan nombre sobre la carta a todos los accidentes geográficos. Con la pequeña lancha hacen incursiones por aguas peligrosas y toman contacto con los indios patagones, de uno de los cuales recibe Sarmiento un flechazo entre las cejas. El 27 de febrero de 1580, al desembocar en aguas atlánticas, culmina la capitana su histórica tarea.



El 19 de abril fondean y se abastecen en la isla de Ascensión, donde colocan una tabla escrita «por memoria de haber llegado allí la primera nao del Perú que desembocó por el estrecho, de la Mar del Sur a la del Norte». El 28 del mismo mes recalán en tierra africana de Sierra Leona y el 23 de mayo, después de una refriega con dos naves francesas, surgen en la isla caboverdiana de Santiago, con el casco «hecho un prado de hierba y caramujo, de la larga navegación». El 18 de julio llega Sarmiento al puerto de Angra, en la azo-

reana isla Tercera, y el 15 de agosto reconoce el cabo portugués de San Vicente, para rendir viaje cuatro días más tarde en tierra de España.

Nuestro capitán se fue a Badajoz y allí informó a Felipe II de la larguísima campaña. Esta visita iba a ser la chispa que encendería el empeño del resto de su vida: fundar villas españolas en las riberas del Magallanes. El detalle de sus trabajos y desventuras no es para este lugar. En resumen: Después de largos preparativos y de una nueva entrevista de Sarmiento con el monarca, entonces residente en la villa lusitana de Tomar, el 9 de diciembre de 1581 partió de Cádiz una armada de 16 buques, con 2.048 almas a bordo, cuya misión fundamental era establecer poblaciones en el paso magallánico.

Iba como capitán general don Diego Flores de Valdés —desacierto mayúsculo, de gravísimas consecuencias—, mientras que Sarmiento embarca con nombramiento de gobernador y poblador del Magallanes. Luego de una larga estadía en Cabo Verde, y de perder en el camino 153 hombres, llegaron las naves a Río de Janeiro el 25 de marzo de 1582, donde morirían más de 200 españoles, víctimas de enfermedades diversas. Después de la invernada brasileña, durante la cual padeció la flota robos sin cuento, que el general no quiso atajar, en noviembre volvieron las naves a la mar, camino del sur.

Apenas transcurridos unos días, los trescientos expedicionarios de la nao *Arriola* se fueron con su barco al fondo del océano, casi al tiempo que otras dos naos naufragaban en la isla brasileña de Santa Catarina, donde desertó un buen puñado de hombres. Finalmente, las naves restantes —algunas habían sido desechadas por Valdés y enviadas de nuevo a Río— entraron en el Magallanes a mediados de febrero de 1583. Pero ante la dureza de los vientos contrarios, el general Flores de Valdés, «por puro miedo, o mala voluntad, o todo junto», tornó al Atlántico seguido por otras dos naos y abandonó definitivamente la expedición. Sarmiento, incapaz para acometer la empresa con su único buque, volvió a Brasil y el 27 del mismo mes llegaba a San Vicente de los Santos. Más tarde se reunió en Río de Janeiro con otras cuatro naos, ahora a las órdenes de Diego de la Ribera, sucesor de Diego Flores, y el 2 de diciembre zarparon las cinco naos camino del estrecho, con poco más de 500 personas. El 4 de febrero de 1584 estaban en la embocadura del Magallanes.

Sin adentrarse apenas en el paso, fundó Sarmiento una primera ciudad llamada *Purificación de Nuestra Señora*, en donde desembarcó con algo más de 300 españoles, entre ellos 13 mujeres y algunas criaturas. Como no encontraron agua, se trasladaron al Valle de las Fuentes y allí fundaron la villa *Nombre de Jesús*. Mientras tanto, como se había convenido, Diego de la Ribera partió de vuelta con sus naos y dejó a la llamada *María*, muy ruin de pertrechos, al servicio de los colonos. La zona del primer asentamiento era inadecuada para subsistir, por lo que Sarmiento, ordenando que la *María* se adentrase por el canal en busca de mejor lugar, inició, con casi un centenar de hombres, una exploración por la orilla norteña del Magallanes, cara a poniente. Mal abrigados, con los pies descalzos y llagados, hostigados por flecheros indígenas y

soportando fríos intensísimos, durante quince días hicieron nuestros hombres una marcha extenuante, hasta que hallaron a la nao fondeada en un paraje más propicio. Allí fundaron la villa que, en homenaje al rey, llamaron *Ciudad de Don Felipe*.

El 24 de mayo partió Sarmiento en la nao hacia *Nombre de Jesús*, a donde llegaría el 25, para llevar noticias a los que allí habían quedado y volver con provisiones a *Don Felipe*; pero dos días después un viento muy duro tronchó el único cable de la nao y la arrastró al Atlántico. Sarmiento estaba a bordo; después de 34 días de hambres y fríos llegó a Todos los Santos, y ocho días más tarde fondeaba en Río de Janeiro. Tanto aquí como luego en Pernambuco trató el gobernador del Magallanes de acopiar socorros para sus pobladores; pero cuando navegaba camino de Bahía, un temporalazo despedazó a la *Santa María* contra la costa. Los naufragos caminaron hasta Bahía (Salvador) y aquí consiguieron un pequeño barco, con el que llegaron a Espíritu Santo y después a Río, de donde pudieron partir hacia el estrecho con alguna ayuda. Tras dejar por la popa el paralelo del Río de la Plata, les alcanzó tan espantosa tormenta que «pareció haberse abierto el mar en un abismo de fuego», y así hubieron de correr a palo seco hasta el puerto carioca, de donde habían salido 51 días antes.

Los acreedores de Sarmiento se cerraron en banda. De las cartas por él escritas al rey no llegaba respuesta alguna. Muy enfermo, el 22 de junio de 1586, en Bahía tomó pasaje en una carabela portuguesa para implorar al monarca ayuda para los colonos pero, a la altura de las Azores, tres naves de piratas ingleses se adueñaron de la carabela y Sarmiento llegó prisionero a Plymouth el último día de agosto. El dueño de las naves apresoras era un favorito de la reina Isabel, sir Walter Raleigh, que conversó con nuestro cosmógrafo en Windsor; la charla se desarrolló en latín, y el personaje español pareció tan interesante al inglés que éste promovió un encuentro de Sarmiento y la *reina virgen*. La audiencia tuvo lugar en Londres, y el coloquio, que duró más de hora y media, también se mantuvo en la lengua de Horacio. Quizá se concertase entonces alguna misión diplomática que el navegante llevaría a Francia o a España; lo cierto es que se le concedió inmediatamente libertad y algún auxilio.

El 30 de octubre abandonó Londres y pasó sucesivamente a Calais, Dunkerque y París, capital en la que fue recibido y socorrido por el embajador español, don Bernardino de Mendoza. Ya camino de la frontera, cerca de Bayona, fue encarcelado por arcabuceros del conde de Bearne, más tarde Enrique IV de Francia, que, como hugonotes, «con ningún católico tienen ni quieren paz». Llevado a Mont-de-Marsan, padecería prisión en un hediondo calabozo durante más de tres años, hasta ser rescatado por Felipe II mediante la entrega de 6.000 escudos y cuatro caballos escogidos. A mediados de 1590 llegaba el cosmógrafo a España, con el pelo cano y la boca desdentada.

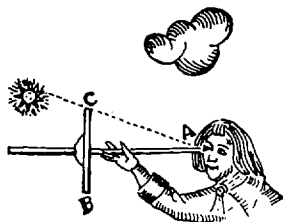
El rey recibió a Sarmiento en El Escorial. El navegante abogó otra vez por

los pobladores del estrecho y se ofreció para conducir la expedición. Ignoraba que aquellos cientos de infelices habían muerto, famélicos y consumidos, junto a las aguas del Magallanes, en el lugar que Thomas Cavendish, impresionado por el espectáculo de los cadáveres insepultos y los agónicos supervivientes, en enero de 1587 rebautizó *Puerto del Hambre*.

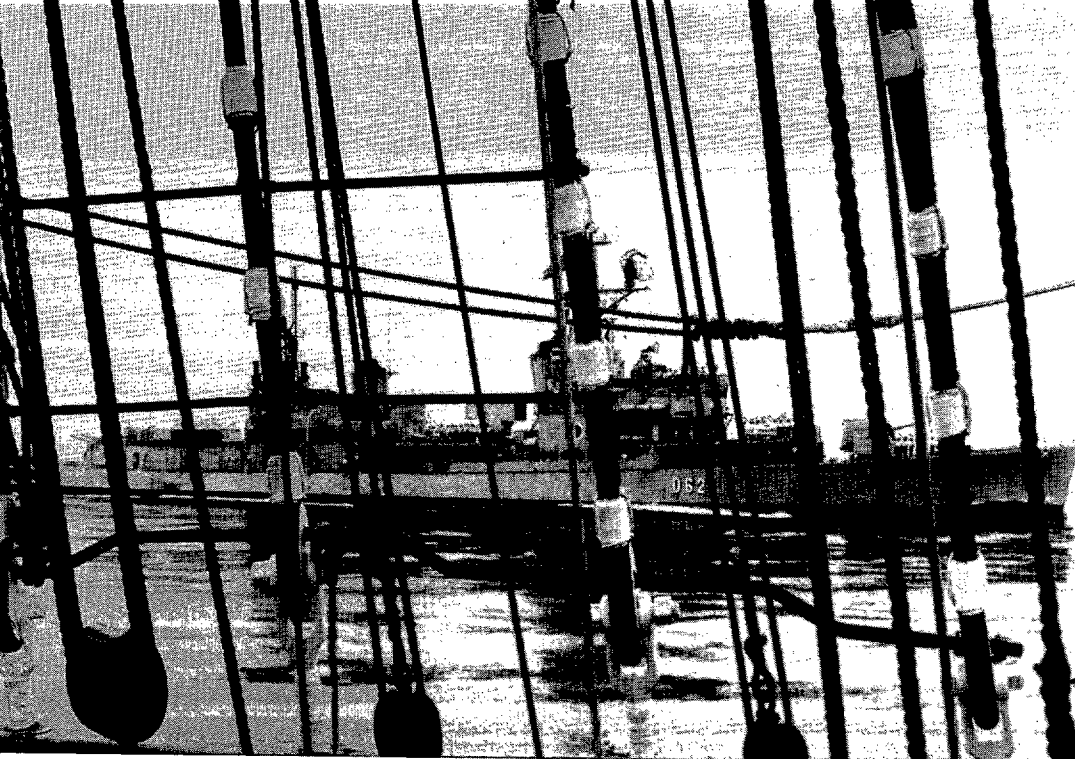
En los meses siguientes, Sarmiento insistió una y otra vez en aquel socorro, ejerció alguna actividad como censor y poeta, pidió el pago de cuanto la corona le adeudaba desde diez años atrás y, ya en noviembre de 1591, recibió nombramiento de almirante de una armada de 16 navíos, mandada por el general Juan de Uribe Apallúa, que habría de salir de Cádiz en la primavera próxima, para atravesar el Atlántico y custodiar el regreso de las ricas flotas de Tierra Firme y de Nueva España.

La armada partió de la bahía gaditana el 29 de mayo, y se dirigió hacia el cabo de San Vicente y la costa occidental portuguesa, para limpiar de corsarios aquellas aguas. A fines de junio, por ausencia del general Uribe, toma nuestro hombre el mando de las naves y pone rumbo a Lisboa. Débil y muy enfermo, acaba sus días, quizá el 17 de julio de 1592, en el lugar donde se abrazan el Tajo y la mar (10). Murió sirviendo, como había vivido.

Amancio LANDÍN CARRASCO



(10) José Miguel Barros Franco: *Los últimos años de Pedro Sarmiento de Gamboa*, discurso de ingreso en la Academia Chilena de la Historia, pág. 62.



Última singladura. Autor: Luis Moya Ayuso.

MITOLOGÍA MARINA Y LITERATURA ESPAÑOLA



En todos los hombres de todos los tiempos existe la tendencia innata a explicar el mundo que le rodea. Lo misterioso, lo desconocido, interpela al hombre hasta que éste le da una explicación más o menos convincente. Ésta se derrumbará cuando se encuentre otra más satisfactoria o verdadera; hasta entonces, esa visión del mundo será válida.

Dentro de esta dinámica es donde aparece la mitología. El saber científico, geográfico, teológico o filosófico ha tenido en la cultura occidental un primer embrión en lo mitológico.

La mitología es todo ese conjunto de mitos referidos a los dioses, semidioses y héroes de las religiones politeístas. A través de narraciones fabulosas ocurridas en un tiempo pasado e impreciso se ha ido forjando toda una explicación de la vida del hombre y del mundo en que vive.

La mitología más influyente en la civilización occidental es la griega, base de la romana, posterior a aquélla en el tiempo. Los personajes mitológicos griegos normalmente tienen su correspondiente latino; de ahí la duplicidad en la denominación de ciertos héroes o dioses mitológicos.

La viva imaginación de los pueblos mediterráneos fue el motor capaz de dar vida a todo un conjunto de seres de naturaleza diversa: unas veces, monstruosas; otras, benéfica, pero siempre de poderes sobrenaturales y por encima de los simples humanos.

Los personajes mitológicos pueden ser explicaciones de animales, plantas, fenómenos de la naturaleza, accidentes geográficos... Especial interés tienen las metamorfosis por las que un ser pierde su identidad para convertirse en otro.

El universo mitológico grecolatino es amplísimo, y además de un mismo personaje puede haber distintos mitos, incluso contradictorios. En este trabajo nos vamos a circunscribir a la mitología marina, por supuesto sin querer agotar el tema.

Seres mitológicos relacionados con el mar.

Afrodita.

Es la diosa del amor, llamada Venus en Roma. Nació del mar, de la unión de Zeus y Dione. Sus animales favoritos son las palomas. Un tiro de estas aves arrastraba su carro. Sus plantas preferidas son el mirto y la rosa.

El nacimiento de Venus de las aguas fue plasmado con una belleza sin igual por Boticelli.

Anfítrite.

Es la Reina del Mar, «La que rodea el mundo». Pertenece a la familia de las Nereidas, cuyo coro dirige. Poseidón se enamoró de ella por su belleza. Anfítrite se ocultó pero fue descubierta por los delfines, que, en medio de un solemne cortejo, la llevaron ante Poseidón, con quien se desposó.

Arión.

Iba hacia Corinto, su patria, en una nave repleta de tesoros, cuando cuatro marineros se apoderaron de él para robárselos. Les suplicó que le dejaran tocar por última vez su preciosa lira de oro, con la que era capaz de ejecutar una música exquisita. Comenzó, pues, a tocar y en un momento dado se lanzó al agua cuando pasaba un delfín que lo llevó en su espalda antes que el barco, a Corinto. Lo depositó en la orilla y rápidamente desapareció. Cuando llegaron los marineros, fueron arrestados y castigados. Para agradecer esta acción a los delfines, Arión puso en un promontorio que dominaba el mar una estatua que representaba a un hombre cabalgando sobre un delfín.

Bóreas.

Es uno de los dioses del viento, hijo del titán Astreo y de la diosa Aurora. Era quien impulsaba las naves, pero era violento y terrible en cuanto se encolerizaba.

Los otros dioses de los vientos eran: Notos, el viento Sur; Céfito o la brisa suave de Occidente, y el Euros o viento del Este.

Caliopé.

A veces, en algunas tradiciones mitológicas, se la considera como la madre de las sirenas. Es la musa bajo cuya protección está la poesía lírica.

Galatea.

Es hija de Nereo y una divinidad maríná. Una doncella blanca que habita en el mar en calma y es amada en vano por el monstruoso cíclope Polifemo. Ella está profundamente enamorada del pastor Acis. Un día el monstruo la ve a la orilla del mar con su enamorado, y cuando éste intenta la huida, le arroja una gran roca que lo aplasta. Galatea, finalmente, convierte al pastor en un río de aguas cristalinas.



Glauco.

Es un pescador que comió una hierba por la que se hizo inmortal, transformándose así en una divinidad marina.

Las diosas del mar lo purifican de todo rastro humano y toma nueva forma. Sus hombros se robustecieron y la parte inferior de su cuerpo se convirtió en una potente cola de pez; las mejillas se le poblaron con una espesa barba que adquirió reflejos verdes como la pátina del bronce.

Gorgona o Medusa.

Monstruo horrible que tiene dos hermanas iguales. Su cabeza tiene serpientes en lugar de cabellos; colmillos terribles de jabalí; manos de bronce y voladoras alas de oro. Sus ojos echaban chispas y el que osaba mirarlos quedaba petrificado. Sólo la pudo derrotar Perseo, cortándole el cuello, de donde nació Pegaso, el caballo alado.

Ícaro.

Castigado por Minos, con su padre Dédalo, ambos fueron encerrados en el terrible Laberinto de Creta. Dédalo fabricó unas alas para él y para su hijo, con el fin de escapar de la prisión. Antes de elevarse, le recomendó a Ícaro que no se elevase mucho. Sin embargo, éste, orgulloso, le desobedeció y se acercó tanto al sol que la cera de sus alas se derritió y cayó al mar. Este mar, desde entonces, se llamó Icaria, y rodea la isla de Samos.

Hay otra versión en la que a su padre, Dédalo, se le atribuyó la invención de las velas de los barcos.

Nereo.

Es un dios del mar. Hijo de Ponto —la ola marina— y de Gea —la tierra—. De su unión con Dórice nacieron las Nereidas.

Generalmente se le considera como un dios bienhechor y benévolo para los marinos. Se le representa barbudo, cabalgando a lomos de un tritón y armado con un poderoso tridente.

Ninfas del mar.

Estos seres mitológicos eran humanos y femeninos. Llevaban largas y cuidadas trenzas adornadas con caracolas, que les llegaban hasta sus minúsculos pies.

Las Nereidas eran unas ninfas que vivían en el mar Mediterráneo o en el Egeo. Eran hijas del dios Nereo.

Las Oceánides eran otras ninfas de los mares. Su número ascendía a unas tres mil.

Tanto a unas como a otras se les levantaban altares y se les hacían diversas ofrendas a lo largo de las costas.

Océano.

Es un anciano vigoroso, personificación del río que rodea a la tierra. La Luna y el Sol nacieron de él y a su seno volvían.

Océano es el padre de todas las diosas y dioses del mar. Estaba desposado con Tetis, que era el símbolo de la fecundidad del elemento acuoso. De ella tuvo más de tres mil hijos, que eran las olas del mar.

Orfeo.

Es el cantor por excelencia, y toca la cítara y la lira, cuyo invento se le atribuye. Viajando con los Argonautas es quien da la cadencia a los remeros. Incluso puede calmar las tempestades con la dulzura de sus cantos. Cuando la nave de los Argonautas pasa por entre las Sirenas, su canto dulce y melodioso es capaz de superar al de éstas, y consigue así retener a los marineros a punto de ser seducidos por aquéllas.

Parténope.

Es una de las sirenas, cuya tumba se enseñaba en Nápoles. Junto con sus hermanas las sirenas, se arrojó al mar, y las olas la dejaron en la playa donde se le hizo un monumento.

Ponto.

Ponto, la Ola, es la personificación masculina del mar y no tiene una leyenda propia dentro de la mitología.

Poseidón.

Dios del mar, a quienes los romanos denominaron Neptuno, era hijo de Crono y Rea. Vivía en un palacio situado en lo más profundo del mar, donde reside con Anfítrite, hija de Nereo. Cuando ella viaja por el mar va en un carro tirado por tritones que la anuncian soplando en unas caracolas.

Es también el rey de las orillas marinas y gracias a su poder pueden moverse las aguas de los ríos.

A Poseidón o Posidón se le representa armado con un gran tridente y montado en un carro tirado por unos seres monstruosos, mitad hombre y

mitad serpiente. En su séquito iban delfines, nereidas y genios marinos. Entre éstos estaba Proteo, pastor de focas, y Glauco.

Sirenas.

Son unos seres mitad aves y mitad mujeres, que engañan a los navegantes llamándolos y diciendo conocer el pasado y el futuro, los hipnotizan con unos dulcísimos cantos en que les prometen la felicidad.

Conocieron un lugar importante en la *Odisea*. Cuando Ulises pasa por donde ellas viven, se siente atraído por su cantar suavísimo y quiere escucharlo, pero toma precauciones para no dejarse arrastrar por su poder. Para ello, hace que lo aten al mástil del barco y pide que bajo ningún ruego le dejen escapar. Los marineros llevan los oídos fuertemente taponados con cera, mientras dura esta peligrosa travesía, que acaba felizmente. El astuto Ulises ha podido oír los cantos de las tres sirenas, pero no ha sido fatalmente arrastrado a la perdición como otros muchos incautos que sucumbieron a sus hechizos.

Tradicionalmente se ha considerado que vivían frente a la isla de Sorrento, en la costa de la Italia meridional.

Aunque las sirenas tienen una naturaleza de aves y de mujeres a un tiempo, también se las representa como seres cuya parte inferior es de pez, quizá por vivir en el agua.

Tritón.

Fue hijo de Anfítrite y Poseidón. Era medio hombre y medio pez y tenía el pelo largo y la cola cubierta de escamas.

Se caracterizó por su gran sabiduría y por poseer el arte de la adivinación. Él era dueño y señor de los mares bravos y violentos.

Al llegar a la edad adulta recorrió todos los mares montado sobre un enorme caballito de mar. Cuando su padre se lo ordenaba, amainaba la bravura de las olas tocando con su caracola.

Los griegos dieron diversas explicaciones de hechos naturales a través de las leyendas en que los seres sufrían una metamorfosis. Destacaremos por su interés en lo que nos concierne las tres siguientes.

Múnico.

Fue un rey, excelente adivino y hombre justo. Su mujer y sus hijos también eran virtuosos y amados de los dioses. Una noche fue atacado por unos bandidos. Como Múnico y su familia no los pudieron resistir, éstos los tiraron de unas torres y quemaron su casa. Zeus no quiso que murieran y los transformó en aves. Su hija Hipéripe, por miedo al fuego, se lanzó al agua, de donde salió convertida en un somormujo o en una gaviota, según distintas versiones.

Nérites.

Es un hijo de Nereo y Dóride. Este joven no quiso seguir a Afrodita —que se había enamorado de él cuando ella aún vivía en el mar— en su ascensión al Olimpo. Afrodita, enojada, lo convirtió en una concha adherida a una roca e incapaz de moverse.

Climene.

Es una hija del Océano, que unida a Helios dio a luz a Faetonte; cuando éste se estrelló envuelto en llamas por haber fracasado en su intento de conducir el carro del sol, su madre estuvo más de cuatro meses llorando su muerte. De esas lágrimas es de donde se formó el ámbar.

A veces, la mitología recoge bellas leyendas de amor, que perviven inalterables por el paso del tiempo. Los apasionados amantes se ponen como ejemplos de fidelidad en el amor. De las más directamente unidas al mar nos ha quedado la historia de Heros y Leandro.

Hero y Leandro.

Leandro era un joven que vivía en Abidos, enamorado de Hero, sacerdotisa de Afrodita. Ésta vivía en Sestos, en la orilla opuesta del Helesponto. Cada noche, Leandro atravesaba a nado el mar y para ello se servía de una hoguera que su amada le encendía en lo alto de una torre. Una noche, debido a una terrible tempestad, se apagó el fuego y Leandro, desorientado, se ahogó. Al día siguiente Hero bajó a la playa, y al descubrir el cadáver de su amado, que el mar arrojó hasta el pie de la torre, presa de dolor se arrojó desde lo alto para salir al encuentro de su amante fallecido.

Lugares geográficos relacionados con la mitología marina.

Algunos lugares o accidentes geográficos están unidos a una explicación mitológica.

Tenemos ciertos países o continentes que eran prodigiosos y que han desaparecido. Tal es el caso de la mítica Atlántida.

La Atlántida.

Platón nos la describe como un gigantesco imperio, mucho más grande que Egipto y Libia juntos, y situado más allá de las columnas de Hércules.

En este lugar había animales domésticos y salvajes, sobre todo, abundaban los elefantes.

Los habitantes de la Atlántida fueron capaces de construir una civilización

superior a las de la antigüedad. La arquitectura destaca por la magnificencia y belleza de sus jardines, templos, almacenes y puertos cubiertos. La perfecta construcción de las ciudades demostraba los grandes avances técnicos de los habitantes de este continente sumergido.

Toda la civilización atlántida se vino abajo después de un día y una noche de continuos terremotos que acabaron por sumergir las tierras de este mítico continente en lo hondo del mar.

Se han formulado múltiples hipótesis de dónde podría haber estado situada la Atlántida, en caso de ser real su existencia, pero ninguna de ellas ha llevado a la localización de estas maravillosas tierras.

Escila y Caribdis.

La dificultad que para atravesar el estrecho de Mesina tenían los navegantes de la antigüedad tendrá su explicación en la fabulosa existencia de Escila y Caribdis.

Escila era una ninfa enamorada del pastor Glauco, que era amado por la maga Circe. La maga la convirtió en un monstruo rodeado de perros que aullaban constantemente. Ésta, desesperada, se arrojó al mar Tirreno por un promontorio que por eso se llama de Escila. Frente a estos arrecifes estaba Caribdis, que tres veces al día aspiraba el agua del estrecho y la expulsaba.

En la *Odisea* se cuenta que pasado el peligro de las sirenas los barcos de Ulises deben navegar entre Sicilia e Italia. Allí está la temible Escila, escrutando el mar escondida para atrapar las naves que por allí pasen. Escila posee doce miembros, tiene seis pares de ojos, y se descuelga de su caverna en busca de presas que devorar. Al paso del navío de Ulises sacó el cuello y atrapó a un marinero en cada fauce. Consiguió el astuto Ulises pasar el torbellino de Caribdis hasta que fue tragado por haber comido unos bueyes que pertenecían al Sol. Odiseo se libró prodigiosamente en una balsa.

Las columnas de Hércules.

Cuando este héroe llegó a lo que se consideraba el fin del mundo, construyó las famosas columnas. Con su sobrehumana fuerza física fue capaz de separar dos montañas que había en un estrecho, y así nació el de Gibraltar.

El origen de la leyenda de las columnas hercúleas puede estar en que en cada parte del estrecho hubiera unas columnas grandísimas que, por tener sus capiteles de bronce, reflejasen el sol. Así pudieron servir de guía a navegantes fenicios y cartagineses.

Finisterre.

El cabo de Finis-terrae era el lugar en que los antiguos creían que acababa el mundo conocido. Éste remataba en una grandísima catarata, pues se creía que la tierra era plana y estaba flotando sobre el río Océano.

El sólo hecho de acercarse a este lugar provocaba el pánico aun en los navegantes más valerosos, pues además de ser engullidos por la catarata, podían ser atacados por diversos animales monstruosos que vivían en los alrededores del Finisterre.

Mitología marina y literatura española.

El hombre no sólo trata de explicar lo que le rodea, sino que se refiere a estas realidades a través del lenguaje común. Además, muchas veces asimila estos hechos mitológicos de tal forma que aunque no los crea, no quiere renunciar a ellos, debido a su belleza, poder de seducción a través de la fantasía, o por formar parte del legado recibido de civilizaciones anteriores.

Los hombres escriben de lo que llevan dentro de su cabeza y de su corazón. La literatura española está llena de ejemplos mitológicos que tienen su base en las leyendas grecolatinas. Muchas páginas memorables por su indudable calidad estética no se podrían entender sin el conocimiento siquiera somero de la mitología clásica.

La cultura clásica «renació» en el Siglo de Oro en España, y por ello toda la literatura de este período está plagada de referencias mitológicas.

Esta tradición, aunque fue en declive, no se perdió, sino que llegó hasta la literatura actual, aunque no con tanto vigor como en el tiempo anteriormente referido.

Sin querer hacer un elenco exhaustivo, iremos ejemplificando lo dicho arriba, a través de algunos de nuestros mejores escritores.

Fray Luis de León, en una poesía titulada «A Santiago», relata el viaje que el cadáver del Apóstol realizó hasta llegar a Galicia. En unos versos dice:

«Por las tendidas mares
la rica navecilla va cortando;
Nereidas a millares
del agua el pecho alzando,
turbadas entre sí, vanla mirando».

La referencia a las nereidas es una alusión mitológica un tanto original en una poesía de corte religioso. Sería más acorde hablar de los ángeles, por ejemplo. El espíritu humanista puede más en este momento.

Más adelante:

«Esfuerzo, viento, esfuerzo,
hinche la santa vela, hiere en popa;
el curso haz que no tuerza,
do Abila casi topa
con Calpe, hasta llegar al fin de Europa».

Abila y Calpe son las dos famosas columnas de Hércules, que constituían una de las siete maravillas del mundo. Acaba con una referencia «al fin de Europa», es decir, a la tierra cercana al Finisterre.

Góngora relata la historia de Ícaro en el siguiente soneto:

«No enfrene tu gallardo pensamiento
del animoso joven mal logrado
el loco fin, de cuyo vuelo osado
fue ilustre tumba el húmido elemento.

Las dulces alas tiende al blando viento,
y sin que el torpe mar del miedo helado
tus plumas moje, toca levantado
la encendida región del ardimiento.

Corona en puntas la dorada esfera
do el pájaro real su vista afina,
y al noble ardor desátese la cera;

que al mar, do tu sepulcro se destina,
gran honra le será, y a su ribera,
que le hurte su nombre tu ruina.»

El carácter barroco del mismo es manifiesto. Distorsión de la sintaxis, hipérbaton, empleo del «concepto» aludiendo indirectamente a los objetos, metáforas, perífrasis y el elemento mitológico.

El «húmido elemento» será la ilustre tumba de Ícaro, que despreciando el vergonzoso miedo del mar helado toca «la encendida región del ardimiento». El sol se convierte en «dorada esfera» que se corona con las plumas de las alas del joven cuyo vuelo es como el de las águilas —pájaro real—. Pero la cera se derrite e Ícaro cae al mar, que vuelve a verse como un sepulcro.

También el mar es ocasión de muerte y sepulcro para el joven Leandro. Quevedo lo recoge en su poema:

«Esforzóse pobre luz
a contrahacer el Norte,
a ser piloto el deseo,
a ser farol una torre.
Atrevióse a ser Aurora
una boca a medianoche,
a ser bajel un amante,
y dos ojos a ser Soles.

Embarcó todas sus llamas
 el Amor en este joven,
 y caravana de fuego,
 navegó reinos salobres.
 Nuevo prodigio del mar
 la admiraron los Tritones;
 con centellas y no escamas,
 el agua le desconoce.
 Ya el mar le cubre enojado,
 ya piadoso le socorre,
 cuna de Venus le mece,
 reino sin piedad le esconde.»

Dos elementos se oponen en este romance de Hero y Leandro: el fuego y el agua. El fuego de la hoguera que en lo alto de la torre encendía ella para guiar a Leandro, y el fuego de los amantes.

Su nadar rápido y ardoroso produce centellas y por eso el agua, que lo desconoce, le da muerte. Los tritones se quedan admirados de su destreza para desplazarse por las aguas. La cuna de Venus le socorre porque es la diosa del amor, pero acaba muriendo.

Quevedo añade más adelante:

«Ofensa le hizo Neptuno,
 estrella le hizo Jove.»

Neptuno, dios del mar, le quitó la vida, pero Júpiter lo subió al cielo transformado en una estrella.

Los versos finales hacen un resumen magnífico de la trágica historia de amor:

«De piedad murió la luz,
 Leandro murió de amores,
 Hero murió de Leandro,
 y Amor de envidia murióse.»

En el siglo XVIII, Arjona, en su soneto titulado «A Albino», recoge la aventura de Arión. Lo propio de la literatura de este siglo es el carácter didáctico, que también se puede observar aquí. La enseñanza es clara: es menos tirano el animal que el hombre, de quien no se debe esperar ayuda.

«Hallar piedad con llantos lastimeros
 entre los hombres Arión intenta
 y es más fácil que un delfín la sienta,
 que no los despiadados marineros;

pues rendido a sus trinos lisonjeros,
benigno el juez al joven se presenta,
y en su espalda la noble carga ostenta,
que arrojaron sus nobles compañeros.
¡Ay!, Albino; conócelo algún día;
no más el plectro con gemidos vanos
intente ya domar la turba impía.
No se vencen así pechos humanos;
busquemos en los tigres compañía,
y verás que nos son menos tiranos.»

Rubén Darío, en «Divagación», de *Cantos de vida y esperanza*, se refiere a diversos dioses olímpicos:

«Mira hacia el lado del bosque, mira
blanquear el muslo de marfil de Diana,
y después de la Virgen, la Hetaira
diosa, blanca, rosa y rubia hermana.
Pasa en busca de Adonis; sus aromas
deleitan a las rosas y los nardos;
síguela una pareja de palomas,
y hay tras ella una fuga de leopardos.»

Venus, la diosa del amor, que nació de las aguas del mar, es una cortesana envuelta en perfumes tan fragantes que prestan su olor a las flores. Las rosas y los mirtos eran las flores preferidas de Afrodita, que iba en un carro tirado por palomas blancas.

El preciosismo modernista con su lenguaje refinado y sensual, sus referencias mitológicas y el gusto por lo exótico se advierte con claridad en estos versos.

Alberti publicó *Marinero en tierra* en 1924. En este poemario aparece «A un capitán de navío», que vale la pena reproducir entero dada su belleza.

«Sobre tu nave —un plinto verde de algas marinas,
de moluscos, de conchas, de esmeralda estelar—,
capitán de los vientos y de las golondrinas,
fuiste condecorado por un golpe de mar.
Por ti los litorales de frentes serpentina
desenrollan al paso de tu arado un cantar:
—Marinero, hombre libre, que las mares declinas,
dinos los radiogramas de tu estrella Polar.

Buen marinero, hijo de los llantos del norte,
 limón del mediodía, bandera de la corte
 espumosa del agua, cazador de sirenas;
 todos los litorales amarrados del mundo
 pedimos que nos lleves en el surco profundo
 de tu nave a la mar, rotas nuestras cadenas.»

Aquí el elemento mitológico aparece brevemente, pero ha cambiado la perspectiva tradicional: el marinero ya no teme a las sirenas, las domina, las caza. Y ya no son las sirenas las que cantan, sino los litorales, las costas serpenteantes que se desenrollan al paso del capitán. En esta nueva visión del mar, éste no se presenta como terrible enemigo del hombre sino como compañero.

Pasará el tiempo y cambiarán los hombres, pero el mar seguirá siendo un enigma misterioso y atrayente para todos los que sepan apreciar su belleza y poder.

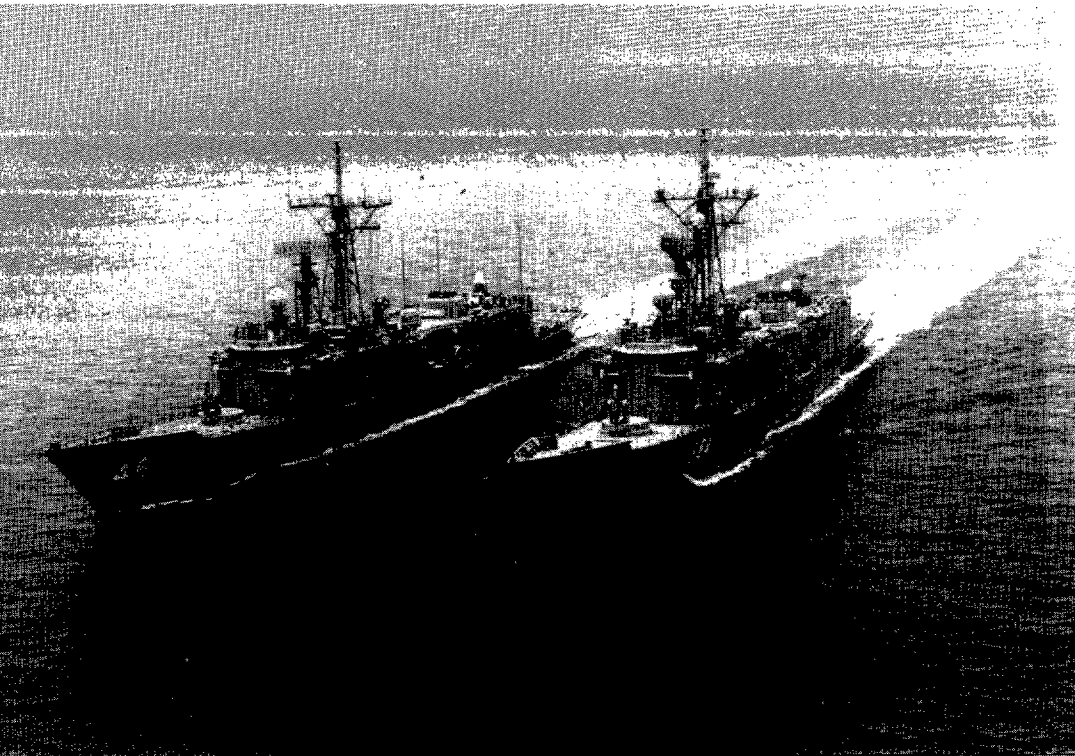
Y siempre habrá quien en una caracola, en la espuma o en un verso sea capaz de escuchar una sirena que le hechiza con sus cantos.

M.^a Jesús BUITRAGO RUBIRA
 Prof. agregado de Lengua y Literatura Española



BIBLIOGRAFÍA

- Alberti, R.: *Marinero en tierra*, Ed. Orbis. Madrid, 1982.
 Corominas, J., y Pascual, J. A.: *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Editorial Gredos. Barcelona, 1984.
 Fray Luis de León: *Poemas*, Ed. Planeta. Barcelona, 1980.
 Góngora, L.: *Antología poética*, Ed. Orbis. Madrid, 1982.
 Grimal, P.: *Diccionario de mitología griega y romana*, Ed. Paidós. Barcelona, 1984.
 De Vega, L.: *Antología poética*, Ed. Orbis. Madrid, 1979.
 Dirigida por Martínez Hidalgo, J. M.: *Enciclopedia General del Mar*, Ed. Garriga. Madrid, 1957-1989.
 Moliner, M.: *Diccionario de uso del español*, Ed. Gredos. Madrid, 1990.
 Quevedo, F.: *Poesía varia*, Ed. Cátedra. Madrid, 1987.
 Arjona: *Poesía española del siglo XVIII*, Ed. Orbis. Madrid, 1982.



Golfo Pérsico. «Reina Sofía» y USS «Rentz». Autor: Rafael Díaz Huélamo.

COMENTARIO INTERNACIONAL



La «alarma roja» de agosto.

No podía fallar. El mes de agosto, con su alegre carga vacacional y el des-pueblo de las grandes ciudades hacia playas o sierras, guardaba como tantas veces su baza sensacionalista para conmover al mundo. Del mismo modo que el verano del pasado año fue malgastado por la grave crisis del golfo Pérsico con una guerra como broche, que no ha servido ni para derrocar al dictador Sadam Hussein, ni para liberalizar al pueblo de Kuwait, este de 1991 se ha visto alcanzado de lleno por el golpe de Estado en la Unión Soviética (ya podría decirse ex unión), la reacción popular con los tanques de felices espec-tadores, la irresistible ascensión de Boris Yeltsin, el desplome del sistema comunista, los problemas del repuesto Gorbachov para patronear la desman-telada nave con la desintegración de las repúblicas, junto a la independencia de las Bálticas, y para guinda del calendario, la caótica situación de Yugosla-via (¿ex Yugoslavia también?) con la guerra civil manifiesta entre Serbia y Croacia, y la proyectada secesión de Eslovenia, que no sólo va a crear un peli-groso vacío en los Balcanes, sino que está atizando los movimientos separatistas en otras partes de Europa.

Desde que el 19 de agosto pasado, la televisión y las emisoras de radio moscovitas daban la noticia de que Mijail Gorbachov había sido destituido como presidente de la URSS, en base a inciertos problemas de salud no espe-cificados, hasta los momentos en que escribo esta crónica, de vuelta ya del verano, que no de los calores de los eventos, un verdadero aluvión de noti-cias, reportajes, crónicas, comentarios, prospectivas, y todos los etcéteras informativos que ustedes quieran, han llenado páginas de periódicos y revis-tas, han inundado las pantallas de televisión y las ondas radiofónicas, y han colapsado casi en exclusividad el marco de la opinión. Nunca he tenido mi car-peta de archivo tan desbordada de recortes, apuntes o gráficos, ni encontrado

tantas dificultades para lograr el seguimiento que responda a la estructura y dimensión del comentario. Por ello el análisis ha de ser asumido desde una perspectiva tremendamente cambiante y con los riesgos que ello comporta.

Sin entrar en los antecedentes de un golpe anunciado (al menos así lo había profetizado Eduard Shevardnadze, cuando dimitió de la cartera de Exteriores) y sin sacar conclusiones anticipadas de su incompleto final, se puede trazar el hilo conductor de una función en tres actos. A saber: el golpe la reacción, y las consecuencias, dentro de unas breves reflexiones de provisionalidad, y en las que todavía queda mucha tela por cortar. El desarrollo de los acontecimientos les ha imprimido tan inusitada velocidad, que lo que hoy parece novedoso mañana puede estar ya superado. Veamos entonces, y en los grandes rasgos que impone la extensión del comentario, la película de los hechos, a la que de ningún modo puede añadirse el clásico «the end».

Acto primero: *El golpe*. Tras la destitución de Gorbachov sus funciones son asumidas por el vicepresidente Genadi Yanaev, un oscuro político hasta que el propio Gorbachov lo propuso para candidato a este cargo, lo que consiguió en la segunda votación, gracias a la intervención personal del entonces líder soviético, y se crea en el Kremlin un precipitado Comité Estatal del que forman parte el primer ministro, Valentín Paulov, economista de profesión, que sustituyó en enero a Nicolai Rízhkov; Wladimir Krúivlov, elegido por Gorbachov como jefe del Comité de Seguridad del Estado (la temida KGB) en el 88, el ministro de Defensa, Dimitri Yazov, un viejo militar comunista con cuarenta años de militancia, también recomendado de Mijail; Boris Pugo, ministro del Interior, en el cargo desde el pasado diciembre y considerado como un «duro» integral, y Oleg Baklunov, vicepresidente de Defensa y responsable de todo el complejo militar industrial que Gorbachov prometió recientemente reconvertir en gran parte a la actividad civil. Dos políticos de menor relieve, Vasily Staroduvet, presidente de la Unión de Campesinos, y Alexander Tiziakov, presidente de la Asociación para las empresas del Estado, completaban el llamado Comité Estatal de Emergencia, mientras que en los cuarteles los responsables militares ponían a sus hombres en estado de alerta y columnas de carros avanzaban sobre las principales ciudades del país. De Gorbachov, detenido y confinado en su dacha veraniega de Crimea, se sabía verdaderamente poco, y el pueblo comienza a intranquilizarse: las calles de la ciudad son tomadas por carros y unidades militares, y la televisión anuncia que se ha decretado el estado de emergencia para seis meses. Se ha consumado el golpe de Estado, que en realidad a muchos no pilla de sorpresa. La gravísima situación económica, la ola desatada de nacionalismo y los graves problemas políticos planteados en las distintas repúblicas lo hacía tener así.

Acto segundo: *La reacción*: El presidente de la Federación Rusa, Boris Yeltsin, el rival más directo de Gorbachov, al que no ha dudado en criticar en duras intervenciones públicas, va a ser el alma de la resistencia al golpe.

Desde el primer momento considera ilegítima e ilegal la destitución del presidente de la Unión Soviética y se convierte en su más ferviente defensor. Trata de acceder a su despacho en el Kremlin, pero los soldados de los que se lo impiden (aunque no lo detienen) y desde una emisora libre llama a la huelga general, a más de pedir la vuelta del líder soviético. Su llamamiento es multitudinariamente escuchado y secundado, y a lo largo de toda la mañana miles de ciudadanos comenzaban a concentrarse en la Plaza Roja. La tensión y el desconcierto de las unidades militares que controlaban el lugar (no saben a qué carta quedarse) comienzan a hacerse cada vez más patente.

Yeltsin lanza un nuevo comunicado declarando ilegal el gobierno de Yanaev y comienzan a llegarle los apoyos verbales exteriores. El presidente norteamericano, Bush, declara ilegal la destitución de Gorbachov y exige su vuelta al poder. Es un indudable apoyo moral a Yeltsin, pero en contrapartida, en Moscú, los periódicos y medios de información favorables a la «perestroika» son clausurados y la tensión sigue «in crescendo».

Momento quizá decisivo es el que supone el que treinta carros golpistas se pasen a los reformistas para defender el Parlamento ruso donde se ha atrincherado Yeltsin con sus leales. Se levantan barricadas en torno al edificio para evitar que pueda ser asaltado, pero el Comité Estatal de Emergencia ordena que columnas de blindados y divisiones de élite de la KGB tomen posiciones en las principales calles de Moscú. La población civil, entretanto, donde no puede levantar barricadas, forma parapetos humanos y cruza trolebuses en las calles.

La noche del 20 de agosto resultaría epopéyica. Miles de ciudadanos la pasaron a la intemperie atrincherados en torno al Parlamento de Rusia y aunque hay momentos de tensión no llegan a producirse enfrentamientos. Numerosas mujeres llevan pan y frutas a los defensores de las barricadas y a los soldados que defienden el Parlamento. Los tanques leales son adornados con flores, y para los soldados golpistas que muestran actitud pasiva también hay alimentos y café. La situación parece establecida.

La reacción popular ha sorprendido totalmente al Comité Estatal de Emergencia, en cuyo seno comienzan las disidencias. Paulov, Yazov y el jefe de la KGB, Krioutikov, dimiten, pero los supervivientes del grupo buscan una solución desesperada. Tanques golpistas inician un asalto al Parlamento y los moscovitas le hacen frente con «cocteles molotov», piedras e incluso «a cuerpo limpio». Se producen las primeras muertes y proliferan los heridos, pero el asalto no se consuma. Militares de alta graduación expresan su repulsa por el golpe, se declaran leales a Gorbachov y exigen responsabilidades por las muertes. Los carros golpistas comienzan a retirarse y varias repúblicas soviéticas expresan su apoyo a Gorbachov, aunque otras como Estonia y Letonia aprovechen el río revuelto para declarar su independencia... Se presiente el fracaso del golpe.

La imagen enfervorizada de un Boris Yeltsin subido a un tanque y tremo-

lando una bandera rusa, la antigua de los zares, enardece a la multitud. El presidente de Rusia, que lleva prácticamente tres días sin dormir, es un héroe nacional. El ministro de Defensa ordena a los carros volver a sus cuarteles y comienza a correr el rumor de la detención de los golpistas y la huida de otros. La población de Moscú toma las calles en señal de júbilo, mientras que en el aeropuerto un Gorbachov visiblemente cansado y tenso desciende del avión que lo trae de Crimea, junto a Raisa, su esposa, abatida, y al parecer gravemente enferma. Ya en el Kremlin, comienza a hacerse cargo de la situación y dicta sus primeras providencias. El golpe de los tres días ha fracasado, pero sus secuelas no han hecho más que empezar. De aquí en adelante nada va a ser igual en la Unión Soviética.

Acto tercero: *Las consecuencias*. ¡Librenos Dios de anticipar consecuencias decisivas, en lo que aún sigue siendo una inmensa madeja de acontecimientos a desenredar! Un hecho es evidente; el golpe, quizá no metódicamente calculado, y desde luego muy desinformado de las posibles reacciones, fracasa porque hay una acción valiente y decidida del pueblo ruso que los golpistas no se esperaban, así como por la actuación audaz de un líder nato como Boris Yeltsin, cuya popularidad e imagen han salido notablemente reforzadas, hasta el extremo que va a ser él, aun con Gorbachov reintegrado, quien tome y disponga las primeras medidas perentorias. El presidente, repuesto, anuncia profundas reformas en el Ejército, la Administración e incluso en el hasta hace poco tiempo omnipotente PCUS, que al final será el mayor dañado en el entuerto. Todo ha entrado en un agitado carrusel de cambios, y las manifestaciones en contra del comunismo, vigentes en el país desde la revolución de 1917, se suceden en Moscú y otras ciudades, más en substancia que en anécdotas, aunque no deje de haberlas, como el de la exhibición de las banderas todavía rojas, de donde han sido extirpados la hoz y el martillo, dejando un agujero al flamear del viento. Ha bastado una semana —definida por muchos como la revolución de agosto—, en total contraposición con la revolución de octubre de hace setenta y tres años, para que el ciudadano de «a pie» haya asimilado el sabor de una libertad negada durante tanto tiempo.

El error, reconocido por Gorbachov, de haber confiado en personas del partido, que fueron quienes intentaron derribarle por ir «demasiado aprisa», ha facilitado la ascensión de su más directo rival, el presidente ruso Yeltsin, potenciado a través de su impecable actuación frente a los golpistas, pero Gorbachov dispone todavía de abierto crédito, porque ha sido un líder excepcional que ciertamente tiene asegurado un lugar en la Historia. El ritmo vertiginoso con que se suceden los acontecimientos de la Unión Soviética dirá si el discutido líder puede seguir avante con su obra.

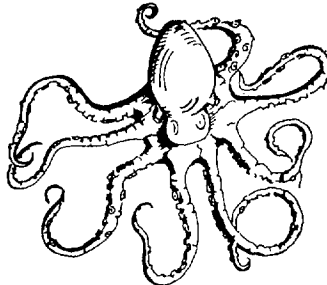
La situación es precaria en todos los aspectos; el fracaso de la economía planificada impone el tránsito a un sistema económico de mayor flexibilidad y aplicable a estructuras ciertamente obsoletas. Las repúblicas recrudescen su lucha por la independencia, por lo que urge la firma de un nuevo tratado

sobre la base de una unión de Estados soberanos, como antídoto para evitar una total disgregación. Unas repúblicas serán plenamente independientes y mantendrán simplemente unos lazos económicos; otras serán Estados federados y otras podrán elegir una unión confederal. De la elección de esta forma de participación y su cohesión integradora a través de un espacio económico y un ejército comunes dependerá la viabilidad de estas nuevas estructuras, donde el mecanismo del poder central quedará reducido al mínimo.

De todas formas las desigualdades económicas existentes entre las quince repúblicas soviéticas que integraban la URSS son sensibles, tan grandes como las diferencias que separan los valores porcentuales respecto a la media de renta nacional. En valores absolutos, la aportación más elevada al producto nacional bruto corresponde a Rusia, seguida de cerca por Ucrania, considerada como el granero soviético; emplazadas en el nivel medio de renta está Bielorrusia, las tres repúblicas bálticas (desgajadas ya oficialmente del mapa), Georgia y Kazajstán, siendo las más pobres Moldavia, Armenia, Azerbaiyán y Turkmenistán, Kirguizistán, Ubekistán y Tayikistán. En razón de estas desigualdades económicas y por aquello de que «la caridad bien entendida comienza por uno mismo», no todas las proyectadas independencias son cortadas por idéntico patrón. Las bálticas, Georgia y Armenia, pretenden una independencia plena cortando todos los vínculos con la URSS (de hecho han rechazado la futura unión económica y el ejército común) y otras suavizan la postura integrándose en una confederación con un poder central en Moscú, convenientemente debilitado y enmarcado sobre límites muy concretos.

Acabo de leer una frase demoledora sobre el nuevo mapa de Europa: «No se apresuren a comprarlo, pronto estará anticuado». Quizá sean palabras que encierran un mensaje que aún es imposible descifrar. El compás de espera sobre cuanto pueda acontecer en la Unión Soviética o en la despedazada Yugoslavia (y de ello trataremos en nuestro próximo comentario) está a punto de romperse en imprevistas expectativas...

J. C. P.



La OTAN, hoy más que nunca.

Introducción.

En los últimos años han tenido lugar muchos acontecimientos, cuyo desenlace se había ido larvando desde tiempo atrás, pero que desde finales de la década pasada y principios de la actual ha sufrido una aceleración y un dinamismo en su desenvolvimiento por encima de toda previsión.

Quizá esta aceleración haya que atribuirla al hecho de la demolición del muro de Berlín, símbolo físico de la separación —con alambres de espino— de dos mundos, Occidente y el Este, encabezados respectivamente por los Estados Unidos y la Unión Soviética. Pero estas superpotencias no estaban solas, como es natural. Con Norteamérica, y su inseparable Canadá, se alineaban 14 naciones de la Europa Occidental, constituyendo el conjunto denominado OTAN, y al lado de la URSS los países que formando un glacis o cinturón estratégico-defensivo a su alrededor occidental formaban el Pacto de Varsovia, además de otros países, en su mayoría del Tercer Mundo, que al recibir determinadas prebendas bélicas de Moscú se inclinaban hacia éste.

Ahora bien, al caer el muro y todo su significado, fruto de la política de Gorbachov, tendente a una apertura y transparencia que condujesen a la distensión, se abrió una vía de agua, imposible de taponar, que inundó y arrastró al sistema socialista marxista-leninista, sistema que desde su establecimiento tuvo una fuerte versión hacia el exterior traducida en su expansión, «colonización» y anexión ideológica, aparte de la física en muchos casos. Este expansionismo, que atentaba rotundamente contra todo un sistema de vida y una cultura, las de Occidente, alcanzó hasta cierto punto su «bendición» al final de la segunda guerra mundial, concretamente en la reunión de Yalta. Poco después hubo que rectificar, y así nació la OTAN, como organismo-valladar defensivo para la contención de aquella política expansionista de Moscú, que a lo largo de los años en que se vivió en guerra fría entre el Este y Occidente logró plenamente sus objetivos al frenar el avance expansionista soviético, pese a las cargas de profundidad que elaboraba la ideología marxista de exportación por fuera del «telón de acero».

Hoy día, desde la desaparición del muro berlinés y la transformación política por el camino, aún difícil, hacia la democracia en los países del Este, antiguos miembros del poco después disuelto Pacto de Varsovia, los simpatizantes y miembros de los distintos partidos del espectro marxista han orquestado una tenaz campaña en favor de la disolución de la OTAN, ya que, según su argumento, ante la evolución política de la URSS y sus otrora satélites, el Pacto del Atlántico ya no tiene razón de seguir existiendo.

Es cierto que la amenaza proveniente del Este está, al parecer, en vías de extinción, sobre todo desde el pasado «agosto rojo» en que, una vez desarticulado el golpe de Estado contra Gorbachov y lo que ello significaba, la evo-

lución política hacia metas de libertad y democracia ha adquirido una velocidad impensables antes del 19 de agosto de 1991. El fracaso de este golpe de Estado ha abierto las hasta ahora puertas estancas de la libertad en la URSS y sus aledaños.

Pero no es solamente la prácticamente extinta amenaza del Este la que pende sobre Europa en particular y Occidente en general.

El «agosto rojo».

Aunque felizmente superada la conjura contra Gorbachov por la voluntad de un pueblo y no de las armas, en el momento en que redactamos estas líneas de urgencia, con datos continuamente cambiantes, aún no ha desaparecido por completo el peligro de un nuevo golpe, esta vez mejor calculado y planificado, ya que son muchos los poderes que se están yendo al garete, y con ellos las personas que los detentan. En estos procesos revolucionarios se pueden producir muchas sorpresas, y unos pocos, con la fuerza de una facción de las armas, pueden desencadenar una auténtica hecatombe.

¿Qué hubiera sucedido caso de haber triunfado el golpe de Estado en la URSS del pasado agosto, o en el hipotético caso, nunca descartable, de que se reprodujese más adelante?

En cuanto al desarme, los Tratados START y de fuerzas convencionales en Europa (CFE) no habrían sido aceptables por Occidente, en especial los Estados Unidos, dadas las nuevas circunstancias, y por parte del Kremlin no cabe duda de que el establecimiento militar soviético se mostraría firmemente contrario a continuar con los recortes previstos.

En el aspecto económico, no iba a poder garantizarse el estatus comercial dado por Washington a la URSS como «nación más favorecida», aparte de que también se verían afectadas las ventas subvencionadas de grano.

En el enfoque financiero, también quedaría en suspenso la asistencia del Fondo Monetario Internacional para la prevista convertibilidad del rublo.

Si nos contraemos ahora al panorama político, existen dos puntos clave: el Medio Oriente y Europa del Este. Para el conflictivo Medio Oriente, sería más que probable que el proceso previsto de negociación quedase asimismo en suspenso, a pesar de haber recibido el apoyo explícito de Moscú «antes de», y sobre todo si alguno de los participantes regionales percibe que las dos superpotencias pueden variar sus compromisos en la zona, dadas las nuevas situaciones. Por otro lado, en la Europa del Este no parece probable un cambio en los gobiernos democráticos establecidos últimamente allí, reunificación alemana incluida, si bien el saneamiento de la antigua RDA quedaría muy ralentizado, y la retirada de fuerzas soviéticas quedaría igualmente mediatizada, aunque no suspendida del todo, a tenor de las promesas de los dirigentes ultracomunistas.

Finalmente, analizando someramente el tema de las alianzas militares, y aunque como hemos señalado antes se haya discutido mucho sobre la necesidad o no de la OTAN y una defensa europea independiente, la crisis surgida en la Unión Soviética, con o sin un tiempo de futuro golpista, refuerza sobremanera el papel de la Alianza Atlántica, porque mientras no se consolide de verdad y con firmes cimientos democráticos la auténtica «perestroika», siempre existe el riesgo de una involución, y ello obliga a mantenerse alerta, pese a que diversas fuentes han destacado que tanto las fuerzas militares como las paramilitares soviéticas podrían no comportarse como un grupo monolítico, si bien tal teoría podría no pasar de ser una simple lucubración nacida en una excesiva confianza de la evolución «liberal» de las Fuerzas Armadas de la URSS. Lo contingente, en estos casos, hay que abordarlo por todos sus extremos.

Pero existen otras parcelas peligrosas de riesgos y amenazas.

Otros frentes de posibles amenazas y riesgos.

Los Balcanes.—La situación en Yugoslavia ha evolucionado, hasta ahora, sarcásticamente hablando, de la «perestroika» a la «katastroika». Se trata, simplemente, de un problema emblemático. Yugoslavia es un país que encierra en sus fronteras no minorías, sino naciones auténticas.

Las vicisitudes por las que ha pasado en pocos años han sido múltiples, y todas ellas, por desgracia, bañadas en abundante sangre. Según un lúcido análisis publicado en el diario «ABC» de Madrid por Jorge Uscatescu, poco se sabe —por ignorancia de la historia— de lo ocurrido en aquellas tierras desde que de acuerdo con los 14 puntos del presidente norteamericano Wilson, el conflicto de nacionalidades nunca dejó de existir en aquel complejo país. En esta Federación sólo hubo paz desde 1929, cuando el rey Alejandro instauró un férreo gobierno que duró hasta el ataque alemán en 1941, y esta paz fue mantenida por Tito durante casi medio siglo, pero a costa de eliminar cruentamente a miles de croatas. Y aquí reside, en Croacia, y en parte en Eslovenia, la raíz del problema, pues ambas nacionalidades no son balcánicas en el sentido peyorativo bélico y revolucionario que siempre se les ha atribuido, pero precisamente por este encuadramiento ficticio puede surgir la chispa de conflagración como resultado indirecto de una acción violenta directa que se desarrolle en su suelo. ¿Qué hace la CE para extinguir este incendio? Sus esfuerzos son constantes, profundos y menos prácticos, pero de resultados hasta ahora, al menos, poco alentadores, y de ahí el gran peligro, más que potencial, que pudiera precisar, para ser conjurado, de una fuerza militar disuasoria europea que logre poner paz arreglando de una vez por todas los problemas que siguen en pie y cada día que pasa con mayores dificultades para una solución definitiva. No queremos decir que sea esta fuerza militar la que directamente, con su acción, encuentre la solución adecuada. Esta fuerza

no tiene por qué pisar suelo de la Federación, sino simplemente constituir un elemento disuasorio hacia aquellos que no admiten ningún tipo de mediación que hubiera sido aceptada previamente por los litigantes. Esta fuerza podría ser, por tanto, garante del cumplimiento de los puntos o del contenido del plan de pacificación. Croacia y, principalmente, Serbia habrían de aceptar esta mediación que ofrece la CE. Hay que tener en cuenta que estas dos naciones, junto con otras etnias y complejos geográficos, han sido el sujeto del establecimiento de lo que en geopolítica se define como «fronteras de regresión», a diferencia de las estables y de formación.

Las fronteras de regresión corresponden a formaciones políticas inestables, fronteras éstas que además se convierten en elementos de un pasado que ya no responde a las exigencias de nuevas formas de vida política, asentadas sobre núcleos geohistóricos activos que no permiten la constitución de un grupo político.

Realmente, en esta región el mapa está plagado de multiplicidad de focos fronterizos de tensión, cuidadosamente alimentados por una propaganda irredentista. No obstante, no hay que ser demasiado pesimista ante este oscuro problema de carácter zonal, pero con una gran potencialidad exógena; no olvidemos la relativa facilidad con que pudo resolverse el asunto de Trieste en 1954. Por consiguiente, es preciso aplicar plenamente el principio de las fronteras geohistóricas en el sentido que deben constituir a modo de puentes de humanidad para naciones de una misma cultura y no zonas de fricción que arruinan los pilares del edificio de nuestra civilización. Las fronteras, en este caso particular balcánico, como afirma Vicens Vives, deben desenvolverse como órganos periféricos de aproximación.

Y para ello, mal que pese a algunos, sigue siendo necesario el concepto de disuasión frente a la amenaza, o mejor dicho, el riesgo provocado por los autoirredentos de siempre. El concepto de disuasión se establece con la organización militar adecuada de carácter eminentemente defensivo, y esa organización es la OTAN, que por su facilidad de diversificación frente a diversos riesgos y amenazas, consideramos, en opinión estrictamente personal, como una organización político-militar imprescindible hoy en día.

El Mediterráneo.—La historia del mar Mediterráneo presenta una constante invariable: la conflictividad. En la actualidad, los conflictos regionales siguen en pie a lo largo de sus costas. No vamos a desarrollar aquí ningún análisis de tipo geoestratégico, pero sí conviene tener en cuenta un nuevo fenómeno que puede traer serias consecuencias por sus características especiales. Nos referimos al fundamentalismo e integrismo árabe que se ha extendido de forma generalizada y profunda a lo largo y lo ancho de la mayor parte del mundo islámico, incluido el norte de África.

Esta nueva corriente, que puede llegar a ser muy conflictiva en el sentido de constituir un alto riesgo en la cuenca oriental del «Mare Nostrum», también puede serlo, y muy elevado, para su cuenca occidental, cuyas consecuen-

cias podrían incidir de manera alarmante en la Europa meridional, todas cuyas naciones, excepto Albania y Yugoslavia, son miembros de la OTAN, además de Turquía, que cierra el levante mediterráneo.

Desde un punto de vista exclusivamente otánico, es curioso observar que la denominación de esta organización incluye el término «Atlántico», pero excluye al «Mediterráneo», quizá por dar facilidades a la acronimia, pero no a un bastión de gran importancia de su esfera de competencia. La realidad es que la punta de lanza defensiva de la OTAN ha sido doble: en los primeros años de la guerra fría, apuntando y establecida prácticamente en las llanuras centroeuropeas, con mayor peso en las zonas septentrionales y especialmente en Alemania, con su apoyo a través del Atlántico. Pero, entretanto, se desarrollaba de forma positiva la evolución talasocrática de la URSS, lo cual hizo que el flanco meridional de la Alianza adquiriera una creciente importancia, y para cubrirlo, allí acudió la VI Flota de los Estados Unidos, es decir, un apoyo también desde el Atlántico, con pequeñas aportaciones navales francesas, italianas, españolas (cuando ingresamos en la OTAN) y de alguna mayor entidad del Reino Unido, y esta importancia «in crescendo» actual del Mediterráneo sí que permitiría, a nuestro juicio, la inclusión de este término en la nueva definición de la Alianza que se percibe como necesaria para hacer frente a las nuevas situaciones.

Y qué duda cabe de que ahora, disminuida sensiblemente la amenaza en el flanco septentrional —aunque con reservas, como hemos dicho—, este centro de gravedad del riesgo se ha ido desplazando hacia el Sur, al Mediterráneo concretamente, dada su conflictividad tradicional, y más con el resurgimiento y proliferación de ese nuevo riesgo llamado fundamentalismo e integrismo árabe.

Todo ello lleva a la necesidad del establecimiento de un sistema de seguridad mediterránea, que se ha de basar en dos parámetros fundamentales: en medidas políticas y económicas, pero con el obligado enlace de la disuasión mediante una adecuada capacidad militar, de forma que esta disuasión ante los riesgos sea capaz de controlar las tensiones y las crisis, de modo que la incertidumbre tienda a convertirse en esperanza de su solución.

Conclusiones.

Lo someramente expuesto hasta aquí tiene unas consecuencias clarísimas. Si Occidente desea su supervivencia, junto a una evolución positiva, ha de mantener los ojos siempre abiertos y las armas prestas, pues los tres factores potencialmente desestabilizantes que hemos analizado a vuela pluma, pueden tener una influencia negativa ante condiciones contingentes que puedan surgir.

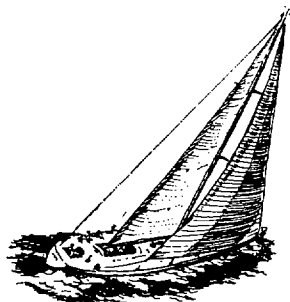
Así, a primeros de septiembre, al dar a la imprenta estas líneas, parece ser, pese a todo, que los ultracomunistas se están afianzando en alguna forma.

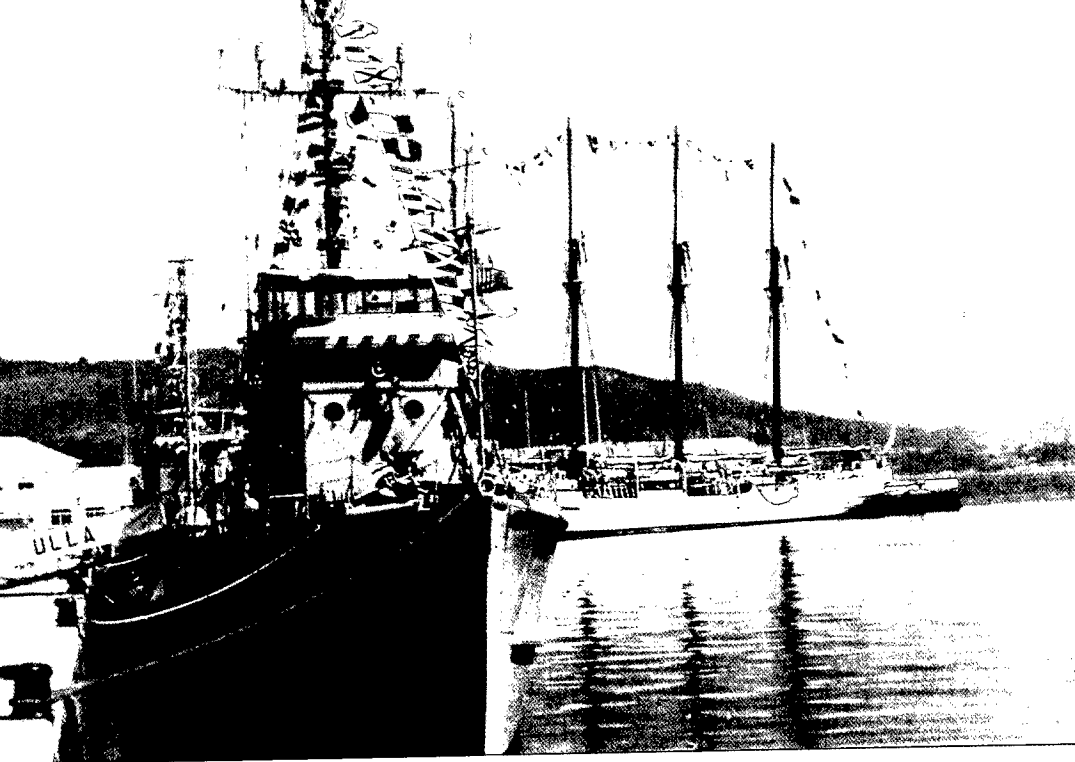
Es obvio que la «nomenclatura» no va a arrojar la toalla así como así, y si en el Kremlin no atan bien los cabos podría producirse una involución de graves consecuencias. Por ello, la OTAN ha de mantener su vigilancia ahora más que nunca, ante lo imprevisible.

En los Balcanes también las cosas van de mal en peor y para arreglarlas la CE precisa un potencial militar que respalde y garantice la seguridad. Pero esta fuerza militar ha de ser multinacional europea; entonces, ¿qué mejor fuerza, ya constituida, que efectivos OTAN de extracción europea?

Pensamos que la panorámica mediterránea no precisa de más alegatos para demostrar la necesidad imprescindible de no sólo mantener a la OTAN, sino también el mejorarla, articulando los mecanismo jurídicos de su organización que la permitan actuar «fuera de zona» y «en condiciones especiales». Si Europa tiende irremisiblemente hacia la unidad, política y económica, ésta también ha de comprender la unidad militar que desde hace más de cuarenta años es una realidad y lleva el nombre de Organización del Tratado del Atlántico Norte, a la que es difícil sustituir bien sea por la UEO u otra organización de nuevo cuño que reúna las características necesarias para el cometido de la defensa de los intereses de Europa. Pero mientras no exista esta nueva organización no se puede reemplazar a la OTAN por algo que aún no se ha creado.

José Luis TATO





*Engalanado general en la Escuela Naval Militar, festividad de Nuestra Señora del Carmen.
Autor: Enrique Bartolomé y Cela.*



M I S C E L Á 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.

23.303.—Hace cien años.

Inicia este cuaderno de octubre de 1891, tomo XXIX, un artículo titulado *Maniobras navales francesas*, es su autor don Gabriel Escribano; se trata de una traducción de *Las maniobras navales de la escuadra francesa del Mediterráneo*, que es, «lo único serio que se ha publicado referente á las maniobras», «mala traducción» de la *Marina francesa*; se refiere a la ejecución de las operaciones, barcos que tomaron parte, etc., tuvieron lugar desde el 22 de junio al 13 de julio. Sigue, *Vocabulario carolino*, continuación del cuaderno anterior, termina con la numeración y unas notas, es su autor don Pascual Junquera. Se continúa con *La aguja náutica á bordo de los buques de guerra*, por don Ramón Estrada, teniente de navío, continuará; documentado estudio sobre ésta, con la opinión de varias autoridades en el tema. Sigue con *Enseñanzas adquiridas en el manejo de los torpederos*, extractado del «Times», se

refiere a las que se han obtenido «en las recientes maniobras navales inglesas del año 1891», donde se ha comprobado «la importancia probable del torpedo Whitehead y del torpedero de primera clase en la guerra marítima moderna». *Unificación de la nomenclatura geográfica*, por don Martín Ferreiro, continuará; «La divergencia en la escritura de los nombres geográficos, no sólo entre naciones distintas, sino entre los varios departamentos oficiales de una misma nación», y otros motivos de difícil superación, ha sido tratado en varios Congresos internacionales para buscar una solución para la creación de un sistema que a base de varias reglas lo requeuelva. *Los Ministerios de Marina en el extranjero. Organización y funciones*, viene de cuadernos anteriores y termina; aquí se refiere a Rusia y Austria.

En *Noticias Varias* reseñamos, entre otras: *El viaje del señor ministro de Marina*, tomada de «La Correspondencia de España», se refiere al que éste hizo a Cádiz y San Fernando, pasando después a Cartagena y Barcelona. *Nuestra marina mercante en 1890*, tomada de la «Revista de la Asociación de navieros de Barcelona», da varios datos sobre la composición de ésta, de vela y de vapor. *Acorazado de escuadra del porvenir*, es un artículo publicado en «Depeche de Brest», del que es autor el contralmirante Reveilliere, da las características de cómo habrán de ser estos buques. *Artillado del crucero «Reina Regente»*, da su armamento. Del crucero *Alfonso XIII*, del crucero *Oquendo* y del crucero *Vizcaya*, también da su artillado. *Utilización del petróleo sin refinar*, pruebas que se han hecho. *Congreso geográfico*, que, con motivo del IV Centenario del Descubrimiento de América, se celebró en octubre de 1892, será éste hispano-portugués-americano. *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos, nacionales y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas a los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 5 de septiembre. Varias láminas y cuadros ilustran el cuaderno.

J. F. G.

23.304.—Corral.



El vocabulario marineró asimiló, como no podía ser menos, muchos términos propios del mundo rural y doméstico. He aquí un mínimo ejemplo de voces o locuciones náuticas que hacen referencia a animales harto familiares a cualquier trabajador de secano:

Burro (brazas de la verga de mesana); *gallo* (boya de corcho); *caballo* (guardamancebo); *mula* (embarcación mora); *bueyes* (botes de la bahía gaditana); *perro* (gancho para sujetar

una percha); *gata* (verga seca); *paloma* (gaza donde se engancha la ostaga); *araña* (conjunto de cabos); *mosca* (escampavía); *culo de mona* (forma de popa); *pata de ganso* (figura que forman las poas de las bolinas); *barbas de gato* (fondeo con dos anclas); *culo de puerco* (piña hecha con un chicote), y *pata de gallo* (rabiza de un cerco de jareta).

Y si es verdad que apenas encontramos cabras a bordo, los diccionarios marítimos andan sobrados de cabrestantes, cabrestillos, cabrias, cabrilleos, cabriones, y hasta pies de cabra.

A. L.

| Octubre

23.305.—Retrato.



Don Marcos Jiménez de la Espada, en su obra *Una Causa de Estado*, al referirse a don Alejandro Malaspina, hace de él el siguiente:

Era «de aspecto grave y altivo, acentuada fisonomía, alta y despejada frente, boca de trazo firme y labios un tanto abultados, ojos no muy grandes, pero expresivos; y para completar los atractivos de todo género que le encumbraron primero y le perdieron después, su nariz desarrollada y abundante, era de aquellas que privaban en la corte de María Luisa».

L. F. F.

23.306.—Sociedad Española de Salvamento de Naufragos.



Muchos habrán oído hablar de esta Sociedad, pero tal vez pocos sepan que su fundador fue un delineador de la antigua Dirección de Hidrografía llamado don Martín Ferreiro y Peralta. Precisamente, en un documento fechado en Madrid el 31 de octubre de 1887 podemos leer lo siguiente:

«S.M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del Reino informada de la proposición hecha ante el Consejo de Gobierno de la Marina, para apreciar el mérito y servicios contraídos por don Martín Ferreiro, filantrópico fundador de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos y previo al detenido estudio del espediente al intento formado, considerando los ímprobos trabajos, la constancia inquebrantable y la fe, nunca desmentida con que el señor Ferreiro, a pesar del fracaso de su primera tentativa de fundación, hecha en 1868, persistió en sus humanitarios propósitos hasta que logró verlos coronados por el éxito más lisonjero. Considerando que con la creación de dicha sociedad ha conseguido nuestra patria pagar una deuda de gratitud a las demás naciones que ofrecían en sus costas al navegante español los auxilios de que en las propias se carecía: Considerando los inmensos beneficios que dicha institución ha prestado en el corto tiempo que lleva estable-

cida y, no obstante, los exiguos elementos con que contó en un principio, salvando más de cuatrocientas vidas de infelices naufragos, beneficios que han de aumentar cada día dado el creciente desarrollo que alcanza a la sombra de la protección que le dispensa la nación entera y considerando por fin, que servicios de la índole e importancia del prestado por el inteligente y laborioso cuanto modesto fundador de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, no deben pasar desapercibidos al Estado... ha tenido a bien resolver de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, se le conceda al expresado don Martín Ferreiro con cargo al presupuesto de Marina, el premio de dos mil pesetas anuales como aumento al mayor haber que tiene...».

I. B. L.

23.307.—Patriotismo.



Con ocasión de la ruptura de hostilidades con Inglaterra, a principios de 1762, hubo muchos propietarios de pequeñas embarcaciones que solicitaron intervenir en la lucha. Uno de estos documentos dice así:

«Sr. Intendente General de Marina. Cádiz, 3 de febrero de 1762. Antonio Amador, natural y vecino de Tarifa, con la mayor veneración a V. S. dice que se halla con un jabeque de porte 30 toneladas, su armamento 35 fusiles, 30 pares de pistolas, 40 cables, 2 cañones, 6 pedreros y la pólvora y bala suficiente para sus tripulantes, de 30 a 35 hombres, esto sólo dirigiendo a corzear contra la nación inglesa, permitiéndole V. S. la correspondiente patente, ofreciendo para su fiador a don Pedro Cano, vecino de esta ciudad. Suplica por tanto se sirva concederle lo que lleva pedido que espera que merezca de la gran justicia de V. S. admitiese la propuesta de armar en corso que hace el suplicante con la embarcación y calidades que ofrece a efectos de que se le entregue la correspondiente Real patente que otorgará la Escribanía Mayor de Marina de esta plaza, la obligación competente con el fiador que propone, en cantidad de 30.000 reales de vellón, de la que hará buena y lícita guerra con arreglo a lo resuelto por S. M. si se le despa-chara la Real patente».

J. M.^a B.

23.308.—Composición.



Creemos merece la pena recordar de nuevo al bertsolari José María de Iparagirre, que, con su guitarra, además de por España, por Francia, Suiza, Alemania y América del Sur llevó sus canciones; transcribimos aquí, en versión de Ignacio Belaustegui, la titulada *Nere eterrera lur maïtera* (*Mi regreso a mi tierra amada*), comienza así:

«Ara, nun diran mendi maiteak,
ara, nun diran zelaiaik,
baserri eder zuri-zuriaik,
iturri eta ibaiak.

Andaia'n nago zoraturikan,
zabal-zabalik begiak;
ara, España, lur oberikan
ez da Europa guztian.

Gero pozik bai Donostia'ra,
Okendo'aren lurrera.
Zeru polit au utzi bearra,
nere anaiak, ¡au pena!».

* * *

«Ahí están los montes queridos;
ahí los prados, blancos caseríos,
fuentes y arroyos.

Estoy en Hendaya,
loco de alegría,
con los ojos abiertos de par en par.

Ahí está España...
tierra mejor no la hay
en toda Europa.

Luego iré contento a Donostia
a ver a Oquendo (1).
¡Qué pena, hermanos,
verme precisado
a dejar aquel cielo!».

(1) La estatua.

23.309.—Nova.



El navegante gallego Juan de Nova, enrolado en naos de Portugal, descubrió en los primeros años del siglo XVI las islas atlánticas de Ascensión y Santa Elena.

De sus campañas a la India, al servicio de Don Manuel el *Afortunado*, queda hoy un recuerdo topográfico muy visible: La rotulada isla de Juan de Nova, en pleno canal de Mozambique, entre la costa continental de Angoche y el puerto malgache de Besalampy, hacia los 17° de latitud Sur y 143° de longitud Este.

A. L.

23.310.—Ballenato.



Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, ballenato es la cría de la ballena. Pero Cervantes, en *Don Quijote de la Mancha*, indica que ballenatos se llama a los naturales de Madrid. Un epíteto un tanto curioso.

Seguramente el mismo le sirvió a don Antonio Trueba y la Quintana (1819-1889), para incluir en uno de sus libros de cuentos, el siguiente:

Un carrero entraba en Madrid por la puente segoviana, procedente de Mérida, cuando una cuba con vino de esa tierra se desprendió del carro y cayó al río Manzanares, que iba bien crecido de agua. El carrero seguía por la orrilla a la cuba que arrastraba la corriente y gritaba: ¡Que va llena..., que va llena! La gente a los gritos se aproximaba a la orrilla del río, porque lo que entendía era: ¡Que ballena..., que ballena!, y claro, es lo que querían ver, la ballena que navegaba por el Manzanares.

L. M. L.

23.311.—Ariete americano en construcción.



Tomada del *Army and Navy Gazette*, la REVISTA, en su cuaderno de septiembre de 1891, sección de *Noticias Varias*, publicaba la que aquí transcribimos:

«En el libro del almirante Aunmen, *The Old Navy and the New*, recién publicado en los Estados Unidos, manifiesta su autor que actualmente se construye en Bath. (Maine), un ariete, tipo de buque ideado por el expresado, que se ha de experimentar, a fin de adop-

E. S. R.

tarlo para la defensa de las costas americanas. El ariete en cuestión tiene una quilla elíptica para que las condiciones evolutivas de aquel sean más eficientes y sus obras vivas mejor dispuestas para la propulsión. Las secciones transversales, que están lanzadas sobre el casco son también elípticas, formando bacalaos como los de los vapores de ruedas, con el fin de desviar los proyectiles, hallándose provistos los citados bacalaos de filos cortantes para rasgar el cuerpo de proa del buque enemigo al ser embestido por el través; en suma aquél se asemejará á una consolidación ó sea armazón muy reforzada, cuyo andar será igual al de cualquier buque de idéntica fuerza y desplazamiento: sólo llevará artillería de tiro rápido, pudiéndose afirmar que á los torpederos les será difícil aguantarse sobre las costas del enemigo provisto de los citados arietes. Respecto á su costo, el autor indica que el de cinco de estos buques es igual al de dos acorazados, pudiendo mantenerse aquéllos armados y listos para comisión con menos de lo que se gasta en uno de éstos: El almirante se halla tan plenamente convencido de la utilidad de los arietes, en vista de los resultados deducidos principalmente de la destrucción del *Ré de Italia* en el combate de Lissa, el cual fue referido al autor por el propio almirante Tegethoff, que en el sentir de aquél, cuando su buque esté listo, será posible llevar á cabo otras construcciones análogas».

J. F. G.

23.312.—Infantería de Marina.



El 1 de marzo de 1879 se publicó el primer boletín del Cuerpo de Infantería de Marina. Impreso en Madrid, dirigía esta publicación el teniente coronel don José María Rico Cruzeiras.

Comprendía las disposiciones oficiales, así como trabajos de interés militar e histórico referentes al Cuerpo. La suscripción anual era de una peseta y de 0,75 para las clases de tropa.

El «Boletín Oficial del Ministerio de Marina» y la «Compilación Legislativa de la Armada», aparecidos en 1 de enero de 1900 y 10 de febrero de 1901, respectivamente, asumieron

todas las materias que comprendía aquella publicación.

J. M.^a B.

23.313.—Una Virgen marinera.



La patrona de la villa de Benidorm es la Virgen del Sufragio, cuya imagen (de tamaño muy pequeño), fue encontrada por unos pescadores en su red, transportándola a la playa para su veneración entre los vecinos del pueblo.

Si bien otras imágenes de la Virgen van adornadas con fajines de general o bastones de mando, esta Virgen patrona de Benidorm lleva como único adorno una sencilla cinta de lepanto de marinero, con el nombre de *Nervión*. Y ello es debido a que una vez que fue trasladada, ya hace años, hasta Valencia, fue este buque de la Armada el encargado de llevarla desde Benidorm a Valencia y luego devolverla a su Villa.

L. M. L.

23.314.—Levantamiento del plano de Cayo Moa (ista de Cuba).



Don Cecilio Pujazón, conocido por su importante labor científica como director del Observatorio de San Fernando entre 1869 y 1891, desarrolló interesantes trabajos hidrográficos en Cuba en el período comprendido entre 1861 y 1869. En octubre de 1866, después de llevar destinado en el vapor *Bazán* más de cinco años, Pujazón dio por terminados todos sus trabajos en la Comisión Hidrográfica de las Antillas y embarcó hacia Cádiz. Sin embargo, en marzo de 1867 fue destinado al Apostadero de La Habana como Ayudante de la Mayoría General, cargo que desempeñó hasta que, en junio, fue enviado de nuevo al vapor *Bazán* y a los trabajos hidrográficos. Al poco tiempo, por Real Orden de 14 de diciembre de 1867, le fue entregado el mando del mencionado buque y, con ello, la jefatura de la Comisión Hidrográfica de las Antillas.

Uno de los trabajos más importantes llevados a cabo por la Comisión antes de que el

teniente de navío fuese destinado al Observatorio de San Fernando fue el levantamiento del plano de Cayo Moa. Este plano, que incluye el contorno de la costa comprendido entre el extremo occidental de la playa de Guarico y la Punta de Cavagan, con el puerto de Cayo Moa, fue construido en colaboración con diversos miembros de la Comisión de la que Pujazón era jefe. El alférez de navío María realizó las medidas del Cayo. De las sondas cuidaron los alféreces María y De la Puente y el guardiamarina Seuís. Los cálculos fueron hechos a doble mano y el trazado fue realizado por Pujazón y los dos oficiales citados. El mismo Cecilio Pujazón se encargó también de las medidas del contorno de la costa, de los puntos aislados, de la orientación y de la redacción de la memoria que, bajo el título «Isla de Cuba. Descripción del Puerto de Cayo Moa», fue publicada en el Anuario de la Dirección de Hidrografía (Madrid, 1868).

Al igual que se había hecho en otras ocasiones, el método empleado consistió en colocar en diversos puntos de la costa 74 señales y medir los ángulos formados en cada una por las líneas dirigidas a la precedente y a la siguiente, así como las distancias entre dos señales consecutivas. Producto de todos estos trabajos fue el Plano del Puerto de Cayo Moa, levantado en 1868 por la Comisión Hidrográfica al mando del teniente de navío don Cecilio Pujazón, editado por la Dirección de Hidrografía en 1874.

F. J. G.

23.315.—Marino frustrado.



El 30 de mayo de 1790 participaba el conde de Floridablanca, secretario de Estado y del Despacho Universal, a don Antonio Valdés, secretario del Despacho de Marina, que don Miguel de Gálvez, «Ministro del Rey en la Corte de Rusia», le había comunicado lo siguiente:

«El teniente de navío al servicio de la Rusia Mr. Barrer se me ha declarado en reserva y dicho que su nombre es don Vizte Barreros, natural de Badajoz, hijo de don Mateo, sargento mayor que fue del Regimiento de Caballería de Alcántara, en que era cadete, y no

teniendo asistencias por haber muerto su padre, pasó á Madrid á solicitar bandolera en Guardias, que no pudo obtener á causa de unos amores con una dama (ya difunta), y se vio precisado por su pobreza á pasar Nápoles y Roma á buscar el amparo de su tío don Angel Fernández Alonso, que halló desgraciado y pobre: Que con acuerdo de éste se presentó como inglés desvalido á algunos sujetos de aquella nación que le avisaron para pasar á Inglaterra á tomar algún destino, y efectivamente se alistó en la marina donde sirvió siete años y obtuvo grado de alférez de navío: Que debiendo pasar algunos oficiales ingleses al servicio de Rusia, se le admitió con el grado de teniente de navío, y hace seis años que está en este cuerpo con estimación de sus jefes y compañeros, como podrían informar si yo les preguntaba: Que deseoso de restituirse á su patria, me pedía le recomendase á V. E. a fin de que, concluida la guerra, se le admita con el mismo grado en nuestra marina donde cree puede ser útil por los conocimientos prácticos que tiene de los mares y puertos de Europa y América; particularmente del Báltico, Mar del Norte, Negro y Caspio, río Volga y otros puntos en que se la ha destinado, y no menos por la instrucción de las lenguas inglesa, francesa, italiana y rusa, que habla y escribe como la nativa. Le recibí y traté bien; y habiéndome informado con disimulo me encargó el secreto de su naturaleza, a fin de que no se crea que es algún delincuente. Se me ha asegurado su buena conducta, valor y pericia. Mediante lo expuesto creo que convendría recoger este mozo que tiene treinta años, buena figura, talento, y viveza, y puede ser útil en nuestra Marina, ó en el Departamento del cargo de V. E. pró la instrucción que tiene de idiomas extranjeros, en cuyo caso podría admitirsele con el grado y sueldo que tenga al fin de la guerra que honrosamente quiere concluir antes de despedirse, y destinarle como paresca mas conveniente».

Valdés, después de haber dado cuenta al rey, manifestaba a Floridablanca: *Que el Rey le ha conferido el empleo de alférez de navío con calidad de que venga á servirlo si acaso no quisiere continuar de voluntario en las esquadras Rusas, ó allí se lo impidieran.*

Pero, como veremos, la cosa se complicó, con fecha 25 de enero de 1794, don Manuel Godoy, duque de la Alcudia, comunicaba a

don Antonio Valdés lo que aquí transcribimos:

«Exmo. Sr. Con fecha de 20 de abril de 1790 comunicó V. E. al Sr. Conde de Floridablanca el nombramiento de Alferez de Navío á favor de don Vicente Barreros que sirve con la misma graduación en la Marina rusa por la particular recomendación que hizo de su mérito y circunstancias el Sr. D. Miguel de Gálvez. Ahora se han tenido noticias mas ciertas de dicho Barreros, que de todas resulta ser un furioso Jacobino; y lo participo á V. E. reservadamente para su noticia, y por si entablase alguna pretensión por el Ministerio del Cargo de V. E.»

De nada le sirvió el que tenía *treinta años, buena figura, talento y viveza...*, ya que también se le participó al Ministro de Estado: *Que no se le atenderá en las instancias que pueda entablar por esta vía, respecto á sus perversas inclinaciones.*

Casualidad, el tal Barrero o Barrero y Godoy eran paisanos, de Badajoz.

J. F. G.

23.316.—Ría de Marín.



Remitada por el capitán de Intendencia de la Armada (E E) don Rafael García Linares, publicamos ésta, en la que, además del bonito pueblo de Marín,

vemos, fondeada en su ría, a nuestra escuadra; la fecha es, según nos comunica, de antes del año 1935.

R.

23.317.—Botica.



Una reciente obra de Domingo Galán Ahumada sobre los servicios farmacéuticos en el gaditano Hospital de Marina, nos recuerda el uso en tiempos pretéritos de remedios tan eficaces como agua de lengua de buey, unguento apostolorum, piedra infernal, polvos de diente de jabalí, raspaduras de cuerno de ciervo, emplastos de rana, confortativo de Vigo, aceites de lombrices, víboras, alacranes y ladrillos, ojos de cangrejo, polvos de Juanes, emplastos de Manus Dei y ralladuras de madreperla.

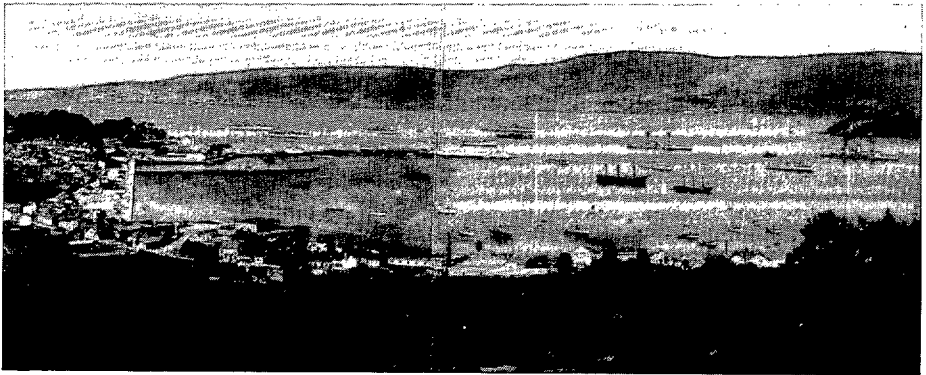
¡Y a mejorarse!

A. L.

23.318.—Naufragio.



El 1 de enero de 1812, durante la Guerra de la Independencia, descargó en la bahía de Algeciras un furioso temporal de SE que produjo pérdidas de vidas humanas, así como la de un pequeño mercante y un escampavía. En Tarifa se fueron a



Varias unidades de la escuadra española, fondeada en la ría de Marín. Sin poder precisar fecha, pero es probable que sea antes del año 1935. Remitada por el capitán de Intendencia de la Armada (EE) don Rafael García Linares.

MISCELÁNEA

pique la obusera número 78 y los faluchos *Águila* y número 27. Este último, rotas las amarras y envuelto en un fuerte golpe de mar, fue arrojado violentamente contra una roca, quedando destrozado en la playa. En tan horroroso accidente perecieron su comandante, el teniente de fragata Nicolás Guasconi, un sargento y 18 hombres de los que componían la dotación.

J. M.^a B.

23.319.—Vieja foto.



Se trata de un grupo de alumnos del Cuerpo General de la Armada,

hecha en junio de 1942, a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, en La Carraca. Guardia de puerto. Son éstos:

Aspirantes de Marina, 3.^{er} Curso, Grupo A2. De pie, de izquierda a derecha:

Luis Hernández Oramas.
Francisco Obrador Serra.
José A. Unzueta Gabiola.
Guardiamarina Miguel Ravina Poggio.

Emilio Antón Miranda.
Fernando Gaztelu Terry.
Juan A. del Rivero González-Herrera.
Jaime Sancho Font.

Sentados:

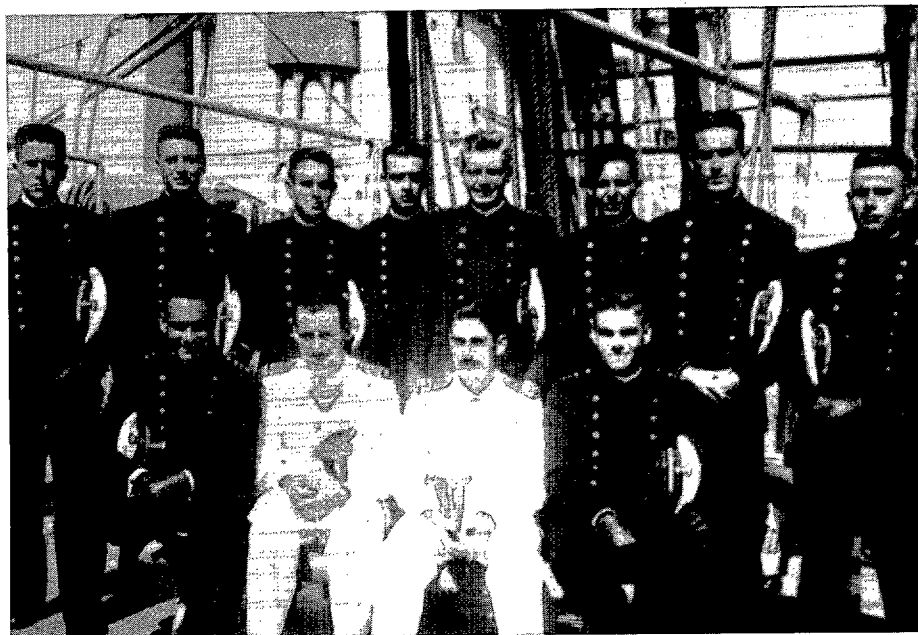
Aspirante José M. García de Lago Serdio.
Teniente de navío Manuel Beardo Morgado, comandante de la guardia.
Alferez de navío Vicente Alberto Lloveres, oficial de la guardia.
Aspirante Francisco Matos Martín.

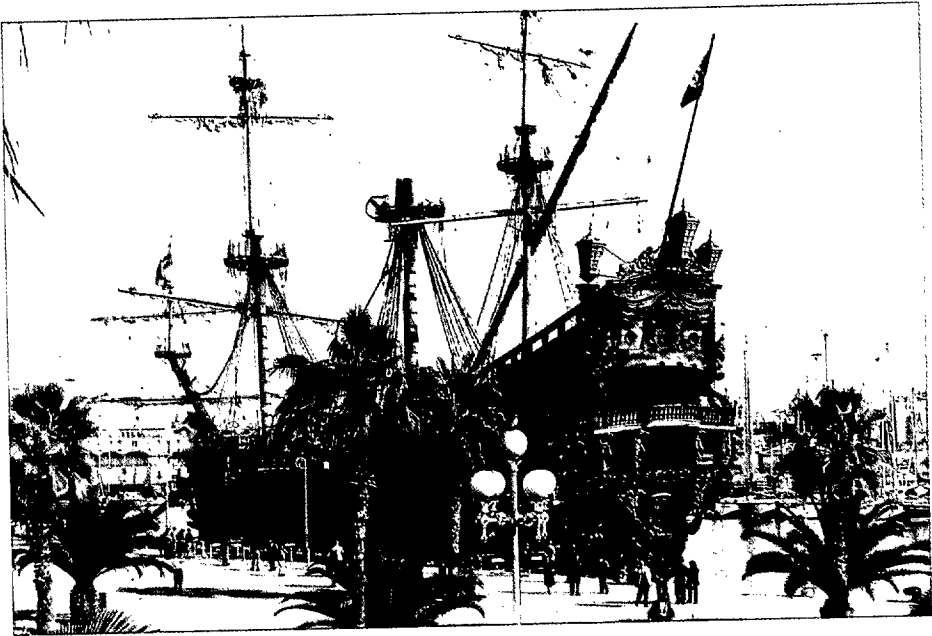
R.

23.320.—El galeón «Neptune».



Fondeó en el puerto de Barcelona el galeón *Neptune*, estrafalaria y cinematográfica reproducción de un galeón español del siglo xvii, encomendada al decorador Pierre Guffroy, que parece ser contó con la ayuda de los ingenieros navales Graham Caddick y Charles Mannering. La construcción de este barco, que iba a ser





Vista general, atracado en el «Moll de la Fusta» del puerto barcelonés.

empleado en la producción de una película de piratas, se inició en 1982, siendo botado en 1985. Sus principales características son las siguientes: 1.500 toneladas de desplazamiento. Eslora, 62 metros; manga, 16.40. Tres puentes. Superficie vélica, 4.500 m². Dos motores Schotell, de 400 CV. cada uno, le permiten navegar a 5 nudos. Costó 8,2 millones de dólares y está asegurado en 30.

J. L. I.

MARINOGRAMA NÚMERO 275

MARINOGRAMA NÚMERO 275													EADORIAN																																																																																																					
L	A	■	P	R	E	C	I	O	S	A	■	J	O	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
Y	A	■	D	E	■	V	U	E	S	T	R	A	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
M	A	■	J	E	S	T	A	D	■	D	E	B	E	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
S	E	R	■	L	A	■	M	A	R	I	N	A	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
C	O	N	■	E	L	L	A	■	T	O	D	O	P	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
O	D	E	R	O	S	O	■	S	I	N	■	E	L	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
L	A	■	E	X	P	U	E	S	T	O	■	A	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	
L	O	S	■	I	N	S	U	L	T	O	S	■	D	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
E	■	S	U	S	■	E	N	E	M	I	G	O	S	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
■	M	A	R	Q	U	E	S	■	D	E	■	L	A	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
■	V	I	C	T	O	R	I	A	■	■	■	■	■	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	



MARINOGRAMA NÚMERO 276

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

- A.—(Plural): Salmonete 9 32 44 62 76 100
- B.—Guindaleza sujeta en la roda de un buque para botarlo al agua 98 45 36 3 10
- C.—(Plural): Gavia del trinquete 81 40 66 42 107 16 54 74
- D.—Monte o peñasco escarpado que sirve de marca a los navegantes en la costa 41 86 30 60 37
- E.—Nombre genérico de todo cañón o poste fijo en los muelles para amarrar las embarcaciones 18 63 28 17 61
- F.—(Plural): Parte casi plana del casco de un barco, que forma el fondo junto a la quilla 102 71 68 85 73 88 101 70 46
- G.—(Plural): Galera que seguía en dignidad a la Capitana 35 56 69 95 7 84 96 43
- H.—Arenal en la ribera del mar o de un río 55 29 38 6 27
- I.—Marino argentino de origen español (1741-1785). Murió durante la expedición de Juan de la Piedra contra los indios rebeldes 26 52 48 92 22 47 106 97 33
- J.—Zamarra con capucha que usan los marineros 58 91 21 87 20 39 25 90 80
- K.—Zool.: Familia de peces acantopterigios mugiliformes, cuyo único género incluye 15 especies. Son de tamaño bastante grande y muy voraces 109 8 105 12 11 94 13 82 72 4 15
- L.—Astr.: Dcese del horizonte más bajo que el plano normal a la línea cenit-nadir y tangente a la tierra en el punto donde se encuentra el observador 19 83 75 77 103 64 79

M.—Astr.: Arco de máximo de longitud comprendido entre la eclíptica y el centro de un astro	$\overline{57} \overline{59} \overline{51} \overline{108} \overline{93} \overline{89} \overline{31}$
N.—Fluido gaseoso en que se convierten algunas sustancias, especialmente los líquidos, por la acción del calor	$\overline{53} \overline{50} \overline{65} \overline{2} \overline{104}$
Ñ.—Zool.: Pez de agua salada, que tiene el cuerpo con pintas blanquecinas, amarillentas y anaranjadas	$\overline{34} \overline{24} \overline{78} \overline{49} \overline{67}$
O.—Astr.: Siglas utilizadas a continuación de las horas para indicar que están referidas al tiempo universal o tiempo medio de Greenwich	$\overline{1} \overline{99}$
P.—Señal de petición de socorro adoptada en la Conferencia Radiotelegráfica Internacional en Berlín el año 1906	$\overline{5} \overline{14} \overline{23}$





Faenas de la mar. Autor: José A. Muñoz Carreño.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras.

Calibración magnética en Tolón.—El submarino *Galerna* hizo escala, entre el 25 y 30 de julio, en el puerto francés de Tolón para efectuar medición de la firma magnética y ejercicios en el simulador de ataque.

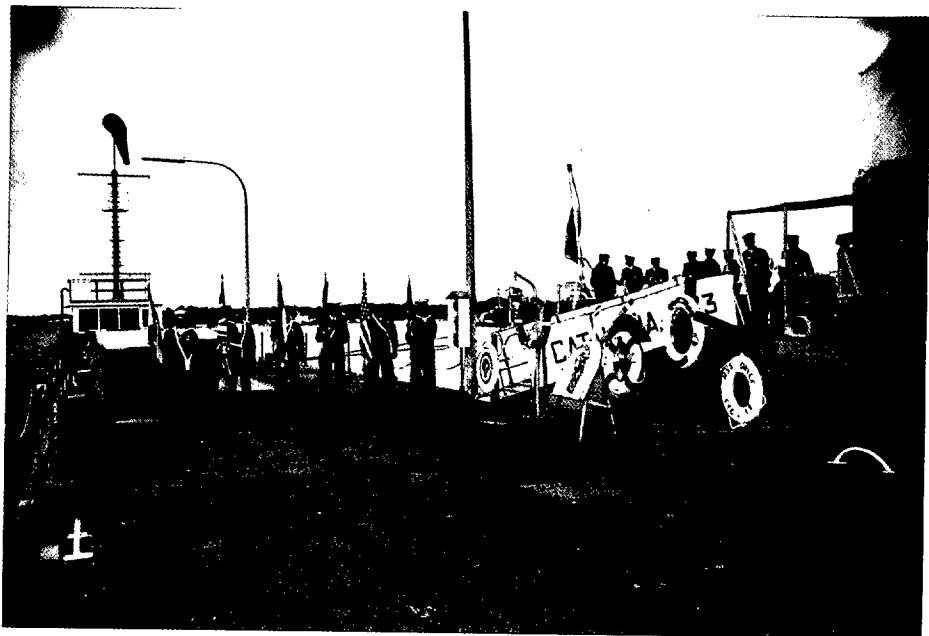
Durante el tránsito de regreso efectuó, los días 30 y 31 de julio, un PASSEX con aviones de patrulla marítima italianos, y el día 1 de agosto un adiestramiento mutuo con el submarino nuclear americano *Blue Fish*, entrando finalmente en Cartagena el 3 de agosto.



STANAVFORLANT.—La fragata *Cataluña* continuó incorporada en la Agrupación Permanente de la OTAN (STANAVFORLANT), con la que permaneció hasta el 3 de octubre.

Durante este período la Agrupación efectuó escalas en los puertos de Kiel (14 julio-4 agosto), Aarhus en Dinamarca (12-13 agosto), Copenhague (23-28 agosto), y Trondheim, a donde llegó el 22 de septiembre.

Durante su tránsito realizó diversos ejercicios de adiestramiento, así como PASSEX con unidades de naciones aliadas.



En la foto, tomada en Kiel por su comandante, capitán de fragata Tafalla, figuran las banderas de los países participantes. La española y la de la OTAN (en ambos extremos) las portan sendos cabos primeros de la *Cataluña*.

Otras actividades.

Presencia naval de la Armada en Sebastopol.—Con motivo del Plan de cooperación y contactos que se llevan a cabo entre las Fuerzas Armadas de España y de la Unión Soviética, la Armada de este país propuso la visita de una de nuestras unidades al puerto de Sebastopol en el mar Negro.

En respuesta a esta invitación se designó a la fragata *Numancia* para efectuar la comisión. La *Numancia* salió el 4 de agosto de Rota, permaneciendo en Sebastopol del 12 al 17 del mismo mes, y entrando de vuelta a Rota el 24. Durante los tránsitos efectuó escala en el puerto de Suda, en la isla de Creta, los días 8 y 19 de agosto.



Visita a puertos extranjeros.—Como ya comentamos el mes pasado, durante los meses de verano abundan, a falta de otras actividades, las visitas y comisiones de unidades de la Armada a actos y ceremoniales marítimos. Los puertos y ciudades costeras, tanto de nuestro litoral como del extranjero,

aprovechan estas fechas para celebrar sus festividades, en general íntimamente relacionadas con la mar.

Es costumbre de la Armada realzar con su presencia alguna de las más destacadas. Citaremos sólo las que tuvieron lugar en algún puerto extranjero. El *Marola* acudió del 14 al 15 de agosto a las «Fêtes de la Mer», que se celebraron en Arcachon, en la Aquitania francesa. El *Serviola* efectuó acto de presencia en el Fin de Semana Naval, que con motivo de la edición de 1991 de la «Cobh Peoples Regatta» se desarrolló entre los días 14 y 15 en el puerto irlandés de Cork. El *Turia* participó en la 10.^a edición de las «Fêtes de la Mer» de Saint-Nazaire, entre el 23 y 25 de agosto. Finalmente, y como ya habíamos anticipado el mes anterior, las goletas *Arosa* y *Graciosa* estuvieron presentes en el desarrollo de la Semana Naval de Cowes, en la isla de Wight, que tuvo lugar del 3 al 10 de agosto.



Presencia naval en las Fiestas Colombinas.—Abundando en el mismo tema, los patrulleros *Barceló*, *Cormorán* y *Dragonera* representaron a la Armada en los actos que, dentro del marco de las Fiestas Colombinas, tuvieron lugar en Huelva entre el 31 de julio y el 4 de agosto.



Colaboración de la Armada con el Comité Olímpico Barcelona-92.—Entre los días 25 de julio y 5 de agosto, el Comité Olímpico Barcelona-92 realizó pruebas piloto de vela en el Polígono de Actividades Náuticas, como preparación a la Olimpiada 92.

La Armada colaboró en estas actividades encargándose de la protección del Polígono e impidiendo el paso de buques y unidades no autorizadas. La operación fue dirigida por el Almirante Jefe del Sector Naval de Cataluña y participaron en ella los patrulleros *Deva*, *Espalmador*, *Alcanada*, *P-208*, *P-209*, *P-214* y *P-215*; así como el buque de salvamento *Poseidón*. Durante el desarrollo de las pruebas, los buques hidrográficos *Tofiño* y *Antares* efectuaron tomas de datos para la confección de estadísticas meteorológicas de la zona.

Por otra parte, la corbeta *Diana* colaboró además en el ejercicio «Barcelona-91», efectuado por el Ejército del Aire como apoyo a su sistema aerotático.

Baja de unidades.

Por Órdenes 613/10999/91 y 613/11000/91 de AJEMA se dispone la baja de los patrulleros de altura *Atrevida* y *Villa de Bilbao*, con efectos el 3 de

febrero y 3 de enero de 1992 respectivamente. Ambos buques pertenecen a una serie de cinco que fueron entregados a la Armada entre 1954 y 1958 y clasificados originalmente como corbetas, de ahí sus nombres femeninos que no concuerdan con su actual denominación de patrulleros. Concretamente, la *Atrevida* (F-61), primera de la clase a la que dio nombre, fue construida por la Empresa Nacional «Bazán» en su factoría de Cartagena, botada el 2 de diciembre de 1952 y entregada el 24 de mayo de 1955. Fue la única de la serie modernizada después de su entrega, ya que la cabeza de serie (*Descubierta*) no llegó a modificarse, y entró de nuevo en servicio el 14 de junio de 1960. En 1980 se reclasificó como patrullero de altura con la numeral P-61, suprimiéndole armas y sensores antisubmarinos y el CIC, al tiempo que se modificó su plantilla adaptándola a su nueva misión, mejorando su habitabilidad y manteniendo su armamento antiaéreo y antisuperficie. A lo largo de su vida participó en ejercicios y maniobras de la Flota con otras unidades de la Armada española y de otros países y, en su configuración como patrullero, en la vigilancia marítima y de pesca en nuestras zonas de interés. Destacaron, entre otras, su misión en los bancos de Terranova para la protección de nuestros bacaladeros.

La *Villa de Bilbao* fue construida en la misma factoría y lanzada al mar el 19 de febrero de 1958, entregándose a la Armada el 2 de septiembre de 1960, abanderándose en la villa de su nombre que, por cierto, inicialmente se pensó que sería el de *Favorita*.



Participó en muchos ejercicios y maniobras de la Flota (ALBOREX-I (1964), GADEX-67, MAR MELILLA-64, GAVIOTA I (1968), SUR-69, MAR ALMERÍA-70, CANAREX-70, TRINCA-71, CONVEX-71, SUR-72, MERCAN-88 y CANAREX-89), colaboraciones en EJEDAN y comisiones de transporte y desembarco de personal del Ejército de Tierra e Infantería de Marina. Como patrullero realizó misiones de vigilancia de pesca y ZEE y patrullas en el banco sahariano.

Estos buques, de 880 toneladas de desplazamiento y 75,5 metros de eslora, propulsados por dos motores diesel de 1.500 CV que les imprimían una velocidad máxima de 18,8 nudos —algo escasa—, destacaron por sus excelentes cualidades marineras y autonomía (8.000 millas a 10 nudos), lo que les hizo particularmente idóneos para su misión final como patrulleros, sobre todo al mejorarse su habitabilidad. Hoy, su edad, que rebasa con mucho los límites normales para un buque de guerra, ha impuesto su sustitución por otros patrulleros de nueva construcción (los de la clase *Serviola*), poniendo fin a sus dilatados y fecundos servicios.

G.

Deportes.

IV Trofeo «Almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui». Regata Homenaje a la Armada.

Durante los días 5, 6 y 7 de julio se celebró, organizado por el RCN de Valencia, el IV Trofeo «Almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui», Regata Homenaje a la Armada, para Cruceros Clase A I a VII, Cruceros I a VII, Cruceros Club, y Campeonato de España «First Class VIII».

Por parte de las Comisiones de Regatas de la Armada, han participado el Maxi *Hispania*, *Sirius IV*, *Aifos*, *Porto Pi*, *Kochab*; dos First Class, y dos 1/4 Ton, el *Portocelo* y el *Cote*, reciente subcampeón del mundo.

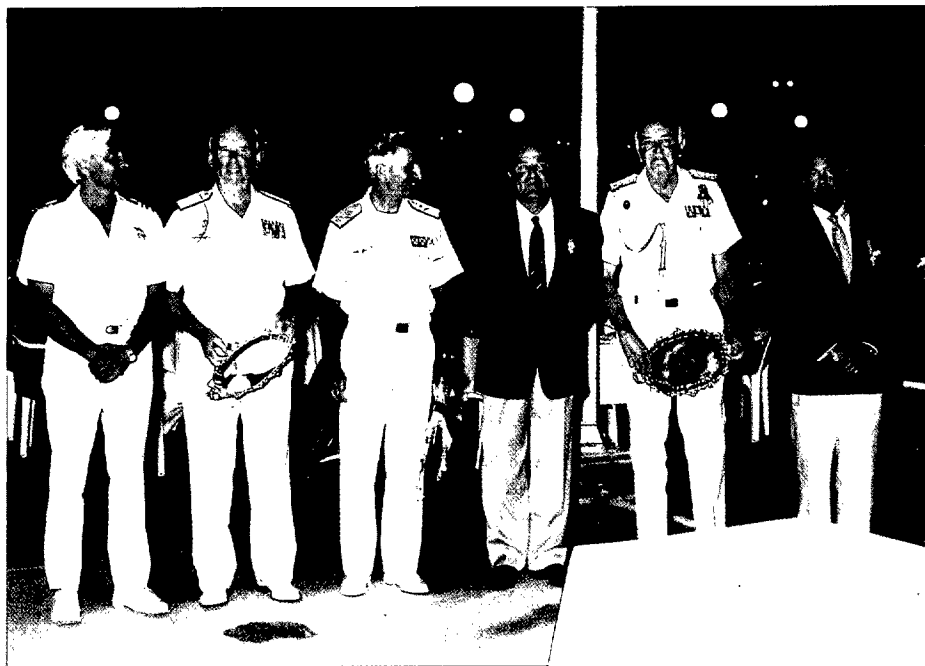
Las tripulaciones han sido de gran calidad, desde el almirante Regalado, ALFLOT, a la caña del *Hispania*, a un gran número de jefes, oficiales, suboficiales, guardiamarinas y marinería, que han demostrado el alto nivel de competición alcanzado.

El *Hispania* fue primero en su clase; el *Sirius IV*, cuarto; *Aifos*, cuarto; *Portocelo* y *Cote*, segundo y tercero; *Porto Pi*, primero, y *Kochab*, quinto.

De los más de cien barcos participantes, todos los de las Comisiones de Regatas entraron entre los catorce primeros de la general.

Es de resaltar la anécdota de que es la primera vez que el almirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui no está a la caña del *Sirius*, debido a una lesión «marinera» en un pie, de la que esperamos esté completamente restablecido.

En el transcurso de la tradicional cena de armadores, ofrecida por el Club, se efectuaron las imposiciones de las siguientes condecoraciones: al presidente



del RCN de Valencia, don Manuel Casanova, CMN 1.^a, por el almirante Regalado; al capitán de fragata J. C. Rodríguez Toubes, patrón del Maxi *Hispania*, CMN 1.^a, por el almirante García de Lomas; al comandante piloto de Iberia don Eugenio Jáudenes, CMN 2.^a, por el almirante Poole.

También durante el mismo acto, el presidente del Club hizo entrega al capitán de navío Servet de una placa con el nombramiento de socio de honor del RCN de Valencia.

Queremos agradecer al RCN de Valencia en la persona de su presidente, don Manuel Casanova, las atenciones recibidas tanto por los altos mandos de la Armada, como por todas las tripulaciones participantes.

X Copa del Rey de Cruceros.

Del 2 al 11 de agosto se celebró en aguas de Mallorca la X Copa del Rey de Cruceros, que como en años anteriores ha reunido en la bahía de Palma lo mejor de la vela mundial.

Más de 120 han tomado parte en esta regata, y la participación de la Armada ha sido como siempre muy numerosa, demostrando así la gran afición que por este deporte, tan afín con nuestra profesión, existe entre los jefes y oficiales de la Armada.

Comenzando por el Maxi *Hispania*, que tuvo el honor y el privilegio de contar a bordo con Su Majestad la Reina, gran aficionada a la vela, y que cada año nos distingue con su presencia en la Regata, y siguiendo por el 3/4 *Aifos* patroneado, como es usual siempre que sus obligaciones se lo permiten, por Su Alteza Real el Príncipe de Asturias.

Tomaron parte, además, el «One Tonner» *Sirius IV*, que este año no iba patroneado como siempre por nuestro delegado de Vela, almirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, aún no restablecido de su lesión. También participaron el *Porto Pi*, y los dos 1/4 Ton. *Portocelo* y *Cote*, que llevados por guardiamarinas dieron la nota de un alto nivel y una gran esperanza para el futuro de las Comisiones de Regatas.

Los barcos de la Armada tuvieron que luchar muy fuerte con unos barcos y tripulaciones de la más avanzada tecnología, y una profesionalidad adquirida en el continuo participar en regatas todo el año, pero a pesar de ello podemos estar satisfechos del nivel alcanzado por nuestros hombres que, sobre todo en la regata larga Palma-Ibiza y vuelta, con un viento de 45 nudos, supieron demostrar la pericia en el manejo de los barcos con tan mal tiempo.

La entrega de premios fue presidida por Sus Majestades los Reyes, siendo las Comisiones de Regatas de la Armada distinguidas públicamente por la gran colaboración que prestan al fomento del deporte de la vela en España.

En cuanto a clasificaciones, es de resaltar el quinto puesto en la general del *Hispania*, y el segundo en su clase del *Aifos*.

Por equipos, España quedó subcampeona con *Hispania-Lanjarón-Aifos*, es decir, con dos barcos de la Armada.

F. S.

Visitas.

Corbeta de la Armada italiana «Chimera».

Coincidiendo con el cenit de la temporada vacacional, visitó el puerto de Barcelona la corbeta italiana *Chimera* F-556. Forzosamente la llegada de uno de los más modernos e interesantes buques de la Marina Militare, despertó el máximo interés, solicitándose —y obteniéndose— visita especializada, que fue cordial y amable en extremo.

La clase *Minerva* está constituida por ocho unidades (*Minerva* F-551; *Urania* F-552; *Danaide* F-553; *Sfinge* F-554; *Driade* F-555; *Chimera* F-556; *Fenice* F-557, y *Sibilla* F-558), que en un principio debieran haber sido doce (en tres grupos de cuatro) y pueden considerarse como las sucesoras de las *De Cristoforo*, veinte años más veteranas —si bien se consideraban como las directas sustitutas de las *Albatros* (entradas en servicio mediados los 50's)— y sus nombres son las de ocho de las 60 corbetas tipo *Gabbiano* construidas durante la segunda guerra mundial, de las que sobrevivieron veintidós en la Marina

Militare. Han sido proyectadas para desempeñar eficazmente misiones militares de escolta y protección del tráfico, control de la ZEE, protección de intereses pesqueros y adiestramiento de dotaciones.

Construidas por Fincantieri (551, 552, 555, 556, 557 en Riva Trigoso y 553, 554, 558 en Muggiano) son buques de muy moderno diseño, en el que se ha tenido en cuenta las formas angulares y el escaso volumen de las superestructuras a fin de disminuir la firma radárica. No así la firma infrarroja que, aun cuando algo amortiguada por enfriado de los gases de escape por aire, no posee sistema de enfriado efectivo por pulverización de refrigerante ni pantallas o deflectores, efectuándose la salida de exhaustaciones de los diesel a través de una chimenea o guardacalor bastante clásico.

En cierto modo puede decirse que es un buque que sorprende, por cuanto su silueta le hace aparentar menores volúmenes de los que posee verdaderamente, hecho que puede comprobarse sólo comparándola con el muelle o visitando su interior. Su habitabilidad, muy bien lograda, le permite autonomías de hasta 30 días, sin fatiga considerable.

Las formas de la carena son clásicas, es decir, no utilizan características de planeo, y le confieren una buena condición de navegación —suficiente para navegar en mares de fuerza 4 y 5—, eficazmente ayudada a través de un juego de aletas estabilizadoras, proyectadas para reducir el balance al 10 por 100 del real.

El equipo propulsor está formado por dos motores principales diesel Fincantieri GMT BM 320 de 20 cilindros en V y dos líneas de 10 —similares a los



montados por las fragatas tipo *Maestrale* y *Lupo*—, con sistema de arranque por aire comprimido, de 5.500 CV cada uno, a 1.140 rpm. y cajas de reducción intermedias de índice aproximado de 5:1, que impulsan dos hélices de paso reversible que giran a no más de 200 rpm. Los grupos auxiliares están formados por cuatro motogeneradores diesel de 520 kW. c/u., con motores Isotta Fraschini ID 36 S12V de 12 cilindros en V (50 por 100 de redundancia) que proveen de las habituales tensiones (440 y 110 V) y frecuencias (60 y 400 Hz.). La máxima velocidad sostenida es de 24 nudos (26 en cortos períodos) y la económica de 18, con una autonomía de 3.500 millas.

El armamento misilístico está formado por ocho SAM Aspide (como defensa antiaérea y de punto), alojados en un lanzador Selenia Elsig Albatros (no hay pañol de recarga) y por SSM Teseo Otomat, que aún no están montados (pero que serán entre 2 y 6). Un cañón OTO Melara compacto de 76/62 mm. es todo su armamento artillero, al tiempo que el antisubmarino está constituido por torpedos Honeywell Mk 46, en dos montajes de tres tubos Whitehead M 515 de 324 mm., que es posible sean sustituidos en un futuro e indeterminado plazo por el A 290. El pañol de torpedos queda sobre los laterales de la reducida superestructura de popa —justo al pie del palo— en contenedores horizontales con alimentación por revólver. No está previsto ningún otro tipo de armamento.

El conjunto de contramedidas/guerra electrónica/sensores, lo constituyen dos lanzaseñuelos radáricos/infrarrojos Wallop Barricade y los habituales Nixie acústicos en la toldilla. Lo más destacable del conjunto ESM/ECM son las dos notables esferas del Selenia SLQ 747 (sobre ambas bandas, en el puente alto) que, a juzgar por su volumen, probablemente alojen módulos bi o trifrecuencias. El capítulo de sensores/sistemas de combate lo forman un radar de exploración aire/superficie Selenia SPS 774 (RAN 10S), con bandas E/F y alcance de 85 millas; un SMA SPN 728, banda I; un Selenia SPG 76 (RTN 30X), bandas I/J (para el cañón de 76/62 y SAM Albatros) y un director optrónico Pegaso Elmer TLC, Selenia/Elsag NA 18L. El sonar es un Raytheon/Elsag DE 1167 (en un domo de quilla) activo/pasivo. Sistema de combate Selenia IPN 10 Mini SA DOC con data link 11.

EXTRANJERO

Flotas.

Estados Unidos.

El 4 de julio entró en servicio el destructor AEGIS *Arleigh Burke* (DDG-51) en Norfolk (Virginia). Es el primero de una nueva serie basada en los anteriores de la clase *Spruance* (DDG-963) y en los cruceros AEGIS, y el primero también diseñado para el lanzamiento vertical de misiles.

Por otra parte, el 8 de junio tuvo lugar la botadura del segundo de esta clase, que lleva el nombre de *Barry* (DDG-52). Estos buques, con 8.300 toneladas de desplazamiento, disponen del sistema de combate más avanzado actualmente, con un radar AN/SPY-1D y sistema antisubmarino AN/SQQ-89, sonar de estrave AN/SQS-53C y otro remolcado AN/SQR-19. El armamento consta de un sistema de lanzamiento vertical (VLS) para misiles su/ai Standard, su/su Tomahawk y antisubmarinos; ocho lanzadores Harpoon su/su y tubos lanzatorpedos MK-32; sistema CIWS Phalanx y un cañón de 5 pulgadas, además del sistema LAMPS MK III. Sus cuatro turbinas de gas le proporcionan una velocidad superior a los 30 nudos. Son de construcción totalmente de acero con blindaje que protege los sistemas de combate vitales y cámaras de máquinas, además de la protección NBQ. Su constructor, Ingalls Shipbuilding, lleva entregados a la Armada norteamericana 54 buques, entre ellos 19 de los 27 cruceros AEGIS de la clase *Ticonderoga*.

Japón.

Por su parte, Japón ha contratado la construcción del tercer destructor AEGIS de la clase *Yukikaze*, de la que se prevé completar hasta ocho unidades. Éste, como los anteriores, será construido por Mitsubishi como contratista principal. Sus cuatro turbinas de gas GE LM 2500 para su propulsión serán suministradas por Ishiwajima-Harima (IHI). El *Yukikaze* fue botado el pasado mes de septiembre.

Reino Unido.

La comisión de defensa de la Cámara de los Comunes ha previsto establecer la flota submarina británica en doce SSN's, cuatro SSBN's y cuatro SSK's, recomendando, sin embargo, construir dos más de la clase *Upholder* para mantener un mínimo de seis submarinos de ataque de propulsión convencional, que, en principio, iban a ser cubiertos manteniendo en servicio dos de la clase *Oberon*.

Unión Soviética.

Según parece deducirse de informes obtenidos por satélites norteamericanos, se desarrolla en la URSS un nuevo submarino balístico nuclear. Aunque son pocos los datos que aún se disponen y se ignora si la situación actual del país permitirá que se prosiga su construcción, parece que no es una derivación de la clase *Taifún* (o *Typhoon*, según su transcripción en inglés), sino más probablemente de la *Delta IV*, e irá armado con nuevos misiles de generación posterior a los SS-N-23. Por otra parte, no se tiene noticia de que se hayan suspendido las fuertes inversiones que la Unión Soviética sigue haciendo en la

modernización de sus submarinos y misiles balísticos, incluyendo las obras de modernización en las seis unidades de la clase *Taifún* para armarlos con nuevos misiles. La negociación del tratado START limita el número de cabezas nucleares a 4.900, tanto en los Estados Unidos como en la URSS, pero estas noticias se añaden a la incertidumbre sobre todo lo que se refiere a este último país.

Francia.

Este país reanudará la venta de seis fragatas de la clase *La Fayette* a Taiwan, que fue suspendida el pasado mes de enero ante la protesta de China. Al parecer, han prevalecido los intereses económicos sobre los políticos a fin de sostener la decaída construcción naval francesa, aunque para suavizar la decisión no se incluirán sistemas de armas, sino sólo los cascos, máquinas y equipos de navegación, al tiempo que se concederán créditos a China para la adquisición de material militar francés.

Aviación Naval.

Estados Unidos.

El programa para el avión de ataque, provisionalmente denominado AX, que habrá de reemplazar al acreditado, pero ya veterano A-6 *Intruder*, reúne a las más importantes firmas de la industria aeronáutica norteamericana, encabezadas por McDonnell Douglas como contratista principal, asociada a LTV como subcontratista. Este programa entra ahora en la fase de investigación.

Italia.

La Armada italiana recibió en septiembre los dos primeros TAV-8B *Harrier II* de los 16 AV/TAV-8B previstos para operar desde el portaviones *Garibaldi*. Su base será Grottaglie, próxima a Tarento, y la Marina de Italia envió ya 40 pilotos para su adiestramiento en Pensacola (Florida). En septiembre del año pasado se firmó un acuerdo tripartito entre el US Marine Corps y las Armadas española e italiana para el desarrollo del *Harrier II Plus*, equipado con radar.

Armas.

Reino Unido.

La foto muestra un avión *Tornado GR1* armado con dos misiles ALARM. Este misil antirradiación, del que se lanzaron más de cien unidades en el conflicto del golfo Pérsico contra radares iraquíes y que es producido por British Aerospace Dynamics, se ha comunicado recientemente que va a exportarse por primera vez, entregándose a la Real Fuerza Aérea saudí con su correspondiente material de apoyo y adiestramiento.



El final de los misiles de alcance intermedio.

Los Estados Unidos y la URSS completaron el Tratado de Misiles de Alcance Medio (INF) el pasado mes de mayo, al destruirse el último de los misiles de esta categoría.

Los Estados Unidos destruyeron el último de los misiles *Pershing 2*, de 1.800 kilómetros de alcance, en la base militar de Longhorn Army Ammuni-

tion Plant, situada en Marshall (Texas), el día 6 de mayo. Por su parte, la URSS eliminó en reciprocidad su último misil SS-20 INF en Kapustin Yar la segunda semana del mismo mes.

Esto conduce a ambas partes a cumplimentar el tratado que estipulaba que todos los misiles lanzados desde tierra, sus sistemas con los lanzadores y equipos de adiestramiento deberían ser eliminados a finales de mayo de 1991.

Este tratado se aplica solamente a aquellos misiles con un alcance comprendido entre 500 y 5.000 kilómetros. A partir de junio, cuando todos los misiles hayan sido eliminados, todo tipo de instalaciones relacionadas con los lanzamientos de los misiles, su almacenamiento, reparación y fabricación quedan prohibidos.

En total, las dos naciones habrán eliminado más de 2.700 misiles de alcance intermedio, divididos en dos categorías: los proyectados para recorrer de 1.000 a 5.500 kilómetros y aquellos diseñados para alcanzar blancos situados entre 500 y 1.000 kilómetros.

La culminación de la fase final de la destrucción entrará en los anales del control de armamentos, porque es la primera vez que toda una clase de misiles es eliminada. El tratado de INF tiene también una gran significación para el futuro del control de armamentos, ya que también ha sido la primera vez que se ha intercambiado toda una serie de datos altamente clasificados entre las dos superpotencias, al mismo tiempo que se han realizado inspecciones sobre el terreno para verificar la certeza de las destrucciones. Todos los futuros tratados de control de armamentos se verán beneficiados por la experiencia adquirida en el INF. Con la destrucción del último misil en Longhorn, los Estados Unidos habrán eliminado 169 misiles balísticos *Pershing 1A*, 234 *Pershing 2* y 443 *GLCM*, misiles de crucero basados en tierra. A su vez, los soviéticos habrán destruido 718 *SS-12*, 239 *SS-23*, 149 *SS-4*, 6 *SS-5*, 80 *SS-X*, 4 *GLCM*, no desplazables, y 654 *SS-20*.

La culminación del tratado INF es el más firme testimonio de la resolución de Estados Unidos y de la cohesión dentro de la OTAN para eliminar los misiles de destrucción masiva, siendo el primer paso para la posterior eliminación de los misiles de alcance corto o tácticos de menos de 500 kilómetros de alcance, y a la limitación de los misiles estratégicos *ICBM* y *SLBM*, con más de 5.000 kilómetros de alcance. El proceso comenzó en diciembre de 1987 con la firma en Washington, por parte del entonces presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan, y el presidente de la URSS, Mijail Gorbachov, del tratado para la eliminación de sus misiles de alcance intermedio (INF). Este tratado entraría en vigor el 1 de junio de 1988, después de que se prohibieran todas las pruebas, vuelos y fabricación.

Desde que el tratado entró en vigor ha habido una actividad continua de destrucción de misiles, lanzadores y equipos asociados. La agencia OSIA (On Site Inspection Agency) norteamericana ha sido la encargada de verificar las

destrucciones en la URSS y también ha coordinado las visitas de inspección soviéticas a los Estados Unidos y Europa occidental.

Los misiles norteamericanos *Pershing 1A*, con un alcance de 640 kilómetros, fueron los primeros en ser totalmente destruidos, en fecha 6 de julio de 1990. Los soviéticos eliminaron a su vez el último de sus *SS-12*, de categoría similar, el 26 de julio de 1989 y todos sus *SS-23* en octubre del mismo año.

El tratado INF demuestra la visión de la OTAN cuando tomó la decisión en 1979 de desplegar sus misiles de crucero por todo su territorio en respuesta al despliegue soviético de misiles nucleares *SS-20*, de 5.000 kilómetros de alcance, que amenazaban a toda la Europa occidental. El primer paso fue desplegar 572 misiles de alcance intermedio: los 108 *Pershing 2* y 464 *GLCM*, en Europa occidental en 1983, para contrarrestar los *SS-20*. El segundo fue sentarse a la mesa de negociaciones con la URSS para discutir la reducción de armamentos en Europa. Al cabo de seis años de infructuosas negociaciones en Ginebra, en julio de 1987 la URSS aceptó la oferta estadounidense de 1981 de eliminar todos los misiles de alcance intermedio. En mayo de 1988 el Senado norteamericano ratificó el tratado INF, permitiendo las inspecciones soviéticas en suelo americano.

En mayo de 1991 se destruyó el último de los *GLCM* norteamericanos en la Base Aérea de Davis-Monthan en Tucson, Arizona, con él, 32 *GLCM*, 32 rampas y 8 lanzadores. El último de los *GLCM* europeos se retiró de la Base Aérea de Comiso, en Sicilia, para su destrucción en la misma fecha. El 6 de mayo de 1991, los soviéticos anunciaron que el último motor *P-2* de sus misiles había sido destruido.

Durante la próxima década las inspecciones sobre el terreno y verificaciones continuarán de acuerdo con el tratado INF, comenzando el 1 de junio de este año con una cuota anual de 15 inspecciones hasta 1996; a partir de este año el número de visitas descenderá a 10 por año hasta el 2001.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

Futuro impredecible de la Marina Mercante española.

El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, afirmó en La Granda que «el futuro de la Marina Mercante española, a partir de enero de 1993, es algo impredecible porque cada vez que ha habido regeneración marítima se ha producido debate político y filosófico entre los liberalistas y los proteccionistas».

Lobeto hizo referencia a la última ley de la Marina Mercante y calificó de «baja sensibilidad» el hecho de que desde 1956 no se hubiera adaptado, manteniendo el espíritu de los «proteccionistas a ultranza, que además erraron el tiro, porque protegieron los astilleros y no los servicios».

España, según Lobeto, trata en el seno de la Comunidad de romper «el proteccionismo brutal que había hasta el año pasado y que impedía, entre otras cosas, que los armadores españoles pudieran comprar barcos fuera y traerlos aquí a competir, con lo que estaban obligados a comprarlos aquí más caros».

Para Rafael Lobeto, el principio comunitario es «la libertad total, pero el problema es que se parte de una base totalmente falsa y es que cada país ha montado varios registros y no hay mercado único».

Rafael Lobeto se pregunta si va a existir de verdad un Mercado Único en 1993, «lo que significa igualdad de condiciones de competencia y si va a haber una política marítima comunitaria tampoco lo sabemos, España lucha porque sea así, pero no está claro».

Nuevo servicio de ferry Bilbao-Portsmouth.

Dentro de aproximadamente seis meses, Bilbao y la ciudad inglesa de Portsmouth quedarán unidas a través de un ferry con capacidad para mil viajeros, y dotado de las comodidades propias de un transatlántico. Este nuevo servicio, que entrará en funcionamiento el próximo mes de febrero, responde a una iniciativa conjunta de la armadora británica Peninsular and Oriental Steam Navigation Company y de la española Vapores Suardíaz, que de esta manera constituyen la sociedad Ferry Golfo de Vizcaya, S. A.

Este ferry saldrá de Santurce los lunes y jueves, mientras que de Portsmouth los domingos y martes, con una capacidad para mil pasajeros, distribuidos en 330 camarotes, así como para 360 vehículos y 30 «trailers» de quince metros. El ferry dispondrá de todas las comodidades, incluyendo piscina, cafetería, restaurante, sala de fiestas, casino y peluquería, de tal forma que el desplazamiento no suponga la pérdida de un día de vacaciones, sino el disfrute de una jornada más. Así, se calcula que el trayecto durará entre veintiocho y treinta horas.

Según sus responsables, este servicio arrojará pérdidas los tres primeros años, pero a partir del cuarto comenzará a generar beneficios. En cualquier caso, cuenta con subvenciones del Gobierno autonómico vasco y de la Diputación Foral de Vizcaya. A cambio, la compañía se compromete a ofrecer viajes gratuitos en temporada baja a determinados colectivos, como pueden ser la tercera edad, e incluso estudiantes.

Setecientos cincuenta mil marroquíes cruzaron el Estrecho este verano.

Más de 750.000 personas y unos 15.000 vehículos han cruzado el Estrecho, lo que supone un aumento del 15 por 100 con respecto al año anterior. Se trata en su mayor parte de emigrantes marroquíes que trabajan en Europa y regresan a sus países de origen para pasar sus vacaciones estivales en ellos. La mayoría viajan con toda la familia y parte de sus enseres domésticos y conducen muchas horas seguidas y con gran tensión, debido a que quieren llegar a su destino lo antes posible. La ausencia de incidentes y la colaboración de las empresas navieras, que este año aumentaron el número de viajes para garantizar la fluidez, han sido las notas características de la operación, según informó Evilio Jiménez, portavoz de Protección Civil. La tardanza media de embarque ha sido de tres horas de espera.

Una de las causas de la operatividad con que se ha llevado a cabo el paso hasta el norte de África es que, al viajar los magrebíes en vehículos menos cargados y de mayor velocidad, han reducido el tiempo de paso por la Península en períodos de hasta dieciocho horas.

Para el responsable de la operación, Emilio Jiménez, ésta se ha cerrado sin incidentes, aunque los dos temas más conflictivos han sido la huelga de Isnasa y la ausencia de médicos, aunque para Jiménez los paros en la naviera apenas si han tenido incidencia. También destacó el esfuerzo realizado por los trabajadores de «Trasmediterránea».

J. S. A.

MARINA DE PESCA

Reacción británica ante la sentencia de la CE favorable a la Marina de Pesca española.

El Gobierno y Parlamento británico reaccionaron con indignación ante la decisión del Tribunal de Justicia de la CE de desautorizar una ley británica que impedía faenar a los pesqueros españoles en aguas del Reino Unido. Por el contrario, portavoces de la Unión de Armadores de Ondárroa aseguraron que la sentencia es muy positiva y que ha demostrado en Gran Bretaña que en la Comunidad hay que estar a las duras y a las maduras.

El parlamentario laborista Doug Hoyle aseguró que la decisión del Tribunal de Justicia de la CE, con sede en Luxemburgo, era «una absoluta desgracia para Gran Bretaña y una invasión en la soberanía nacional».

El citado Tribunal dictaminó que una ley británica exigía que, para poder faenar en aguas británicas, el 75 por 100 del capital de los barcos espa-

ñoses registrados en Gran Bretaña debería ser propiedad de británicos residentes en este país, violaba la ley comunitaria europea de libre circulación de capitales y empresas.

El diputado conservador Teddy Taylor comentó que esa decisión demuestra que Gran Bretaña «ha perdido su poder democrático y libertad a manos de las organizaciones comunitarias de Bruselas y Luxemburgo».

Otro conservador, Bill Cash, dijo que esa decisión disminuye el poder del Parlamento del Reino Unido y que es el principio del final de éste como máximo poder legislativo del país.

David Curry, ministro británico de Pesca, aseguró, por su parte, que el dictamen del Tribunal de Luxemburgo ha sido mal recibido por el Gobierno, pero que no había razón de alarma «ya que no existe una armada frente a nuestras costas para acabar con los bancos de pesca».

Llamada a la responsabilidad a los armadores de Almería.

El gobernador civil de Almería, Ramón Lara, ha hecho un llamamiento a los armadores de barcos almerienses para que sean responsables y no envíen más barcos a aquellos caladeros para los que no tienen licencia de pesca.

En la actualidad, las embarcaciones almerienses *Carmen María* y *Reina de los Mares* se encuentran retenidas en el puerto de Orán por faenar en aguas jurisdiccionales de Argelia, país con el que no existe tratado de pesca.

Lara señaló que estas detenciones «son el pan nuestro de cada día y ponen permanentemente en brete a las autoridades españolas» y explicó que el Ministerio de Agricultura y Pesca está estudiando la adopción de medidas contra algunos armadores «que se han convertido en reincidentes de la pesca ilegal con barcos que no tienen licencia para caladeros mediterráneos».

El gobernador civil de Almería considera que una posible solución para este problema «pasaría por acuerdos entre el Gobierno argelino y particulares con pago de licencias en aquellos casos en los que la postura de Argelia no fuera muy dura al respecto, puesto que está en su derecho de establecer los límites que crea oportunos en defensa de sus riquezas naturales».

En las últimas semanas han sido detenidos los tripulantes de tres barcos almerienses por faenar ilegalmente en las aguas de Argelia, país con el que la Comunidad Europea no ha firmado ningún tratado de pesca.

J. S. A.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

España participa en la construcción del superpetrolero ecológico europeo.

España participará con Alemania, Francia e Italia en el diseño y construcción del primer superpetrolero ecológico europeo, cuyo proyecto se presentó el pasado mes de junio en la conferencia ministerial del programa «Eureka» que se celebró en La Haya (Holanda). El buque europeo E3, de unas 280.000 toneladas de peso muerto y dos millones de barriles de capacidad, incorpora las últimas tecnologías en ingeniería naval para lograr un nivel de contaminación cero con unos costes de fabricación y operatividad satisfactorios. Con este buque, en el que participa Astilleros Españoles, los ingenieros navales del Viejo Continente intentarán que los petroleros dejen de ser las «bestias negras» del mar.

Según un interesante trabajo publicado en «ABC» y firmado por Fernández Rúa y Aguirre de Cárcer, a finales de 1990 se llevaron a cabo reuniones entre cinco de los mayores astilleros europeos para tratar de sacudirse el dominio de los países de Lejano Oriente en el mercado de los grandes petroleros. De esos encuentros surgió la idea de desarrollar una nueva generación de superpetroleros que reflejasen las nuevas características del mercado que se configura hacia el año 2000.

Estas peculiaridades han dado nombre al proyecto que se presentó en La Haya: Económico, Ecológico y Europeo. Según los ingenieros españoles, el petrolero E3 puede calificarse de ecológico porque proporciona una protección contra la contaminación accidental del mar muy superior a los de diseño existente.

Económico también, pues proporcionará un coste de operación competitivo con otros diseños alternativos del mercado. Y por último europeo, ya que incorpora las señas de identidad de los productos industriales europeos y está destinado a proteger las costas del Viejo Continente de la contaminación ambiental.

El petrolero tendrá tanques laterales de carga más pequeños, un blindaje en la zona de flotación y, en algunos casos, doble fondo. Para la contención de la carga en los tanques, y en el buque en general, se utilizarán sistemas de balance hidrostáticos y espacios vacíos alrededor de los tanques. En aras de esa total seguridad que garantice una contaminación nula, se utilizarán conexiones de vaciado rápido con bombas. En caso de vertido al mar, la tripulación del barco utilizará barreras flotantes y equipos de aspiración y separación del crudo en el agua.

El proyecto de investigación sobre el diseño del buque tendrá un presupuesto aproximado de 350 millones de pesetas, de los cuales 70 millones representan la aportación española.

En servicio el buque oceanográfico polar *Hespérides*.

El *Hespérides*, construido en los astilleros de «Bazán», figura entre los cuatro mejores barcos oceanográficos con capacidad polar del mundo. En él se han empleado las últimas tecnologías de construcción naval con el fin de convertirlo en uno de los más importantes laboratorios móviles de investigación oceanográfica.

Los ingenieros de «Bazán» utilizaron sistemas informáticos en tres dimensiones, cuya aplicación en la investigación de formas avanzadas proporcionan diseños mucho más avanzados que los convencionales. Estos programas de «software» facilitan a los ingenieros un cálculo muy preciso de los volúmenes del barco, lo que redundará en un diseño de los espacios considerablemente mejor.

Con estos estudios, los expertos han dotado al buque del perfil idóneo para la capacidad polar que le permitirá acometer sus trabajos entre los hielos de las islas Shetland del Sur.

Por otra parte, «Bazán» aplicó en la construcción del barco su experiencia en la investigación sobre el efecto superficie, aspecto técnico fundamental para mejorar el desplazamiento de los navíos. Los ingenieros navales de esta compañía han adquirido destreza y experiencia en estos problemas con un prototipo, el llamado buque de efecto superficie «BES 16», que ha sido construido con financiación procedente de los presupuestos de investigación del Ministerio de Defensa.

El *Hespérides* es, para muchos expertos, el mejor exponente de esta revolución tecnológica en la construcción naval. Concluida su primera campaña, navegó por el Mediterráneo y luego por aguas de Noruega, antes de poner rumbo definitivo, en noviembre, hacia la base española de la isla Livingston en la Antártida.

J. S. A.

ECOLOGÍA MARINA

España participará en el sistema «OPMOD» de prevención de la contaminación costera.

Ingenieros españoles participarán en un proyecto internacional para el desarrollo de un modelo numérico que simulará procesos contaminantes en zonas costeras con el fin de predecir la evolución e impacto de sustancias nocivas vertidas al mar. El proyecto «OPMOD» permitirá luchar con prontitud y eficacia contra situaciones catastróficas como «mareas negras» o vertidos químicos y radiactivos que son letales para el medio ambiente.

Según el informe que acompañó su presentación en la conferencia «Eureka», el modelo predictivo «OPMOD» se desarrollará para aguas costeras, estuarios y mares interiores. Periódicamente, el modelo adquirirá datos oceanográficos y meteorológicos que serán utilizados por el sistema continuamente con el objeto de calcular el estado actual de unos parámetros concretos y efectuar predicciones sobre su evolución en un período corto de doce a veinticuatro horas. Esto significa que si se produce un vertido de crudo frente a las costas, la evolución de la «marea negra» podrá ser vigilada y sus cambios conocidos con casi un día de antelación.

Para mantener el modelo siempre en condiciones estará conectado de forma automática con los datos meteorológicos y oceanográficos obtenidos por satélites de teledetección y otros instrumentos desplegados «in situ».

Nuevo producto anticontaminante.

Un equipo de expertos de la International Open University de Madrid sostiene que ha descubierto una solución barata y no contaminante para eliminar las «mareas negras». Hace apenas dos meses, John B. Mosbasser y otros dos científicos, todos ellos del programa de intercambio de Universidades de EE.UU., descubrieron una sustancia natural mineral que elimina todo el petróleo vertido en el golfo Pérsico y en el Mediterráneo.

El nombre de esta sustancia por ahora se mantiene en secreto por sus descubridores, ya que se encuentra en período de registro de la patente. Al aplicar la sustancia sobre las manchas de petróleo en el agua, los dos elementos constituyen una especie de esfera que se hunde. Siempre, según Mosbasser, se puede extraer el petróleo del agua con mucha facilidad, ya que sólo hace falta colocar una red en el fondo del mar.

Mosbasser, un ingeniero electrotécnico de origen iraní, explicó que el desastre ecológico producido en el golfo Pérsico, causado por los vertidos ordenados por Sadam Hussein, le motivó a buscar una solución al problema. Según este ingeniero, se trata de un producto natural y por tanto no existe el peligro de contaminar todavía más los mares en los que se emplee.

Siempre según este experto, para depurar cada litro de agua contaminada de petróleo sólo es necesario disolver un kilogramo de la sustancia.

Peligrosa alga tóxica en el Mediterráneo.

Una especie de alga marina denominada «Caulerpa Taxifolia», que hasta ahora sólo se reproducía en aguas calientes, se está extendiendo por el Mediterráneo y podría perturbar su equilibrio ecológico de manera «irreversible», según un informe de Alexandre Meinesz, investigador de la Facultad de Ciencias de Niza, informa el diario «ABC».

Meinesz afirma que las consecuencias potenciales de una invasión de esta especie de alga marina «son cien mil veces peores que la de una marea negra» y que cuando la «Caulerpa Taxifolia» avanza, no encuentra nada que la detenga.

Esta especie por primera vez se detectó en las costas de Mónaco. François Doumange, que sustituyó a Jacques-Ives Cousteau como director del Museo Oceanográfico de Mónaco, rechazó sin embargo la supuesta relación del centro con la aparición del alga en el Mediterráneo y negó que esta especie pueda poner en peligro su ecosistema. «Este alga es como una serpiente de mar y, como otras muchas especies, ha podido penetrar en el Mediterráneo a través del canal de Suez o fijada en la quilla de un barco; y en cuanto al problema de su toxicidad, corresponde más a la literatura que a la realidad», dijo.

Meinesz sostiene, por el contrario, que esta especie exótica ha logrado adaptarse a mares más fríos y se ha extendido rápidamente hacia el oeste, eliminando progresivamente las especies concurrentes.

Este científico declaró que la «Caulerpa Toxifolia» contiene toxinas, que desarrolla para protegerse de algunas especies marinas, por lo que se puede contaminar toda la cadena alimentaria marina y tener repercusiones catastróficas sobre la pesca. En algunos lugares, añadió, su densidad puede alcanzar las 8.000 hojas por metro cuadrado, sus raíces pueden crecer tres metros en un año y sus algas pueden alcanzar los 45 centímetros de longitud, por lo que represente un peligro para el Mediterráneo.

J. S. A.

CULTURA NAVAL

Un ciclorama en el Museo del Mar de Cádiz.

Según ha informado el «Diario de Cádiz», el Museo del Mar de esta ciudad cuenta desde el mes de agosto con un ciclorama único en España por sus características, que reproduce la bahía gaditana, el puerto y la ciudad.

Los visitantes encontrarán una maqueta de la ciudad de Cádiz y una reproducción de la bahía de 3 metros de longitud por 2,5 de fondo y 2,65 de altura que les permitirá observar cómo se ve ese entorno desde el puente de un barco cuando se acerca al puerto gaditano.

El ciclorama de la bahía de Cádiz reproduce el amanecer y el anochecer y ofrece a través de un visor de tres metros una reproducción de las señales marítimas del puerto a las diferentes horas del día.

La compleja instalación, resultado de tres meses de trabajo, ha sido integrada en la exposición «Luces en el mar», que fue inaugurada el pasado junio.

En el exterior del ciclorama, el público dispone del material orientativo,

como son varias cartas marinas, un simulador de radar y una exposición de fotografías aéreas de la bahía de Cádiz.

El equipo que ha construido el ciclorama (un ingeniero de Telecomunicaciones, un escultor, un fotógrafo y varios metalistas), se basó en una maqueta del Museo Marítimo Británico, pero le agregó una serie de elementos y efectos luminosos y acústicos originales que trascienden al modelo. En la fase de captación de información se realizaron 400 fotografías de la bahía gaditana.

La nao *Santa María* japonesa navega hacia el Japón.

La nao *Santa María*, réplica de la utilizada por Cristóbal Colón en su primera expedición a América, zarpó el 20 de agosto pasado del puerto de Las Palmas con destino a la Gomera, tercera etapa de su singladura de 30.000 kilómetros hacia el Japón.

Su tripulación, compuesta por 21 hombres, emulará durante diez meses el primer viaje que inició el almirante Colón en Huelva, y cuyo destino era Japón, por desconocer la existencia del continente americano.

El barco, que ha estado atracado en el puerto grancanario durante diez días y ha sido visitado por numerosas personas, fue acompañado en su salida por los remolcadores que lanzaban sus chorros de agua contra incendios al aire en señal de despedida.

La expedición, organizada por la Fundación «Santa María» y la Comisión del V Centenario, visitará trece puertos de siete países hasta llegar a Kobe (Japón) a finales de abril de 1992.

La nao *Santa María*, que fue construida en Barcelona con un presupuesto de casi 300 millones de pesetas, tiene una eslora de 32 metros y cuenta como único instrumental moderno de navegación con una radio y las luces roja y verde de situación.

El buque *Yaizu 2*, que la acompaña como nave de apoyo, lleva a bordo a varios periodistas de un diario nipón y a un equipo de una cadena de televisión japonesa, que elaborará un documental del viaje con el material obtenido en los diez meses de navegación.

J. S. A.



FILATELIA NAVAL

Faros de China.

La República de China, o Formosa, o Taiwan, ha hecho dos sellos más dedicados a los faros que hay en su territorio. De conformidad con una propuesta de la Dirección General de Aduanas, organismo estatal del cual dependen los faros, estos dos nuevos signos postales hacen referencia a los siguientes: faro de Fukwei Chiao, situado en la parte más septentrional de la isla de Taiwan, consistente en una torre de cemento armado y formato octogonal, cuya luz tiene un alcance de 26,8 millas, y faro de Tungchi Yu, que está en un acantilado de la parte norte de esta isla, perteneciente al archipiélago de Penghu (al oeste de Taiwan), y cuyo alcance es de 21,5 millas.

Estos efectos postales llevan las tasas de 0,75 y 2,25 en, y complementan una serie de la cual se informó hace unas crónicas de otros dos sellos. La estampación es en offset multicolor.

Otra emisión de la República de China es la relativa a recordar la entrada en servicio del puerto de Yung-An Hsiang, situado en la parte meridional de la isla de Taiwan. Este puerto se ha construido con el fin de ser una terminal para la recepción de gases naturales. Su construcción empezó en septiembre de 1984, y de sus 300 hectáreas de superficie, 70 de ellas han sido tomadas al mar. De ahí parte una conducción subterránea de 360 kilómetros que prácticamente atraviesa la isla desde su parte Sur hasta su parte Norte. Los dos sellos tienen los nominales de 3 y 16 en.



Ahora, unos faros norteamericanos.


En Filatelia hay modas y muchas veces hemos observado que si hay una administración postal que hace una emisión con un motivo determinado y no usual, al poco tiempo otras administraciones postales siguen el mismo camino. En mis tiempos de asesor filatélico de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, pude hacer un seguimiento, cuando hicimos la serie de Uniformes

militares. Empezaron a salir estos sellos y a los pocos meses varias administraciones postales ponían también en servicio sellos con uniformes.

Pues esto está ocurriendo ahora con sellos en donde figuran faros. Antes se han mencionado dos, hechos por la República de China, y ahora se va a hacer referencia a cinco de los Estados Unidos. Estos efectos postales han sido fabricados a base de hacer una tira en donde van los cinco sellos. De conformidad con la información recibida desde Washington, los faros reproducidos en estos cinco sellos son: el faro Admiralty Head Lighthouse, situado a la entrada del Puget Sound y cuyo edificio recuerda las casas californianas del tiempo de los españoles; el faro que hay en cabo Hatteras, cerca del traicionero Outer Banks de Carolina del Norte; el faro situado en la parte más oriental de los Estados Unidos, en West Quoddy Head, en el Estado del Maine; el faro que hay en los Cayos de la Florida, donde comienza el golfo de México, llamado American Shoals Light, y el faro más antiguo que hay en servicio en Estados Unidos, que es una torre octogonal, construida en el año 1764 en Sandy Hook, en el Estado de New Jersey, y que guarda la entrada del puerto de Nueva York.




MARYLAND'S CAPITAL
PHILATELIC CENTRE

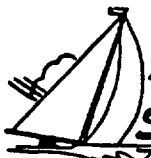


STATE HOUSE

ANNAPOLIS, MD.



21401



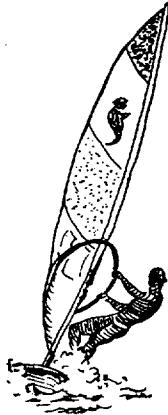
Annapolis
*Sail into history ...
... with stamp collecting!*

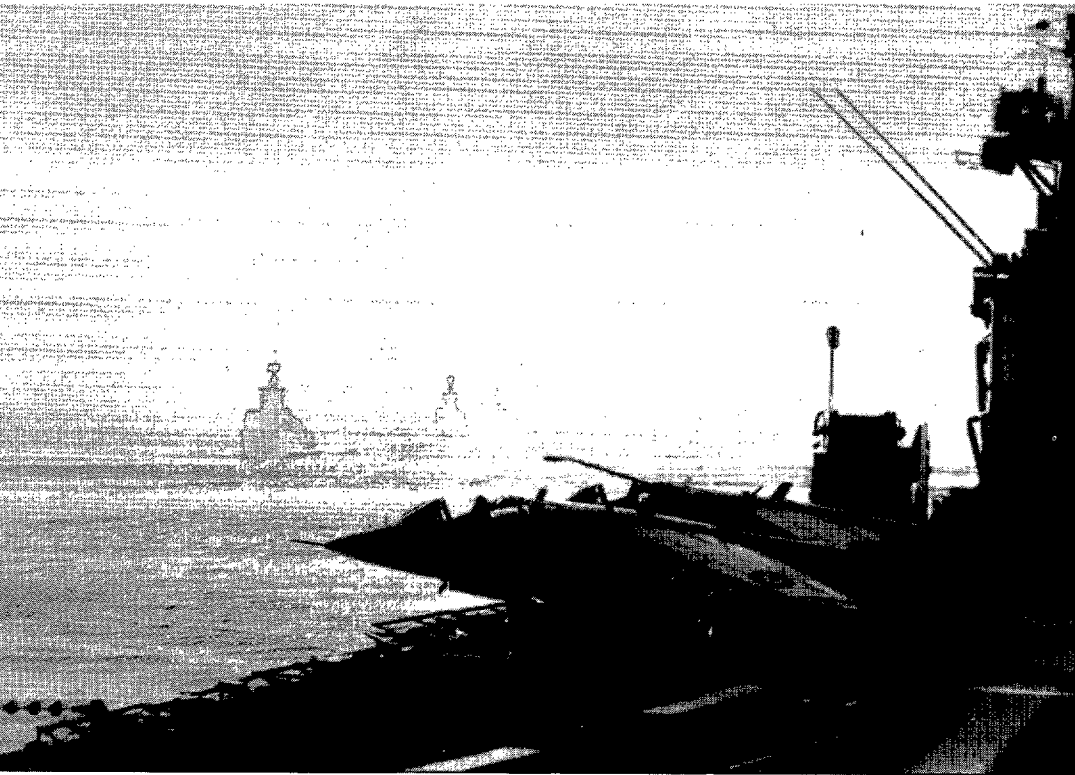
En los Estados Unidos hay cerca de 750 faros y el primero que se construyó fue el llamado Boston Light, construido en 1716, que hoy no existe.

También de los Estados Unidos nos llega la información del matasellos que se está usando en Annapolis (Estado de Maryland), la población en donde se encuentra la Escuela Naval norteamericana. Obsérvese la curiosa inscripción que figura en este matasellos: *Sail into history... with stamp collecting.*

Dado que en esta crónica se ha hablado de siete sellos donde figuran faros, ha de decirse que en España hay algún sello donde se muestra alguno, como el de Calella, pero todavía no se ha hecho una serie dedicada a varios de ellos, cuando existen algunos de gran antigüedad y alto valor histórico como la Torre de Hércules, en La Coruña. Según la tradición, Hércules, que además de ser muy fuerte, también era muy pendenciero y se las vio con el monstruo llamado Gerión, al cual le cortó la cabeza y la enterró en lo alto de una loma, sobre la cual mandó construir una torre, que tuviera en lo alto una luz, para que así, de día y de noche, todos supieran de su triunfo.

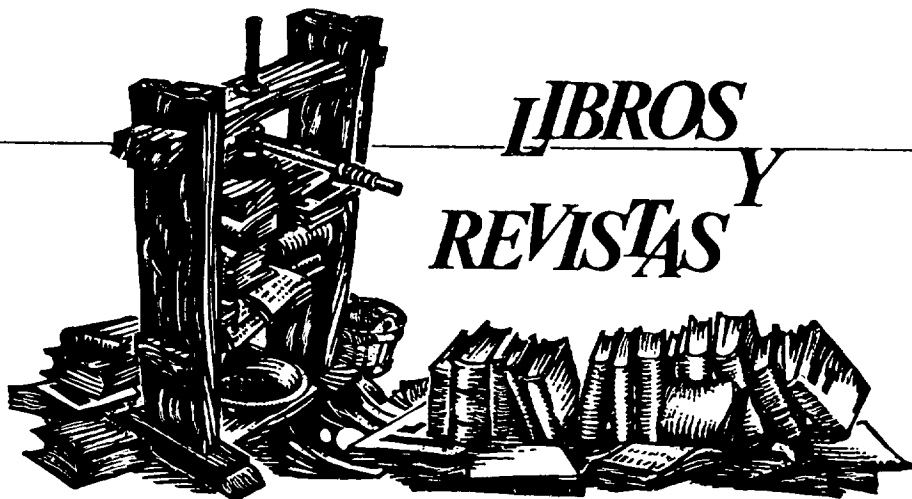
Luis María LORENTE





En formación. Autor: Félix Peñuelas.

LIBROS Y REVISTAS



LIBROS

RUIZ GARRIDO, Feliciano: **Selam Alicum**.—Colección «Adalid» del Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército. Madrid, 1991; 214 páginas.

Selam alicum, la paz sobre vosotros, es el saludo árabe que —nos lo explica muy oportunamente en el prólogo el general Uxó— siempre se dice en plural porque el hombre del desierto sabe que nos acompaña el Ángel de la Guarda... El autor de esta obra, hombre maduro e incomprensiblemente novel a la vista de su habilidad literaria, no describe épicas hazañas, sino sólo patrullas rutinarias a lo ancho de la inmensidad sahariana —cuyo desierto es el verdadero protagonista de este libro singular— alguna rara vez sobre ruedas, pero casi siempre a lomos de camello, pues desde ésta para nosotros rara montura, a tres metros sobre el suelo —atalaya viviente—, y a su paso parsimonioso y bamboleante, se siente el contacto con el elemento natural, que se aleja con la fugacidad ruidosa del motor. Y sin embargo el libro no se cae de las manos. Poco a poco, a paso de dromedario, nos vamos adentrando en un mundo fascinante hasta sentirnos inmersos en él, participando de las sensaciones que nos describe como si también nosotros cabalgáramos junto al teniente, a la cabeza de su sección de tropas nómadas, encaramados a la *rájala* de un *mehari* malhumorado y gruñón, pero dócil. Trabajamos amistad con sus hombres, peninsulares los menos, españoles saharianos los más —y muy a mal tomarían que no se les tratase de españoles. Disfrutamos de la proverbial hospitalidad del hombre azul, capaz de sacrificar su mejor cabrito para agasa-

jar al visitante que acaba de conocer y que probablemente no volverá a ver nunca más; asistimos a la mil veces repetida ceremonia del té, a los interminables saludos entre personas que, incluso considerándose parientes o miembros de la misma fracción de tribu, pueden haber estado sin verse tal vez durante años, en un territorio cuya densidad de población es de un habitante por cada cinco kilómetros cuadrados. Nos asombramos ante la insospechada riqueza de la fauna que desfila ante nosotros: grandes lagartos negros o verdes, venenosas serpientes cornudas, chacales, gacelas, liebres, águilas, chochas, perdices y hasta avestruces, y la hiena de afilados colmillos. Nos cautiva con la inmensidad de horizontes infinitos, con sus engañosos espejismos que hasta a los camellos burlan, y surge la inevitable comparación de su paisaje con el océano (una de las fotografías que nos lo muestra se titula, acertadamente, *mar arbolada*). Y lo mismo que el avezado hombre de mar es capaz de deducir del más tenue cambio de matiz en el horizonte la lejana línea de la costa, el nómada del desierto vislumbra la diminuta mancha verde, inasequible para el inexperto, pero señal segura para él de la presencia del ansiado pozo. Porque él navega recalando de pozo a pozo, donde pueda encontrar las mínimas briznas de hierba y los espinosos arbustos que alimenten a sus cabras y camellos. Y el Sol, astro rey que aquí es tirano implacable que todo lo abraza, que calcina a las hormigas en el suelo, promotor de repentinas y violentísimas turbonadas cuyo polvo borra los contornos hasta convertir los objetos en fantasmas, confundiendo realidad con pesadilla. O la repentina avenida, que el nómada oye llegar pegando la oreja al suelo, capaz de ahogar en segundos al incauto que tal vez rogaba al Cielo por una sola gota, para desaparecer días u horas después tragada por la tierra, porque aquí los ríos no llegan al mar, para alimentar el caudal de los pozos quizá para varios años.

¿Qué tendrá el desierto que prenda de tal modo a quienes alguna vez han vivido en él? La respuesta la encontramos en estas bellas páginas. Su primitiva dureza hace al hombre encontrarse a sí mismo; su escasez de todo valoriza las cosas sencillas y elementales, imprescindibles para la subsistencia; hermana a los hombres por grandes que sean sus diferencias étnicas, culturales o religiosas, y deja huella imborrable en el ánimo. Quien pasó por él ya no será después el mismo. *Más que seguro*, como dicen los saharauis.

G.



BORDEJÉ Y MORENCOS, F. F. : Operación Kuwait. De la crisis a la guerra.
Editorial San Martín. Madrid, 1991.

La operación de liberación de Kuwait por una fuerza multinacional constituyó el desenlace de una crisis que ha sido considerada como la más grave acaecida en el mundo desde 1945, superando en riesgos a las de Berlín y

Cuba, así como también a otros importantes conflictos como los de Corea, Vietnam, Malvinas o la serie de las guerras entre árabes y judíos.

Esta situación que hemos vivido y que por desgracia aún no ha sido erradicada en toda su extensión, nos debe llevar a reflexionar sobre la necesidad de redefinir un nuevo orden internacional en la región. De nada habría servido apagar un incendio si no se garantiza después una paz estable, consensuada, y la seguridad en la zona.

Estos son, a grandes rasgos, los hilos conductores del libro que comentamos, cuyo autor, de un reconocido prestigio que ha rebasado no sólo el entorno de la Armada sino también el nacional, hace una exposición clara y precisa de los antecedentes y acontecimientos de esta guerra, plasmando en cada elemento de análisis unas certeras consecuencias. No se trata sólo de exponer, sino también, y ello es muy importante, de analizar y extraer enseñanzas, pues de nada serviría hacer desaparecer a Sadam Hussein si las rivalidades y litigios existentes en el Oriente Medio no se recogen para una solución equitativa en todos los órdenes, aceptada esta solución también por todos.

J. L. T.



MORALES LEZCANO, Víctor: Africanismo y orientalismo español en el siglo XIX.—Editado por la UNED. Madrid.

Esta interesante y bien articulada obra viene a llenar un hueco importante en la penuria bibliográfica que inexplicablemente existe en toda la amplia panorámica y problemática que supone el llamado problema marroquí, que de forma tan decisiva tuvo una constante influencia en nuestra vida pública y privada.

El libro arranca con un bien medido estudio, lleno de precisión, que se refiere al por qué nuestro orientalismo ha sido tan africanista, que pone sobre el tapete las innumerables opiniones y polémicas que a finales del siglo pasado tanto influyeron en nuestra esfera política, y estas controversias emanaban de dos corrientes perfectamente definidas: los africanistas y los aislacionistas.

Pensamos que es uno de esos libros que es necesario leer, pues tendemos, quizá por la agitación y aceleración de la vida moderna, a olvidar la historia, con lo que muchas lecciones de gran aplicabilidad hoy día pasan inadvertidas no sólo para formar una opinión fundamentada sobre pilares sólidos, sino también para quienes, por su responsabilidad de actuación, debieran conocerlas.

P. J. L.



INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS: **Estrategia finisecular española: México y Centroamérica.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Este Cuaderno de Estrategia que comentamos constituye el primer desarrollo parcial del trabajo cuyo marco de referencia es el Documento Básico de Trabajo (DBT) bajo la titulación «Estrategia española en el Mundo Hispánico ante el escenario del fin de siglo» que comprende tres grandes áreas: México y Centroamérica, Fronteras del Mundo Hispánico, y Sudamérica y Península Ibérica.

Por tanto, el contenido de este primer Cuaderno es una exploración rigurosa y sistemática de unos cuantos aspectos significativos del área de México y Centroamérica, completados con una certera investigación a que han sido sometidas las culturas mexicana y centroamericana, respectivamente, en aspectos muy característicos de su hermenéutica, filosofía y sociología más reciente.



T. T.

INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS: **La Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Este ejemplar, correspondiente a la colección de «Cuadernos de Estrategia» del CESEDEN (Instituto Español de Estudios Estratégicos), recoge los trabajos elaborados sobre el título de este texto por los componentes del Seminario CESEDEN-Universidad de Santiago de Compostela, que desarrolló el estudio temático del Estatuto Jurídico-Político del Militar.

Hay que significar que en este estudio los trabajos realizados por dicho Seminario lo han sido desde una perspectiva pluridisciplinar, aunque con un cierto predominio del enfoque jurídico, hecho éste que no ha de sorprender dado que la mayoría de sus miembros son juristas.

Concretándonos al tema analizado, el Seminario ha abordado el análisis de diferentes aspectos relacionados directa o indirectamente con el Título V de la Ley 17/89, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.



T. T.

Catálogo de Publicaciones 91.—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Esta edición del Catálogo de Publicaciones del Ministerio de Defensa está estructurada de modo que pueda efectuarse la búsqueda de información bibliográfica mediante una serie de índices por autores, títulos, materias y

colecciones, que se encuentran enlazadas por el código de identificación, en el que se exponen todas las características de cada una de las obras reseñadas, y agrupadas en publicaciones unitarias, periódicas o cartográficas, y al mismo tiempo, por materias en los apartados correspondientes.

De esta forma y con tal arquitectura no cabe duda que se presta un mejor servicio al lector, a la vez que se contribuye a difundir con mayor eficacia la producción editorial del Departamento.

Y.



TORRES RAMÍREZ, Bibiano: **Alvar Núñez Cabeza de Vaca.**—Ediciones Alfar, Editorial Don Quijote y Editoriales Andaluzas Unidas. Sevilla, 1990; 150 págs.

Las citadas Editoriales, en su Colección de «Forjadores de América», han incorporado este de *Alvar Núñez Cabeza de Vaca*, del que es autor el doctor en Historia de América don Bibiano Torres Ramírez.

Precedido de una *Introducción*, comprende el libro cinco capítulos, una *Cronología*, *fuentes documentales* y *bibliografía*; en éstos, con estilo fácil y ameno, nos cuenta las «venturas y desventuras» de este explorador y conquistador, desde su nacimiento, en Jerez de la Frontera, «entre los años 1492 y 1495», hasta su fallecimiento en Sevilla, en incierta fecha, muy posible entre 1559 y 1564. Razón tiene el autor al manifestar en la *Introducción*, que «Difícilmente entre los conquistadores del siglo XVI pueda hallarse alguno cuya vida sea un conjunto de aventuras inverosímiles como la que presenta el jerezano Alvar Núñez Cabeza de Vaca. Sus dos empresas americanas le permiten ocupar un lugar muy destacado entre los hombres de esa discutida y controvertida etapa del descubrimiento y la conquista». Ya, antes de esta etapa americana, había actuado como soldado en Italia, formando parte del ejército del Rey Católico, en la denominada *Liga Santa*; después, participó también en la guerra de las Comunidades, en España, y en las que Carlos I sostuvo contra Francisco I de Francia. Su marcha a América fue como oficial real en la armada de Pánfilo de Narváez; pero lo que le dio fama fue la increíble marcha desde el Atlántico al Pacífico, con tres compañeros, únicos supervivientes, pasando calamidades y peligros, durante diez años; en la obra que escribió relatando la gesta, *Naufragios* y *Comentarios*, nos cuenta su odisea, que este libro nos recuerda, digna de conocerse; por ella, como premio, fue nombrado gobernador en Paraguay y Río de la Plata; también en esta época su vida corre pareja con la anterior de peligros y sinsabores, siendo víctima de una rebelión que le despojó de su gobierno; preso y enviado a España, el Consejo de Indias le instruyó un proceso que terminó con su declaración de inocencia. Todo esto lo vamos conociendo a través de esta obra —ilustrada con mapas y grabados— cuya lectura despierta un gran interés.

F.

SOLER PASCUAL, Emilio: **Antagonismo político en la España de Godoy: La conspiración Malaspina (1795-1796)**.—Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert». Alicante, 1990; 161 págs.

El Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», de la Diputación de Alicante, en su Colección «Ensayo e Investigación», ha editado este libro de *Antagonismo político en la España de Godoy: La conspiración Malaspina (1795-1796)*, del que es autor don Emilio Soler Pascual.

Precedido de un *Prólogo*, comprende el libro cuatro capítulos; en el primero, *Introducción*, hace el autor un estudio de la figura de Malaspina, examinando «la dimensión política que la figura de Alejandro Malaspina adquirió tras su regreso a la metrópoli en 1794». En el segundo, *La conspiración Malaspina*, narra su vida, se refiere también a la expedición que con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* hizo desde el 30 de julio de 1789, saliendo de Cádiz, hasta el 21 de septiembre de 1793, en que, cumplida su misión, rindió viaje en el dicho puerto; la conspiración, su detención en la noche del 23 de noviembre de 1795, procesamiento y reclusión, primero en el cuartel de guardias de corps y, después, en el castillo de San Antón, de La Coruña; juicios acerca de esta conspiración y últimos años de su vida. La tercera, *Fuentes documentales*, aporta varios documentos procedentes de los archivos del Palacio de Oriente, Histórico Nacional, Museo Naval y copias de la correspondencia de Malaspina, conservada en la Real Academia de la Historia. El cuarto es una extensa *Bibliografía* acerca de éste, la Expedición y general sobre la época.

El asunto tratado es por demás interesante, pero, como manifiesta el profesor don Carlos Seco Serrano: «La conspiración de Malaspina es un problema no resuelto por la historiografía referida al reinado de Carlos IV»; tiene razón, ya que la documentación conocida hasta ahora, mucha de la cual reproduce el libro, no aclara suficientemente los motivos y demás circunstancias que concurrieron en la conspiración, la que, en verdad, lo haría, ha desaparecido, o se ha hecho desaparecer, y, dice el autor del libro, que no pudo hallar «la documentación que sirvió de base para la causa contra Malaspina, que fue *cerrada y sellada por orden del ministro Llaguno y Amírola, en abril de 1796*».

Es de temer que la documentación que podría aclarar todo, de lo bien *cerrada y sellada* que quedó, no aparecerá nunca. ¡Ojalá me equivoque!



F.

HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario: **La Monarquía española y América**.—Ediciones Rialp, S. A. Madrid, 1990; 197 págs.

Ediciones Rialp, S. A. ha editado este libro de *La Monarquía española y América*, del que es autor nuestro colaborador y conocido americanista el catedrático don Mario Hernández Sánchez-Barba; en él estudia y desarrolla,

con gran acierto, las relaciones entre España y nuestros dominios americanos, teniendo como nexo común la Monarquía. Precedido de una *Introducción*, comprende la obra cinco capítulos: el descubrimiento y las fantasías colombinas; la conquista, los conquistadores y los grandes núcleos por ellos fundados; la administración, la justicia; los súbditos indígenas, la protección de éstos y su cristianización; el aspecto jurídico y gobierno de la Monarquía, así como *la estrategia de seguridad atlántica de Felipe II*; todos estos temas fueron obra de España en el siglo XVI, siendo la Monarquía el vínculo común para la construcción de un Estado de derecho que se constituyó fuera de «las fronteras patrimoniales del Reino español».

Ha sido idea del autor, como vemos, «valorar la objetividad espiritual que representó en América la Monarquía española», fijándose en los componentes sobre los cuales «se constituyó un destino histórico común» que persiste hasta este momento, pese a «los malos modos coyunturales y las negaciones desairadas de algunos sectores epidérmicos».

F.



BORDEJÉ Y MORENCOS, Federico Fernando: El escenario estratégico español en el siglo XVI (1492-1556).—Editorial Naval. Madrid, 1990; 224 páginas.

Octavo y último tomo de una serie monográfica que, con el título de *Gran Armada*, ha editado la Editorial Naval, patrocinada por el Instituto de Historia y Cultura Naval; es su autor el contralmirante don Federico Fernando Bordejé y Morencos. Si en los anteriores tomos, escritos por diversos autores, se ha estudiado esta desgraciada empresa bajo varios aspectos: la actividad comercial, sanidad, sucesos de Flandes de 1588, los barcos españoles del siglo XVI, los tercios de la Gran Armada y los aprestos y efectivos de ésta, en este tomo VIII, que cierra el ciclo, hace un estudio detallado, en primer lugar, sobre los «antecedentes o causas que configuran el escenario estratégico español; la unidad peninsular. Base de la preponderancia española en el siglo XVI»; los diferentes teatros estratégicos: el Mediterráneo europeo, el Atlántico. La Dinastía Borgoña, Casa de Austria, y los teatros estratégicos del Atlántico europeo, Flandes y Mar del Norte, Alemania y el frente marítimo del Mediterráneo. Finalizando la obra con unas *Conclusiones*, en las que hace un análisis del reinado de Carlos I, su política exterior, luchas contra Francisco I de Francia, contra la Reforma protestante, contra los turcos y berberiscos; enfrentamiento con los papas, hasta el año 1545, en que consigue sea convocado un nuevo Concilio, el de Trento; tantos avatares no sólo le obligan a él, también a sus sucesores. Una extensa *Bibliografía* y un *Índice de nombres propios* cierran el libro, al que acompañan gran número de ilustraciones, muchas de ellas en color.

F.

REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Núm. 33.

SUMARIO: Nota editorial. Reflexiones, cuando los montes eran de Marina. Empresa de Hernando de Magallanes: culminación del proyecto colombiano, paralelismo entre Colón y Magallanes. Los maquinistas del 98. El somormujador y su legislación en el contexto de la Carrera de Indias. La naturaleza muerta en la pintura náutica. Cultura naval: descubierta una lápida en memoria del marino Fernando Villaamil. Documento. Noticias generales. La Historia marítima en el mundo. Recensiones.

COMENTARIO: El doctor ingeniero de Montes don Gaspar de Aranda y Antón abre este número con un interesante artículo sobre un tema que si en un tiempo pudo ser conocido a través del lema «a la mar, madera», hoy constituye una curiosidad histórica. En contra de lo que superficialmente pudiera suponerse, la legislación preveía la tala controlada para la construcción naval a fin de evitar la deforestación, control que ejercía la Marina. Sucesivamente se estudia el corte y tratamiento de maderas —especialmente de roble— con criterios más científicos a partir del siglo XVIII, y la repercusión en la pérdida de riqueza forestal originada en esa época. En su documentado estudio, el autor calcula la cantidad de madera de roble necesaria para los planes de construcción naval, especialmente el del marqués de la Ensenada, y las cortas de árboles que fueron precisas para ello, con el impacto medioambiental que supusieron, desgraciadamente mal aprovechadas al perderse gran cantidad de la madera almacenada a la caída del ilustre ministro de Fernando VI como consecuencia de las intrigas bien conocidas que se urdieron contra él. Culpa de este desastre para nuestra Armada, que no pudo cubrir el ambicioso plan de Ensenada, y para nuestros bosques, cuya riqueza se dilapidó, a la mala administración de políticos «de golilla», eximiendo a la Armada, que fue su víctima principal.

La formidable empresa de Hernando de Magallanes es el tema de la conferencia que pronunció Guadalupe Chocano Higuera, jefe de Investigación del Museo Naval, en el Congreso organizado por el Ayuntamiento de Santoña en julio de 1990, y que en este número se reproduce íntegramente. Si Cristóbal Colón trataba de llegar a las tierras fabulosas del Catay y Cipango, quedó después de él, ante la interposición del inesperado continente, sin abrir por Poniente la derrota hacia el Maluco, tierras de la Especiería, de gran importancia económica en la época que la indefinición de la demarcación establecida por el tratado de Tordesillas permitía su discutible adscripción a España o Portugal, que fue el objetivo del gran navegante portugués. Se exa-

minan las coincidencias y paralelismos entre uno y otro personaje y sus previas peregrinaciones en Portugal para acabar ambos al servicio de España y las circunstancias comunes en ambos casos en cuanto a las limitaciones que imponían los tratados con el vecino y hermano país, así como la culminación de ambas empresas.

Dando un nuevo y gran salto en el tiempo, el capitán de fragata Antonio de la Vega hace un estudio de los maquinistas del 98, personal que se vio sometido a la incomprensión de tantos y a los vaivenes de legislaciones encontradas cuando, superada la época de la marina vélica, era preciso contar con la mayor eficiencia en la conducción de un servicio tan fundamental como la propulsión mecánica, a la que además se añadían la electricidad y los torpedos. Pese a ello, no contaron con la necesaria Escuela propia, relegándose su formación exclusivamente a la práctica, deficiencia que suplieron con admirable celo, abnegación y sacrificio, que para muchos culminaron en la generosa entrega de su vida a la Patria en las tristes jornadas del 98.

Ya en el siglo XVII aparece la primera legislación acerca de los buzos, entonces llamados también somormujadores, que es objeto del trabajo de Javier de Castro, sumamente interesante en cuanto nos aclara la importancia de estos especialistas cuando las reparaciones y aun recuperaciones de buques o sus cargamentos se hacían en condiciones a menudo extraordinariamente difíciles y arriesgadas.

El arte tiene su representación en este número en el artículo de un eminente pintor de marinas, género tan sugestivo como susceptible de las más atrevidas variaciones técnicas y temáticas. José Luis Hernández Pasquín nos adentra, consciente de no agotar el tema, en algunos aspectos de la simbiosis entre la marina y la naturaleza muerta, presentando algunos bellos ejemplos.

Finalmente, se hace una crónica sobre inauguración de una lápida a la memoria del ilustre marino don Fernando Villaamil en su villa natal de Castropol, cerrándose el número con las habituales secciones *Documento*, *Noticias generales*, *La Historia marítima en el mundo* y *Recensiones*.

G.



INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL: Cuadernos monográficos núms. 13 y 14. Madrid, 1991.

Se recogen en estos Cuadernos quince conferencias pronunciadas en el ciclo celebrado en marzo de 1991 en Medina del Campo y Medina de Rioseco, bajo el título general «Castilla y América en las publicaciones de la Armada» en el II Congreso de Historiografía.

Las *Colecciones del Museo Naval* nos introducen a una visión general del rico contenido de nuestro Museo (banderas, instrumentos náuticos, modelos

de buques de todas las épocas, mascarones, fanales, pinturas, sin omitir su importante biblioteca-archivo, la más importante de España en la especialidad). *El 98 americano en la historiografía naval* pasa revista al reflejo en las publicaciones de la época de esta triste parte de nuestra Historia hasta el desastre y después de él, contrastando la objetividad de la REVISTA GENERAL DE MARINA con el tono general de desinformación; se ilustra con abundante bibliografía en la que la RGM destaca con 56 trabajos desde 1881 hasta 1987. *Mar, náutica e Historia Naval en los textos docentes*, hace una crítica de la escasez e imprecisión con que estos aspectos se tratan en nuestros libros de texto desde la enseñanza general básica. *Las islas Filipinas en las publicaciones de la Armada*, trata principalmente de lo publicado, una vez más, en nuestra REVISTA (54 artículos); también a las Filipinas se refiere la conferencia titulada *Filipinas en el Boletín de Medicina Naval*, y tras un repaso a las revistas americanistas de Sevilla (*Náutica e Historia Naval en las Revistas Americanistas de Sevilla*) en el que se relacionan 79 trabajos clasificados por temas, se cierra el cuaderno número 13 con un interesante resumen sobre los orígenes y desarrollo de la Marina de Castilla.

El número 14 recoge seis conferencias, la mitad de las cuales se refieren directamente a nuestra REVISTA (*Un aspecto bibliográfico en la RGM (1877-1990)*, *El «92»*, *El descubrimiento y los descubrimientos en las publicaciones periódicas de la Armada* y *La construcción del canal de Panamá en la REVISTA GENERAL DE MARINA*); las otras tres se refieren a *Los Almirantes de Castilla: descripción histórica e institucional*, *Algunas consideraciones sobre la historiografía naval española y los países del cono Sur* y *Emigración clandestina y viajes marítimos*.

Ambos están prologados por el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Bordejé y Morencos, y las conferencias se deben a las prestigiosas firmas de Hugo O'Donnell, Almudena Hernández Ruigómez, Ana María Calavera Vaya, Fernando López-Ríos Fernández, Beatriz García Traba, José Cervera Pery, Rogelio Pérez-Bustamante, M.^a del Pilar Cuesta, M. Cuesta Domingo, Pedro Borges, Lilia Inés Zanotti de Medrano y José M.^a Fernández Morales.



G.

EJÉRCITO: Estado Mayor del Ejército. Madrid, 1991; 138 págs.

Editado por el Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, este número 616, del mes de mayo, se abre con una *Editorial*, a la que sigue el siguiente interesante *Sumario: La guerra del Golfo: Enseñanzas militares*, por don Juan Cano Hevia, teniente general; aquí hace un estudio del despliegue de las fuerzas terrestres, el terreno y la maniobra, ejecución y unas conclusiones finales. *La guerra del Golfo. La guerra aérea*, es su autor el general de brigada de Aviación don José Sánchez Méndez; se refiere a la operación

«Tormenta del Desierto» y otras contra superficie. *Ejército, defensa y guerra en los textos constitucionales españoles*, por don Juan Boza de Lora, coronel de Artillería; hace unas consideraciones sobre las varias Constituciones españolas, competencias de los Jefes de Estado, de las Instituciones y sobre la razón y misión de los Ejércitos. *Las armas químicas: Peligro latente*, por don Francisco Javier Artero Pamplona, comandante de Caballería; estudio sobre ésta, su fácil adquisición, evolución, protección y orientación en el futuro. *Parámetros biológicos en operaciones de descontaminación NBQ*, por el comandante Médico don José Antonio Redondo Frías; estudia el material y métodos, análisis clínico-biológicos y resultado de éstos. *El Leopard 2 y nuestros CC*, por el sargento de Ingenieros don Antonio Morales Baz; estudia este tipo de carros de combate y novedades que nos ofrece. *Documento: Presentación. Zonas e instalaciones de interés para la defensa. La Ley 8/75*, por el coronel Interventor don Manuel Galindo Lizanco. *Reflexiones legales sobre la Ley 8/75, de 12 de marzo*, es su autor don Arturo Zamarrigo Fernández, comandante Auditor. *Aspecto militar de la Ley 8/1975*, por don Rafael Vidal Delgado, comandante de Artillería. Incidencia de la Ley 8/1975 en la zona del estrecho de Gibraltar, por don José Uxó Palasí, general de brigada de Infantería. Los artículos que comprende este *Documento*, se refieren a la «protección de las Zonas de interés militar». *Aspectos marítimos de la GMII en el mar Mediterráneo*, por el contralmirante don Carlos Martínez-Valverde; hace un estudio de la actuación de los barcos en el conflicto, situación estratégica de Malta, los varios combates navales, acciones de comandos, etc. *Capitán español y general francés*, por el coronel de Artillería don Juan Barrios Gutiérrez; se refiere a Antonio Martínez y Rodríguez, que como teniente y capitán sirvió en el ejército del general carlista Cabrera, primera guerra civil, pasando exiliado a Francia, donde ingresó en la Legión Extranjera, en la que por su heroica actuación llegó a ser general del Ejército francés. *En busca de la nacionalidad del caballo español*, por el teniente de Caballería don Andrés Izquierdo Benítez. *Exposición de uniformes de los Ejércitos de la CEE*, por don Miguel Ángel Cubero Sánchez, capitán de Intendencia; celebrada ésta en Milán, en la primer quincena del pasado octubre. *Filatelia militar*, por el coronel Auditor don Luis María Lorente. *¡Shalom! Jerusalén*, por doña Ana M.^a Buigues Vázquez, hace historia de esta ciudad Santa. *¿Tánto hicieron tan pocos? La Fuerza aérea argentina en el conflicto de las Malvinas*, por don Raúl Alberto Iriberry, agregado aeronáutico en Paraguay; refleja la «gesta de los heroicos pilotos argentinos» en este conflicto. *Información bibliográfica y Hemos leído*, con las reseñas y comentarios de varios libros. *Disposiciones oficiales*, gran número de ilustraciones en color acompañan este número.



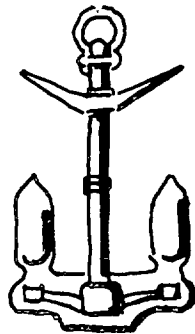
F.

REVISTA DE INDIAS: Departamento de Historia de América «Fernández de Oviedo». Centro de Estudios Históricos. CSIC. Madrid, 1990; 1.022 págs.

Es éste el número 190, correspondiente a los meses de septiembre-diciembre del pasado año. Después de unos resúmenes de los artículos publicados, son éstos: *Montaigne y Pedro Mártir: Las raíces del buen salvaje*, por Stelio Cros: *Problemas en el cumplimiento de las obligaciones cristianas de los indígenas del Valle de Guatemala (1687)*, es su autor Jesús María García Añoveros. *Población y Economía en el Pedemonte andino de Bolivia. Las misiones de Apolobamba, Mesetenes y Yurakares en el siglo XVIII*, por Daniel J. Santamaría. *La expedición del Atlas de la América septentrional (1792-1810): Orígenes y recursos*, por M.^a Dolores González-Ripoll Navarro. *El legado hispano y la conciencia nacional en Cuba*, por Consuelo Naranjo Orovio y Miguel Ángel Puig-Samper Mulero. *Los campesinos leen su historia: Un caso de identidad recreada y creación colectiva de imágenes (Los comuneros canas, 1920-1930)*, por Luis Miguel Glave.

Siguen *Notas*, necrológicas y de comentarios, *Información bibliográfica*, reseña de *El americanismo en España*, de Sylvia L. Hilton y Amancio Labandeira Fernández, y un *Índice del tomo I*.

F.



El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 28014 MADRID.

REVISTA GENERAL DE MARINA

NOVIEMBRE 1991



D

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

EDITORIAL 515

TEMAS GENERALES

Contralmirante Alberto Orte
1792-1992 DOS SIGLOS DE «ALMANAQUE
NÁUTICO» 517

Capitán de Navío José Luis Tato
CONSIDERACIONES SOBRE EL MEDITE-
RRÁNEO DE HOY 527

Capitán de Navío Francisco Obrador Serra
EVOLUCIÓN DE LA ESTRATEGIA MARÍ-
TIMA NORTEAMERICANA (1776-1939) 535

Capitán de Corbeta Fernando Lista Blanco
LA VOCACIÓN PROFESIONAL 549

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Navío Francisco Rapallo Comendador
LA AGRUPACIÓN «BRAVO» DE LA ARMA-
DA ESPAÑOLA EN LA CRISIS DEL GOLFO
PÉRSICO 553

Capitán Médico Enrique Bartolomé y Cela
APUNTES HISTORIOGRÁFICOS SOBRE LA
DESAPARICIÓN DEL CUERPO DE SANI-
DAD DE LA ARMADA 571

HISTORIAS DE LA MAR

Coronel Auditor Amancio Landín Carrasco
GUÍA DE DESCUBRIDORES: SEBASTIÁN
VIZCAÍNO (1602) 577

COMENTARIO INTERNACIONAL

MISCELÁNEA

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

FUNDADA EN 1877
AÑO 1991
NOVIEMBRE
TOMO 221



Nuestra portada:
«Escuadra española visitando Santa
Cruz de Tenerife».
Visita regia, el transatlántico
Marqués de Comillas y el *Giralda*.
Autor: Antonio de Caula.
Año 1914 (Museo 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: 098-91-002-5

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librera. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librera. Real, 71.
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I.V.A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
Nacional	142	8	150
Extranjero (incluidos gastos franqueo)	200		200

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

EDITORIAL



TRATÁBAMOS en el «Editorial» de nuestro cuaderno anterior de dar unas ideas, principalmente dirigidas a nuestros colaboradores, sobre lo que entendemos debe ser la orientación de nuestra REVISTA a fin de mantener su interés para nuestros lectores y aun acrecentarlo en la medida de lo posible. Así como es conveniente a bordo proceder de cuando en cuando a levantar nuevas curvas de desvíos de la aguja, también quisiéramos quienes llevamos la caña de la REVISTA GENERAL DE MARINA ajustar nuestro rumbo, corrigiendo los desvíos que el paso del tiempo pudiera haber introducido, y para ello acudimos ahora a nuestros lectores, cuya referencia nos parece de inestimable valor: les invitamos, pues, desde estas líneas, a que nos den su opinión y no escatimen las críticas, orientaciones y propuestas que crean oportunas sobre el contenido y extensión de nuestras distintas Secciones. Cuanto más abundante y variada sea la información que recibamos de este modo, tanto mayor y más provechosa será su contribución para mejorar la calidad de esta publicación. Queda, pues, abierto nuestro simbólico «buzón de sugerencias», que esperamos que muy pronto se llene a rebosar.



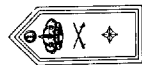
A NUESTROS COLABORADORES

- 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.
-

1792-1992

DOS SIGLOS DE «ALMANAQUE NÁUTICO»

Alberto ORTE



N el año 1992 celebrará su segundo cumpleaños el «Almanaque Náutico». Este extraordinario acontecimiento, que se refiere a la génesis y a la vida del más perseverante de nuestros periódicos científicos, es hoy motivo de orgullo corporativo, ya que representa nada menos que dos siglos de fidelidad a una orden inicial y un provechoso servicio a los intereses de la Ciencia y de la Armada.

El «Almanaque Náutico» español nace como una necesidad marinera destinada a ser resuelta exclusivamente por marinos. El origen de esta necesidad, común para todos los países marítimos de entonces, se corresponde con el de las navegaciones oceánicas que desencadena el descubrimiento de América. Tales navegaciones no sólo plantean el problema inmediato y vital del conocimiento de las coordenadas del buque, sino que incluyen en el mismo interrogante a la posición de las costas y de sus puntos de referencia, a la de los territorios —nuevos y antiguos— y a la descripción global de nuestro planeta.

Para satisfacer esta demanda generalizada de posicionamientos se recurre a la Astronomía, que constituirá en adelante un claro objetivo nacional, y se fomenta esta ciencia con la creación de observatorios estatales —en contraposición al concepto anterior de los observatorios privados—, los que por su origen e intereses continuamos hoy denominando *observatorios navales*. Las primeras efemérides producto de este movimiento astronómico se producirían en París en 1679 con la «*Connaissance des Temps*»; en Greenwich, en 1767, con el «*Nautical Almanac*», y en Berlín, en 1776, con el «*Astronomisches Jahrbuch*». Todas ellas, junto con el «Almanaque Náutico», constituyen una descripción detallada, año tras año, de las posiciones previstas para los astros, de acuerdo con las mejores observaciones astronómicas y las teorías adoptadas en cada momento. Son, por tanto, una medida permanente del progreso de la astronomía posicional y de sus aplicaciones náuticas.

Durante la fase de introducción de los métodos astronómicos que para la navegación se iban descubriendo en el siglo XVIII, los marinos españoles se vieron obligados a recurrir a efemérides extranjeras, usándolas directamente

cuando conseguían hacerse con ellas o a través de reproducciones de las mismas, insertas en el «Estado General de la Armada» o en alguna publicación ocasional.

La necesidad de contar con unas efemérides propias era un sentimiento que se iba imponiendo por sí mismo. Como argumento justificativo de estas efemérides se incluía en la presentación del primer Almanaque un relato de los acaecimientos vividos por Lángara y Mazarredo con motivo de un viaje que efectúan a Manila en 1772 a bordo de la fragata *Venus*, al mando del primero, durante el cual emplearon con buenos resultados el nuevo método astronómico de las «distancias lunares». El relato, al mismo tiempo que destaca las posibilidades del método para la obtención de la longitud en la mar, es una llamada de atención indirecta sobre la vulnerabilidad que representaba para la seguridad de nuestra navegación el hecho de tener que depender de los datos astronómicos procedentes de países que nos eran marítimamente hostiles.

En los preliminares del «Almanaque Náutico» se encuentran Antonio Valdés, Mazarredo y Mendoza y Ríos, cada uno desde sus respectivos puestos y responsabilidades. Aunque la idea ya había sido considerada con anterioridad, los informes de éstos, sus propuestas y sus decisiones en relación con el contenido de la obra tienen ocasión sobre 1790. Para esta época ya contaba nuestra Marina con un plantel de oficiales, formados en los Estudios Mayores de las Academias de Guardiamarinas, muy capacitados para organizar el contenido conceptual del Almanaque y la materialidad de sus cálculos; compenetrados con los secretos de la Astronomía Fundamental y dotados además del sentido práctico del hombre de mar y de probada experiencia hidrográfica.

El encargo concreto de la Corona del 3 de diciembre de 1790, emitido con tan sólo un año de antelación a la fecha nominal del primer Almanaque, reclamaba «la publicación ánuva de unas Efemérides, en donde los Astrónomos y Navegantes Españoles hallen hecha con anticipación una parte considerable de los cálculos que han menester» ... y precisaba: «desde el año próximo de 1792» y ... «para lo sucesivo». La puesta en marcha de esta orden, que aún hoy consideramos vigente, correspondió al entonces director de la Compañía de Guardiamarinas Cipriano Vimercati, quien el 31 de agosto de 1791 firmaba al fin, en la Isla de León, el «Prefación» del primer Almanaque concluido. Fueron sus artífices «quatro oficiales fixos», más otros cuatro que, con destino eventual, dotaban entonces al Observatorio de Cádiz y cuyos nombres se hicieron figurar en la primera página del libro, reconocimiento éste a los autores que se seguiría consignando hasta 1970. De la labor de estos oficiales dependía pues, exclusivamente, en sus comienzos, un trabajo cuyas principales características: *precisión, puntualidad y permanencia*, significaban un difícil compromiso para el Observatorio.

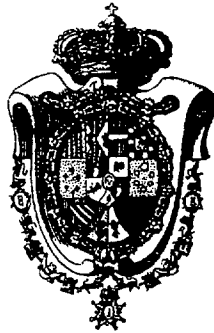
La *independencia* de publicaciones foráneas era la cuarta propiedad a conseguir, pero ésta sólo llegaría de un modo progresivo al cabo de unos años. El

Ya en su estado las plantas de las instituciones sublimes del Augusto Padre de V. M. en el Cuerpo de Guardias Marinas de mi cargo, soi yo el feliz á quien cabe la honra de ofrecer á L. P. de V. M. las primicias de sus frutos en las tareas celestes. Traslúcese, Señor, en ellas el incremento de la Astronomía en la Nacion, advertida por sus Efemérides del desvelo paternal que merecen á V. M. esta ciencia y sus preliminares, y los aciertos de la Navegacion: y se afianza en mis Subalternos con la benigna acogida y aprecio de este trabajo en V. M. el noble empeño de no perdonar fatiga para llenar sus Reales intenciones en bien general, en el especial de sus amados vasallos, y en el mas inmediato de su Armada.

Madrid 4 de Noviembre de 1791.

SEÑOR.

ALMANAQUE NÁUTICO
Y
EFEMÉRIDES ASTRONÓMICAS
PARA EL AÑO BISIESTO
DE 1792,
CALCULADAS DE ÓRDEN DE S. M.
PARA EL OBSERVATORIO REAL
DE CÁDIZ.



DE ORDEN SUPERIOR.
MADRID EN LA IMPRENTA REAL.
SIENDO REGENTE D. LÁZARO GAYGUER.
MDCCXCI.

objetivo del primer Almanaque consistiría sencillamente en presentar los elementos astronómicos tomados del almanaque británico referidos al meridiano de Cádiz (más adelante se referirían al de San Fernando) calculando en cambio íntegramente, para la hora y posición de nuestro Observatorio, aquellos fenómenos que, como los ortos y ocasos, ocultaciones, eclipses..., etc., dependen geoméricamente de la posición del observador. El contenido científico de este trabajo no fue difícil de resolver, pero sí que lo fue el problema de los cálculos que se hacían necesarios, innumerables, aunque elementales en su mayoría.

La obra, al absorber la actividad observacional de los «oficiales fijos», cuya permanencia en el Observatorio no estaba, a pesar de todo, lo suficientemente asegurada, y cuya formación les capacitaba para cometidos más profundos, amenazaba con asfixiar la vida del Observatorio como tal. La creación posterior (1794) de una oficina de calculadores, aunque escasamente dotada, demostraría enseguida no sólo la posibilidad de compaginar las obligaciones de uno y otro tipo, sino los beneficios recíprocos que se habían de derivar del ejercicio, bajo una misma dirección, de ambas actividades.

La trayectoria trazada por Vimercati para conseguir un almanaque totalmente autónomo se iría recorriendo progresivamente gracias al esfuerzo personal de los siguientes directores. En 1821 informaba Ortiz-Canelas que «cada volumen de esta obra ánuva emplea muy cerca de un año a siete individuos que se ocupan en sus cálculos por espacio de cuatro horas al día, sin excluir los festivos» y que desde el año 1810 el «Almanaque Náutico» era ya «totalmente original e independiente de todas las efemérides extranjeras». Por otro lado, y como puede comprobarse con las publicaciones análogas de la época, el Almanaque español se venía adelantando por entonces en dos o tres años a todos sus homólogos en cuanto a la introducción en sus cálculos de las mejores y más recientes teorías astronómicas.

Durante los primeros decenios de la vida del Almanaque se insertaban en él las colecciones de las tablas auxiliares que para el cálculo de su posición astronómica iban a serle de utilidad al navegante. Al ser estas tablas de las denominadas «fijas», esto es, independientes del tiempo, estarían llamadas a ser objeto, a los pocos años, de publicaciones separadas a cargo generalmente de marinos ligados de alguna manera al Observatorio. También se usaría la obra durante algún tiempo como órgano difusor de artículos de carácter astronómico, náutico, físico e incluso técnico-naval, debidos a personalidades tan destacadas en las Ciencias y en la Marina como Alcalá Galiano, Churrua, Apodaca, Císcar, Tiscar, Espinosa Tello, Sánchez Cerquero y Luyando; llegándose a emplear incluso, en la época de Ortiz Canelas, para registro y difusión de los trabajos astronómicos del Observatorio.

Pero la verdadera esencia astronómica del Almanaque y más adelante de las «Efemérides», es la que comprenden sus páginas finales, bajo el título de «Explicación», para el manejo y uso de su contenido. En ellas se incluye de un

modo sucinto, además de las particularidades que se hacen necesarias para este uso, las definiciones, conceptos, teorías, fórmulas, etc., que, junto con una oportuna bibliografía, sirven al estudioso para profundizar en el significado y el alcance de los datos que se le proporcionan. Constituye esta «Explicación» una importante recopilación de ejemplos y de conceptos a los que acudir en todo momento, así como, en el caso de las «Efemérides Astronómicas», la vía responsable por la que circulan las innovaciones que en este campo va produciendo el mismo progreso de la Astronomía. Esta función didáctica, difusora y renovadora, se mantendrá durante los dos siglos de existencia de la publicación como uno de sus más preciados objetivos.

Como instrumento al servicio del navegante el Almanaque irá adaptando continuamente su contenido a los mejores métodos de navegación. A partir de la introducción generalizada del cronómetro en los buques se irían desarrollando los nuevos procedimientos de determinación del punto astronómico que hoy conocemos con la denominación de «rectas de altura», los que pronto desbancarían al histórico método de las «distancias lunares», cuyas efemérides ya dejan de publicarse en 1905. La sensación de seguridad que los nuevos métodos proporcionaron al marino daría lugar a que se considerase obligatorio el uso de los almanaques a bordo, con lo que se intensificaría el estudio de sus conceptos y particularidades en los ambientes de ambas Marinas, mercante y militar.

A finales del siglo XIX se inician los movimientos favorables para la colaboración internacional, sin reservas, en materia astronómica, con lo que desaparecen los restos de relativa autonomía de nuestros almanaques. Las acciones más importantes comienzan con el reconocimiento, en la Conferencia de Washington de 1884, del meridiano de Greenwich como origen internacional de longitudes. La Conferencia de París de 1911 establece normas destinadas a una primera unificación de las efemérides nacionales. Las teorías y fórmulas en las que se han de basar los cálculos ya no se elegirán al arbitrio de las oficinas correspondientes sino que, salvo excepciones, serán adoptadas universalmente. Se recomienda, en 1925, el uso del Día Civil, contado desde la medianoche. Esta medida, que daría lugar posteriormente a la adopción del Tiempo Universal como argumento de las efemérides, originaría determinadas reticencias de los astrónomos británicos, que aún subsisten. Finalmente, la introducción en el Almanaque Náutico del Ángulo Sidéreo y del Horario de Aries en Greenwich, en sustitución de los conceptos originales respectivos de Ascensión Recta y de Tiempo Sidéreo, se iniciaría, con una buena acogida por el usuario, con el Almanaque de 1959. La publicación del Observatorio de San Fernando se desdobra en unas «Efemérides Astronómicas», destinadas a cubrir al máximo las necesidades de astrónomos y geodestas, y un «Almanaque Náutico» subproducto de las anteriores, de una menor precisión en sus tablas y preparado, con el contenido habitual, para un uso más cómodo y simplificado. A partir de 1944, y a petición del

Ministerio del Aire, se publicaría también, en volúmenes trimestrales, un «Almanaque Aeronáutico» cuyo contenido, basado en el Náutico, diferiría de éste en la densidad de las efemérides presentadas, así como en el conjunto de sus tablas auxiliares. Tras una encuesta desfavorable en cuanto a la utilización real en vuelo de los métodos astronómicos, se cerraría esta publicación en 1976.

Como punto de partida para la coordinación de las distintas efemérides nacionales se había establecido en 1896 un sistema de «Constantes Fundamentales de la Astronomía», conjunto de convenios y de valores numéricos básicos, a partir de los cuales y con la herramienta teórica de la ciencia de cada momento, se construirían las distintas efemérides. El estudio de estas «constantes», que se renueva cada vez que resulta necesario, es una de las participaciones internacionales de mayor trascendencia científica que han venido unidas a la vida de nuestros almanaques. En 1957 surge también un interesante motivo de colaboración internacional con la integración de especialistas del Observatorio de Marina en el «Comité Consultivo para la Definición del Segundo». Los trabajos se iniciaron con las definiciones del «Tiempo de Efemérides» y del «Segundo de Efemérides» para adentrarse en el campo de la medida atómica del tiempo, cuya unidad, el «segundo», se introduciría en las «Efemérides» a partir de 1984. Esta colaboración cesaría en 1985.

Dentro del principio de la economía de esfuerzos y para evitar la repetición de aquellos cálculos que se venían haciendo con independencia en todas las oficinas, se procedería a un reparto de responsabilidades. A San Fernando le correspondería ocuparse, entre los años 1912 y 1960, del cálculo de las posiciones aparentes de 350 estrellas. Con la aparición y posterior desarrollo de los dispositivos de cálculo automático se procedería a una reorganización global de los trabajos de las «Efemérides», los cuales quedaron confiados a partir de 1960 a las oficinas de Greenwich y de Washington. Estas son las que actualmente se ocupan de las efemérides de precisión, de las que hoy se nutre el resto de las publicaciones de su clase. Ambos observatorios, más un selecto grupo de institutos con intereses especiales en el conocimiento de las posiciones refinadas de los astros, prosigue modernamente sus investigaciones con miras a predecir la situación de los distintos objetos del mundo astronómico con una precisión angular de diezmilésimas de segundo de arco o de décimetros, en cuanto a algunas distancias en el sistema solar. Mientras esto se consigue, los grandes ordenadores dedicados al estudio de la astronomía teórica son capaces de proporcionarnos efemérides, en cualquier momento, con anticipación de algunos cientos de años.

Libres de las cargas que pesaban tradicionalmente en cuanto a la obtención de estos datos y dotadas las oficinas con sistemas de composición automática para la edición de sus trabajos, se encontraría el tiempo necesario para actividades relacionadas con los propios objetivos fundacionales del «Almanaque Náutico» en su interpretación actualizada. Es con esta visión con la que

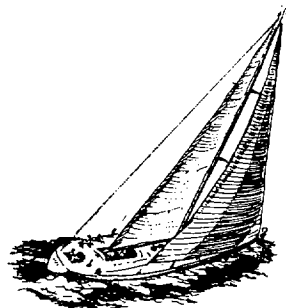
se procedió últimamente a la actualización y difusión, en publicaciones adicionales a las «Efemérides», de las doctrinas que actualmente rigen la obtención de las mismas, al suministro al navegante de una versión reducida del «Almanaque Náutico», apto para ser utilizado con pequeñas calculadoras o, finalmente, a la creación de un subsistema automático para la producción instantánea a bordo de las efemérides de los astros observables por el marino, como parte integrante de un «Sistema Automático de Navegación» diseñado en el propio Observatorio.

Pero el mantenimiento puntual y permanente de la producción de efemérides no estaría exento de sacrificios ni de dificultades. El cúmulo de las que a lo largo de dos siglos han podido amenazar la supervivencia del Almanaque o la continuidad de alguna de sus tablas ha sido considerable y de lo más variado. En ocasiones muy críticas, aunque no infrecuentes, sólo un milagro de eficacia por parte de la oficina de calculadores ha podido salvar, en el último plazo, la puntualidad de la obra. La labor de cálculo, tan penosa hasta hace cuarenta años, nunca estuvo exenta de problemas económicos y de personal, mientras que la labor editorial, contratada unas veces y a cargo del Observatorio las más, de una obra que en modo alguno debía de sufrir retrasos, sería fuente continua de sobresaltos.

Las dificultades de origen externo, dictadas por las circunstancias más diversas: económicas, sanitarias (epidemias), políticas, bélicas, etc., y también por defectos institucionales de larga solución por parte de los responsables del Observatorio, fueron duras y persistentes. Citemos en este aspecto los distintos aislamientos científicos y de recursos sufridos por las guerras y sus posguerras durante dos complicados siglos, la movilización para servicios de armas o para comisiones especiales de los calculadores, penurias económicas que éstos llegaron a padecer y la falta de estímulos y de vocaciones para cubrir estos puestos tan singulares. En los períodos más precarios (1810-1850), se aportarían entretanto soluciones provisionales a problemas que, por su arraigo, estaban llamados a reverdecer: así, los gastos de mantenimiento del Almanaque durante algunos años, y también algunos incentivos y pensiones, llegaron a sufragarse gracias a los fondos obtenidos de la venta, en subastas en las distintas provincias, de un «Almanaque Civil», preparado en el Observatorio. La defensa de los beneficios económicos de esta trivial publicación, cuyos derechos se transfirieron en una ocasión al Observatorio de Madrid, tuvo una gran trascendencia y difusión en su momento, ya que daría lugar a una extensa «Representación» a las Cortes (1821), a cargo del director.

A los períodos de dificultades como los que acabamos de reseñar seguirían, afortunadamente, otros de sosiego y normalidad, coincidentes quizá con algunos descensos en la actividad observacional del centro, que serían aprovechados para el enriquecimiento del contenido teórico de las Efemérides, la modernización de sus tablas y la recuperación de eventuales retrasos.

De esta forma el usuario, ajeno a cualquier tipo de vaivenes y contratiempos, tendría siempre a su disposición oportunamente, en la cátedra, en el campo y desde luego en el puente de los buques, los datos astronómicos que le fueran necesarios. Bajo el punto de vista científico y en relación con la historia de nuestra astronomía, lo que ha de contar en definitiva es la aportación, el uso y la difusión ininterrumpida de los conocimientos astronómicos de vanguardia que el estímulo de la biseccular «Misión Almanaque» ha venido generando.



BIBLIOGRAFÍA

Almanaque Náutico y Efemérides Astronómicas para 1792. Real Observatorio Astronómico de San Fernando.

El Observatorio de Cádiz. Antonio Lafuente y Manuel Sellés. Ministerio de Defensa, 1988.
Explanatory Supplement for the Nautical Almanac and American Efemerides.

COLECCIONES

Almanaques Náuticos y Efemérides Astronómicas. Instituto y Observatorio de Marina.
Proceedings y Reports de la Unión Astronómica Internacional.

AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Se ruega a los señores suscriptores que en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentren en la situación de «disponible forzoso» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3 - 1.º 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

CONSIDERACIONES SOBRE EL MEDITERRÁNEO DE HOY

José Luis TATO



Introducción



ISTORIA y raciocinio.—Hoy día se piensa poco y se actúa mucho debido a que las máquinas dan soluciones más rápidas que las surgidas del pensamiento o meditación. Ello es motivo de que cada vez resulta más difícil comprender el mundo de los fenómenos históricos.

Afirma J. Vicens Vives, en su «Tratado General de Geopolítica», que resulta casi axiomático que a quien ha olvidado la Historia, ésta se le ha vuelto airada y le ha hecho comprender, a costa de los más amargos sinsabores, que ella está ahí, y que es preciso gobernar nuestra actuación de acuerdo con los jalonamientos sucesivos de nuestra experiencia propia y heredada.

En la actualidad resultan impresionantes tanto la magnitud como la celeridad con que actúan los elementos que intervienen en la escena histórica contemporánea, a diferencia de tiempos pasados en que durante milenios el hombre apenas ha conocido otros horizontes que los comarcales. Pero desde la aparición y el éxito de los métodos racionalistas en la consideración de algunos fenómenos, los hechos han adquirido una dinámica impensable hace sólo un siglo, con una concatenación de sus consecuencias que ha rebasado el entorno local, por extenso que éste fuese, para llevarlas al ámbito completo del universo de nuestro planeta, afectando de una forma u otra a todos los pueblos. Y ello es natural, pues la victoria de la Humanidad sobre el espacio, llevando al hombre hasta los últimos confines de la Tierra, y la victoria sobre el tiempo, reduciendo las distancias relativas, han traído como consecuencia la disminución de la superficie terrestre eficaz.

Superficie eficaz de la Tierra.—Pero, ¿qué entendemos por «Superficie eficaz de la Tierra»? Es aquella, a nuestro juicio, que carece de toda resistencia que pudiera obstaculizar la propagación de los fenómenos políticos, sociales y culturales de carácter general, de modo que basta una pequeña conmoción o impulso en un punto cualquiera de esta superficie eficaz para que otro punto de la misma, independientemente de la distancia a que se encuentre de aquél, la reciba con la misma intensidad y carga potencial que adquirió en su origen. Es algo así, en símil de electrotecnia, como la inexistencia de caída de potencial entre cualquier punto de dicha superficie eficaz.

Sin embargo, entendemos que esta superficie eficaz puede ser sólida —acaecimientos bajo los auspicios de la «continentalidad»— o correspondientes a superficies líquidas, es decir, bajo tutelas de tipo marítimo, y con una peculiaridad intermedia o de tipo marítimo-terrestre.

A este último aspecto o modalidad queremos referirnos a lo largo de estas páginas, y concretamente al Mediterráneo, que desde tiempos remotos hasta nuestros días no ha perdido sus fuentes energéticas productoras de acaecimientos determinantes de una trascendencia universal. En el Mediterráneo es en donde resulta más íntimo el contacto de la Geografía y la Historia, con un interés primordial que no se desprende de la simple localización de unos aconteceres, independientemente del tiempo en que se hayan producido o que se perciba que se vayan a producir. En este caso surge la Geoestrategia, que enlazada con la Geopolítica —o Geohistoria— ha de analizar la situación, tras definirla, para elaborar unas posibles líneas de acción en defensa de los principios ortodoxos, amenazados por nuevas tendencias del pensamiento y conductas, en este caso mediterráneo, de culturas inmovilistas. Pero para trazar las coordenadas que nos definan riesgos y amenazas y sus posibles antídotos, valoremos en primer lugar, desde un punto de vista geoestratégico, el escenario al cual nos estamos refiriendo.

Valoración estratégica del Mediterráneo

No vamos a descubrir ahora el Mediterráneo, y valga la redundante expresión, si afirmamos que la importancia estratégica de este mar es de tal magnitud que su seguridad afecta a las potencias europeas, incluida la Gran Bretaña, a las dos superpotencias, y además, como es natural, a todas sus naciones ribereñas. Como demostración de este interés por este «Mare Nostrum» por parte de países extramediterráneos, ahí están la VI Flota de los Estados Unidos y la Eskadra soviética o SOVMEDRON. (Por cierto, ¿cómo va a ser el futuro de la Armada soviética?)

Este mar es de forma alargada de Este a Oeste, con una longitud en esta dimensión superior a la Norte-Sur europea, y sus estrechamientos y expansiones hacen que, aun dentro de su unidad geográfica, haya que dividirlo en tres partes o secciones estratégicamente diferenciadas: Mediterráneo Occidental, Central y Oriental, si bien algunos autores consideran también, en buena ley, una cuarta parte o sección, referida al mar Negro.

El Mediterráneo Occidental constituye un triángulo con el archipiélago balear como baricentro. Es poco extenso, pero presenta una gran concentración de tráfico marítimo, ya que proporciona el acceso a las regiones europeas más industrializadas. Una posición peculiar en esta sección es la de Francia, con una situación estratégica un tanto excéntrica, aun cuando cuenta con la posición de flanco materializada por la isla de Córcega.

La posición estratégica predominante en este triángulo la ostenta España, debido a tres factores determinantes: la situación de las Baleares, el dominio de los accesos al estrecho de Gibraltar y la posición flanqueante de las Canarias. Este eje Baleares-Gibraltar-Canarias no es un eje estratégico estático, sino eminentemente dinámico, con claras influencias no sólo sobre el Mediterráneo Occidental, sino también con acciones reflejas en una mayor profundidad en dirección oriental.

Por último, digamos que esta privilegiada posición española no le permite términos medios: o es baluarte de Europa para una amenaza del Este, o es vanguardia honrosa para un riesgo proveniente del Sur. España, por tanto, y su espacio marítimo-terrestre con respecto al Mediterráneo es fuente energética que alimenta el potencial de la superficie eficaz que comprende esta sección, cuya base geométrica y estratégica la constituye Argelia.

El Mediterráneo Central es el nexo de unión y aglutinación de sus dos cuencas extremas, la occidental y la oriental. La posición dominante la ostenta Italia, ya que puede cerrar el acceso al mar Tirreno, al Adriático y a la siempre potencialmente conflictiva cuenca meridional. En cuanto a su orilla norte, la península balcánica ha sido definida o llamada «el bajo vientre de Europa», dada su inestabilidad política y su alto grado de conflictividad, generadoras ambas de guerras. El cierre a levante de esta región central está materializado por Albania y Grecia, con dos islas, Malta y Creta, que a lo largo de la Historia han demostrado su importancia estratégica. En la cuenca sur se encuentran Libia y Túnez, esta última con posición bloqueante del canal de Sicilia, puerta hacia el Este y puente hacia África.

El Mediterráneo Oriental presenta unas peculiaridades interesantes, aparte del mar Egeo y la isla de Chipre, y es que constituye un enclave, o mejor dicho, una encrucijada de razas y religiones, con lo que se provocan situaciones encontradas entre naciones y también dentro de las mismas naciones. Ello hace que esta región oriental sea también una potente fuente energética para la alimentación, a elevado potencial, de una singular superficie eficaz, aunque con signo diferente —que no contrario— de la antes citada del Mediterráneo Occidental.

Factores influyentes

Este escenario, dinámicamente milenario, presenta una considerable carga estratégica, muy susceptible de generar grandes efectos sobre la superficie eficaz en la que se asienta.

Desaparecida prácticamente la amenaza clásica del Este, proveniente del también desaparecido Pacto de Varsovia, se producen ahora, con mayor o menor intensidad, ciertos efectos posibilitantes de tensiones, como, por ejemplo, la circunstancial —eso esperemos— crisis yugoslava, pero exis-

ten otros riesgos, a nuestro juicio, con un mayor grado de peligrosidad dentro del vector tiempo, como es el renovado fenómeno del Fundamentalismo o Integrismo árabe, que trataremos de analizar brevemente a continuación, para después estudiar lo que estimamos como garantía de la estabilidad en esta región meridional de Europa. Nos referimos al proyecto de la Conferencia de Seguridad y Cooperación en el Mediterráneo (CSCM), que podría actuar, bien llevada, como mamparo aislante y estanco dentro de las superficies eficaces parciales que integran la total mediterránea.

Fundamentalismo e Integrismo.—Según señala el escritor paquistaní, afincado en Londres, Dilip Hiro, en su obra «Islamic Fundamentalism», este movimiento islámico está siendo observado con creciente atención tanto en Occidente como en diversos sectores político-sociológicos del Tercer Mundo, y ello es debido en gran parte a que muchos de los países susceptibles de ser afectados por esta corriente están situados en el estratégico Oriente Medio, la mayor parte de ellos ricos en yacimientos petrolíferos y suministradores de Occidente del preciado líquido. Un colapso en estos suministros traería muy graves consecuencias.

Pero, ¿qué es el Fundamentalismo?, ¿qué es el Integrismo? Últimamente se juega mucho con estos dos términos, que en la interpretación islámica tienen un sólo significado: Ortodoxia, simplemente. Todas las obras que hemos consultado, además de la ya citada, tanto de autores árabes como de otras procedencias, coinciden en que estas dos expresiones no son sino el sinónimo del concepto de una estricta ortodoxia en la aplicación de los principios de la religión musulmana que regula todas, absolutamente todas, las actividades de sus seguidores en todos los órdenes. En esta religión, como en algunas otras, se han ido produciendo procesos revitalizadores de su ortodoxia debido al desgaste o degeneración de las normas o liturgias de su desarrollo y aplicación, y ello por diversas causas, como suele ocurrir en todas las actividades humanas, sean profanas o religiosas. Pero en el caso que nos ocupa, esta revitalización o vuelta a sus fuentes éticas, se hace con una total intransigencia e inflexibilidad.

No obstante, muchos de los factores diversos que rigen la vida de relaciones entre los países se oponen a la implantación del fundamentalismo a la hora de la verdad. Prueba de ello la tenemos en Irán desde el derrocamiento del Sha Reza Pahlevi hasta nuestros días, que presenta dos etapas perfectamente diferenciadas: en vida del «ayatollah» Jomeini y después de su muerte, en que se han ido suavizando las férreas medidas de saneamiento de la moralidad musulmana según las reglas de Mahoma.

Sin embargo, y dada la idiosincrasia de la mayor parte de los pueblos que profesan la religión de Alá, no debemos descuidar un atento seguimiento a cualquier clase de reavivamiento de uno de sus dogmas fundamentales, consistente en proteger por todos los medios la pureza de los preceptos islámicos de cualquier forma de adulteración o acciones especulativas, con objeto de

que, purificada la doctrina, pueda ésta liberar toda su fuerza vital, contenida en los textos ságrados, el Corán, revelación de la palabra de Dios, y en la «Sunna», las prácticas, recogidas en los «Hadiths», que juntos forman el «Sharia» o Ley Divina.

Hoy por hoy, el fundamentalismo está en vías de expansión y asentamiento en los países islámicos —véase el caso de Argelia— y enarbola una bandera que arrastra a las masas con el siguiente argumento: Dios ha sido generoso con los países árabes, dotándoles con el 55 por 100 de las reservas mundiales de petróleo conocidas, y es responsabilidad de los gobiernos de estos países el coordinar sus planes para la explotación de esta riqueza con objeto de maximizar los beneficios en favor del pueblo musulmán, a la vez que se va transformando la región en un centro de industrias de avanzada tecnología.

En un principio o primera etapa de acumulación de capital, ello no implicaría demasiada gravedad para los países importadores de petróleo, pero según pasase el tiempo y se fuesen creando industrias en el amplio mapa islámico, desde el Medio Oriente hasta la región norteafricana, es decir, las cuencas oriental y meridional del Mediterráneo, el consumo petrolífero sería absorbido por ellos mismos, con lo que el remanente, ante la gran demanda que se produciría, adquiriría unos precios ruinosos para las naciones europeas.

En otro orden de ideas, el período de implantación del nuevo Fundamentalismo en los países islámicos en los que aún no está enraizado en su aceptación más pura y excluyente de cualquier tipo de concesiones, podría llevar secuelas de violencias de imprevisibles consecuencias para la estabilidad en esta región del globo.

Por consiguiente, el fundamentalismo no significa, en términos puros, una amenaza tangible en estos momentos, pero sí constituye un riesgo con un gran volumen de potencialidad que hay que tener en cuenta para un futuro inmediato.

La Conferencia de Seguridad y Cooperación en el Mediterráneo (CSCM)

La Conferencia sobre la Seguridad y Cooperación en Europa (CSCE), aunque anterior en el tiempo, al menos en sus coordenadas fundamentales de propósitos, a la Conferencia de Helsinki, puede considerarse como su hija adoptiva, como consecuencia de un dilatado y difícil esfuerzo para conseguir alguna avenencia entre los entonces Estados miembros del Pacto de Varsovia y los integrados en el Pacto Atlántico.

En los centros de poder político de Europa se reconoce que la CSCE ha sido, además de la voluntad humana, uno de los artífices de la actual distensión, y ello pudiera resultar hasta cierto punto sorpresivo si consideramos que la CSCE carece de estructura propia institucional y de burocracia. Sus prime-

ras singladuras, con lo que pudiéramos denominar «derecho propio», se inician en la Conferencia de Helsinki, ya que en ésta se acuerda la continuación del proceso iniciado mediante sucesivas convocatorias de conferencias llamadas de Seguimiento, cuyo contenido comprendía temas relativos a la seguridad en Europa, cooperación en economía y tecnología, etc., y como factor de «primera línea», dada su importancia, las cuestiones referentes a la seguridad y cooperación en la región del Mediterráneo, con la particularidad, además, que estas cuestiones son denominador común de todas las conferencias de Seguimiento celebradas hasta la fecha, en las que aparece la necesidad de considerar vías y medios para llevar a buen puerto los distintos aspectos de una eficaz y constructiva cooperación en el Mediterráneo. Por ello, en la reunión de Palma de Mallorca, celebrada del 24 de septiembre al 19 de octubre de 1990, arranca la idea de una Conferencia de Seguridad y Cooperación específica para el Mediterráneo, o CSCM.

Veamos el proceso. Conviene señalar en primer término que a esta Conferencia de Seguimiento, celebrada en nuestra nación, se invitó a los representantes de los Estados mediterráneos no participantes en esta actividad de la CSCE: Argelia, Egipto, Israel, Líbano, Libia, Marruecos, Siria y Túnez, así como a representantes de organizaciones internacionales tales como la UNESCO, OMS, OMI y UIT, entre otras. En la orden del día de la reunión de Palma, el contenido temático de los debates se agrupó en dos grandes bloques. El primero versaba acerca de los aspectos de la cooperación y el segundo se refería a la protección de los ecosistemas mediterráneos.

La inauguración oficial de esta Conferencia estuvo presidida por su Majestad el Rey Don Juan Carlos, que en sus palabras de apertura señaló al Mediterráneo como una concepción de la vida, símbolo de entendimiento y sinónimo de interdependencia, a la vez que afirmó que es el legado que se debe recuperar, el talante al que se ha de apelar para superar los desacuerdos actuales, recordando que nuestra convivencia en el pasado se nutría de la conciencia de una comunidad de intereses propia e irrenunciable, por lo que hay que hacer de este mar, de nuevo, el centro de nuestro interés común para poder volver a reencontrarnos.

La propuesta para la creación de una específica Conferencia de Seguridad y Cooperación en el Mediterráneo fue fruto de la colaboración y entendimiento hispano-italiano, y se hizo pública aprovechando el marco de esta importante reunión, si bien dicho proyecto ya había sido esbozado días antes —el 7 de septiembre— en la Reunión Ministerial de Cooperación Política Europea, y su esquema fundamental y fundacional quedó perfilado en dos documentos: el primero de ellos, la carta de nuestro ministro de Asuntos Exteriores a sus colegas comunitarios, fechada el 12 de septiembre, y el que en términos diplomáticos se denomina *non-paper* hispano-italiano, hecho público pocos días después.

Ambos textos expresan que el Mediterráneo está caracterizado por dos

grandes parámetros, como son la interdependencia y la disparidad, que configuran, en sus variaciones casi nunca coincidentes, la dinámica de la política europea afectada por esta realidad existente, y de ahí el dilema en el sentido de que el futuro de la región estará indefectiblemente determinado por ser un ámbito de cooperación o una fuente generadora y transmisora de tensiones.

En consecuencia, los puntos esenciales de la constructiva propuesta hispano-italiana, tendente a erigir estructuras regionales para la economía, la política y la seguridad colectiva que permitan y contribuyan a la articulación de un mundo más estable, se pueden sintetizar, en primer lugar, en la urgencia de globalizar las relaciones en el área mediterránea, en iniciar un proceso para la elaboración de un modelo de convivencia y estabilidad, y finalmente, y en resumen, en la aplicación del espíritu de Helsinki, salvadas las diferencias del ayer a hoy para esta región, o lo que es lo mismo, hay que incrementar la actual dimensión mediterránea de la CSCE, actualmente insuficiente, para lo cual se requiere un instrumento adecuado que se adapte a la realidad de hoy día de la región, caracterizada, en palabras de nuestro ministro de Asuntos Exteriores, señor Fernández Ordóñez, por ser un espacio heterogéneo, dual y conflictivo. La heterogeneidad, porque a diferencia del mundo de Helsinki, no se inscribe en el mismo universo cultural ni se integra en dos alianzas enfrentadas; dual, porque en el Mediterráneo se superponen los ejes Oeste-Este y Norte-Sur, y, por último, conflictivo, porque está surcado por conflictos locales y regionales que dificultan, cuando no impiden, las empresas colectivas y los enfoques globales.

Por consiguiente, la CSCM tendrá que articularse, como todo proceso progresivo y global, en unos principios contenidos en tres conjuntos que conformarán la futura Acta del Mediterráneo: el conjunto de la seguridad, el de la cooperación y el de la dimensión humana.

Estos son, en síntesis, los propósitos y objetivos de la CSCM, hoy día puesta un poco en sordina, según declaración hecha al diario «ABC» de Madrid el 19 de septiembre próximo pasado por el ministro de Asuntos Exteriores de Italia, señor de Michelis, con objeto de no obstaculizar la conferencia de paz de Oriente Medio, lo cual no es óbice para que España e Italia sigan trabajando estrechamente en este importante proyecto.

Reflexiones finales

Hagamos ahora una breve reflexión crítica, nacida del enlace en el Mediterráneo de la Geoestrategia con la Geopolítica. Esta última es actualmente de carácter global, pues puede expresar, en ámbito *in extenso*, su dimensión planetaria en los tiempos que ahora corren. La referida al Mediterráneo, sin perder de vista sus particularidades estratégicas antes expuestas, puede quedar aislada del resto del mundo en el que la Historia señala a sus comportamientos y a sus opciones consecuencias válidas al plan universal.

La que hasta hace relativamente poco ha sido conocida como *Geopolitik* ha muerto con la caída del III Reich, ya que fue utilizada —renunciando a su espíritu científico— como punta de lanza pseudocientífica de la propaganda nacionalista alemana, educando y preparando a un pueblo para asaltar el orden europeo de aquel entonces. Fue, en definitiva, un instrumento de guerra; ahora, refiriéndonos al Fundamentalismo y dado su carácter proselitista e intransigente, pudiera existir un cierto parecido entre su fenomenología y aquella *Geopolitik* de hace más de medio siglo, que podría ser a modo de ave fénix con un fundamento o base religiosa. En este aspecto pudieran sintonizar dos ideas diametralmente opuestas como son el pagano de la conceptualidad aria con el místico de la revelación coránica.

Por tanto, la seguridad para una efectiva convivencia en el Mediterráneo precisa de varios instrumentos que las garanticen. Desde un enfoque geopolítico, hay que considerarlo como un estudio y una planificación de una política de seguridad que no puede ser definida independientemente de las características de la zona o región en donde se manifiestan determinadas tensiones, porque, ¿cómo mantener la paz ignorando los espacios terrestres y marítimos que constituyen los eventuales objetos de la confrontación o contestación entre Estado rivales?

Entonces, y según lo anterior, el campo particular geopolítico en el Mediterráneo estará constituido por la confluencia de la política exterior de cada Estado, que ha de ser convergente con las demás, como convergente son las partituras de los diversos instrumentos de una orquesta, que para facilitar esa convergencia necesita de un director, y en este caso particular, pensamos que la CSCM es el más indicado. Por consiguiente, cuanto antes se ponga en marcha la dinámica que encierra su propósito, antes se podrán neutralizar las amenazas y riesgos que penden sobre sus superficies eficaces.

Para terminar, una breve aclaración. Hemos hablado de amenazas y riesgos. Hoy día —y no sabemos lo que es peor— existen en el Mediterráneo más riesgos que amenazas, si aceptamos la diferencia entre ambos términos, entendiendo por amenaza un fuerte elemento de cohesión a diferencia del riesgo que es más indeterminado y que conduce al equilibrio o balance de fuerzas con objeto de controlar las tensiones y las crisis para que la seguridad tenga menos de incertidumbre y más de esperanza. Por ello, la CSCM ha de encauzar las estrategias y las políticas hacia un control compartido de la región.



EVOLUCIÓN DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA NORTEAMERICANA (1776-1939)

Franciscó OBRADOR SERRA



Introducción



OS Estados Unidos de América surgieron de la rebelión de los habitantes de las colonias inglesas establecidas en los territorios atlántico-septentrionales del continente americano. Los colonos se sintieron incómodos con la política de Londres y se unieron para combatir contra el gobierno inglés y poder desarrollar una política más acorde con sus propios intereses, constituyéndose en Estados que se agruparon en una federación que se denomi-

minó Estados Unidos de América.

El océano Atlántico fue el primer escudo protector de su política de seguridad, entendida como un desarrollo normal de actividades sin injerencias foráneas. Las amenazas procedían de las potencias marítimas europeas y el ámbito marítimo atlántico proporcionó cobertura suficiente para poder elaborar una política de seguridad propia e independiente de las que ensangrentaban en tal época al viejo continente. La política de seguridad de los Estados Unidos fue durante muchos años de carácter aislacionista en relación a los acontecimientos en Europa.

La nación norteamericana, en su paulatino avance hacia el Oeste, fue anexionando nuevos territorios, creó nuevos Estados y alcanzó las costas del océano Pacífico. El ámbito marítimo que separa sus costas occidentales de Japón y China constituyó otro escudo protector que la aisló de las conmociones y presión demográfica de Asia Oriental.

La nación norteamericana, en su paulatino avance hacia el Oeste, fue aneada al poder ser utilizada por Gran Bretaña como punto de apoyo en un posible conflicto. Un Canadá independiente no representaba una amenaza. Los canadienses continuaron, sin embargo, vinculados a Londres.

México logró su independencia en el siglo XIX y sufrió fuertes conmociones y divisiones internas hasta bien entrado el siglo XX y no fue adversario para los Estados Unidos, que vencieron en todos sus conflictos armados con México. La emigración mexicana hacia los Estados Unidos pudiera ser, a

largo plazo, una amenaza para la continuación de un proceso de seguridad de tendencias anglosajonas (WASP), o sea, blanco, anglosajón y protestante.

Los Estados Unidos tenían poco que temer de otras naciones, antes de la aparición de los sistemas de armas nucleares de carácter estratégico, si controlaban las amenazas procedentes del ámbito marítimo.

Medios navales durante la revolución

Las colonias carecían, antes de comenzar su rebelión en 1776, de fuerzas navales. El Congreso Continental Provisional tuvo que recurrir a armar buques mercantes a los que asignó la misión de atacar el comercio británico y repeler las acciones de sus buques de guerra.

El gobierno americano de Filadelfia pudo disponer, en el período 1777-1781, de cinco buques de guerra. Uno solo de ellos, el *The Alliance*, sobrevivió a las hostilidades.

La Flota francesa, compuesta por sesenta y tres buques bien armados y equipados, fue la que consiguió, en 1781, la victoria de Yorktown, que determinó que Londres concediera, por el Tratado de París de 1783, la independencia a sus colonias sublevadas. La razón principal de este resultado fue que la política de seguridad de los sucesivos gobiernos de Gran Bretaña, a partir del año 1763 en que finalizó la guerra de los Siete Años, había descuidado su estrategia marítima y los medios para ejecutarla. La Flota no había sido mantenida en estado de plena eficacia y estaba muy debilitada en 1776, cuando empezó la rebelión. La estrategia de seguridad británica carecía, en resumen, de los medios necesarios para desarrollar la estrategia marítima que requería la situación planteada.

Francia alistó una flota, compuesta por 12 buques de línea y cinco fragatas, que zarpó de Tolón el 13 de abril de 1778 rumbo a aguas americanas. Una segunda flota, compuesta por siete buques de línea, tres fragatas y 36 transportes, con 5.000 soldados, zarpó de Brest el 2 de mayo del mismo año para el puerto de Newport (Rhode Island). Este despliegue naval francés en aguas americanas tenía por misión oponerse a la política de seguridad británica, ayudar a las colonias sublevadas contra Gran Bretaña y disminuir su Poder nacional. El 22 de marzo de 1781 zarpó de Brest para América otra flota de 22 buques de línea.

Las fuerzas británicas desplegadas en Yorktown (Virginia) se enfrentaron, en 1781, con 8.000 soldados franceses y 7.000 norteamericanos al mando de Washington. El almirante francés De Grasse impidió con su flota de 24 buques de línea y dos fragatas, que la británica, 19 buques de línea y siete fragatas, pudiera apoyar y ayudar a sus fuerzas terrestres.

Medios marítimos al comienzo de la independencia

La Confederación de Estados Americanos, absorbida en la reconstrucción de su economía y los esfuerzos de consolidación y crecimiento, careció de recursos para invertirlos en constituir fuerzas navales durante los primeros años de su independencia.

El Congreso Continental había establecido un Comité para la supervisión de los asuntos marítimos; le sucedió un Consejo del Almirantazgo, que fue abolido en el año 1781 y posteriormente un Agente de Marina. El superintendente de Finanzas fue, al haberse dejado vacante el cargo, el responsable de los asuntos marítimos hasta que al amparo de la Constitución Federal de 1789 se creó, en 1790, un Ministerio de la Guerra. En el año 1798 se estableció un Ministerio de Marina.

El Congreso de los Estados Unidos autorizó, en el año 1794, la adquisición de varios buques de guerra para constituir una fuerza naval y emplearla contra los piratas; su primera unidad naval, *The United States*, de 1.576 toneladas, costó 300.000 dólares y fue botada en el río Delaware en el año 1797 para proceder a su armado y utilizarla en acciones contra los piratas.

El comercio marítimo era de suma importancia para los trece Estados que constituían la Unión. Las acciones de los piratas berberiscos en las aguas del Mediterráneo y Atlántico aumentaron en los años noventa del siglo XVIII, y en el año 1800 los Estados Unidos tuvieron que pagar 12 millones de dólares a los dirigentes de Argel, Túnez y Trípoli para comprar protección para sus buques y tripulaciones. Ello no fue, sin embargo, suficiente para que cesaran las depredaciones de los piratas.

Guerras napoleónicas

Estas contiendas plantearon una amenaza al comercio norteamericano al dedicarse los países contendientes a capturar sus buques mercantes pese a la neutralidad americana. La Administración había botado tres fragatas en 1794 y aprobado leyes en 1798 que autorizaban la adquisición de otras unidades navales, así como la adaptación de buques mercantes para la guerra naval, lo que permitió disponer de medios para elaborar una estrategia marítima tendente a que los países beligerantes respetasen su neutralidad. Estos medios estaban constituidos por 45 unidades de la Administración y 365 de armadores privados, autorizadas para portar armamento, a los que se les asignó la misión de atacar tanto a las unidades navales como a los buques mercantes franceses; esto originó una situación de casi guerra sin declaración oficial que duró hasta que París modificó su estrategia marítima en relación con su bloqueo naval de Gran Bretaña.

Francia y Gran Bretaña estaban inmersas, en el año 1801, en una contienda cuyo resultado era vital para sus procesos de seguridad de carácter

competitivo, pues su comercio marítimo con los países neutrales era un factor clave para obtener la victoria. El presidente norteamericano Thomas Jefferson se esforzó en defender y garantizar los derechos de su comercio marítimo contra las capturas de los beligerantes y en evitar el encarcelamiento de las tripulaciones de los buques mercantes capturados, utilizando como argumentos de presión tanto coacciones de carácter económico como leyes prohibiendo importaciones y el embargo de exportaciones; no empleó medios de presión de carácter naval como amenazas de expansión y despliegue de sus fuerzas navales. Esta estrategia marítima para el desarrollo de la política de seguridad elegida por Jefferson tuvo un éxito relativo.

Guerra anglo-norteamericana

La contienda comenzó con la opinión pública norteamericana extremadamente dividida. La Administración contaba sólo con 11 fragatas y ocho buques armados que eran a todas luces insuficientes para combatir con las fuerzas navales de Gran Bretaña, que disponía de una Armada calculada en unas mil unidades. Los británicos estaban, sin embargo, muy ocupados en alcanzar los objetivos siguientes:

- Derrotar a Napoleón (objetivo prioritario de su política de seguridad).
- Negociaciones preliminares para una reconstrucción geopolítica de Europa que fuera favorable a sus intereses.

El éxito logrado por las fuerzas navales norteamericanas en los lagos Erie y Champlain acabó con las esperanzas y los esfuerzos británicos para alcanzar y mantener uno de sus objetivos de seguridad en el continente americano y que consistía en establecer y apoyar a un Estado indio que pudiera actuar de barrera a la expansión territorial hacia el Oeste del gobierno de los Estados Unidos.

La paz de Gante del año 1814 restableció el «statu quo ante bellum» y abrió un período de comprensión entre Londres y Washington.

Política de seguridad norteamericana de 1814 a 1861

Este período de buenas relaciones anglo-norteamericanas fue muy beneficioso para los dos países y permitió un respiro a la estrategia de seguridad de los Estados Unidos en relación con su frontera marítima atlántica, hasta el punto que la Armada británica asumió el papel de proteger algunos de los objetivos marítimos norteamericanos. El gobierno de los Estados Unidos pudo, en consecuencia, asignar la máxima prioridad a los objetivos siguientes:

- Desarrollo interno del país (reforzamiento de su proceso de seguridad).
- Expansión territorial con la colonización de California, Nevada, Utah, Nuevo México, Arizona y partes de Wyoming y Colorado.
- Desarrollo de su estrategia marítima en el Pacífico.
- Tratar de solucionar los candentes problemas de los derechos de los Estados de la Unión y el de la esclavitud.

No analizaremos la estrategia para alcanzar los dos primeros objetivos; expondremos la empleada para alcanzar y mantener el tercero y la relativa al cuarto, sólo en su aspecto marítimo.

Estrategia marítima norteamericana en el Pacífico

El aspecto marítimo de la política de seguridad en el Pacífico fue desarrollada por el gobierno de los Estados Unidos de la manera que, a grandes rasgos, se expone a continuación:

El comercio de los Estados Unidos con China había comenzado el año 1784 al zarpar de Nueva York hacia Cantón el *Empress of China*, de 360 toneladas. Este escaso comercio, en comparación con el total del país, producía no obstante, grandes beneficios. Treinta y siete buques norteamericanos transportaron durante el período 1805-1806, por citar un ejemplo, 5.500 toneladas de té, que supuso aproximadamente la mitad del transportado en buques británicos.

El comercio marítimo norteamericano carecía de las ventajas de que gozaba el europeo en Asia Central, que utilizaba las colonias y se apoyaba en la presencia de unidades de sus Armadas destacadas en ellas que podían proteger sus intereses si ello fuera necesario.

La estrategia de seguridad norteamericana diseñó una estrategia marítima con la finalidad de alcanzar las mismas ventajas para su comercio marítimo que las que disfrutaba el europeo.

El capitán de navío norteamericano Jones negoció en el año 1826 acuerdos con los dirigentes locales de las islas Hawai, Sociedad y Tahití para la concesión de trato amistoso a los buques mercantes de su país.

El ciudadano norteamericano Edmundo Roberts fue enviado, el año 1833, por el presidente Andrew Jackson a negociar y suscribir Tratados con Cochinchina, Siam, Muscat y Japón, aunque falleció en Macao sin haber podido llegar a este último país.

El capitán de navío Charles Wilkes negoció, en el año 1839, y en el transcurso de la primera expedición norteamericana de exploración del océano Pacífico, un acuerdo de carácter comercial sobre accidentes marítimos con los dirigentes de las islas Samoa, situadas aproximadamente a medio camino entre Honolulu y Sidney.

El gobierno de los Estados Unidos mostró explícitamente, en 1842, su oposición a cualquier intento tendente a modificar el orden establecido o a ocupar las islas Samoa; la Administración se mostraba poco propicia a anexionárselas, pero estaba firmemente decidida a impedir su control por otros Estados.

El comodoro Yearney logró, en 1842, el mismo trato para los comerciantes norteamericanos que para los británicos en los cinco puertos chinos abiertos al comercio con Gran Bretaña después de la guerra del opio, y Caleb Cushing los obtuvo formalmente mediante Tratado en 1844, así como derechos extraterritoriales para los juicios civiles y criminales en los que estuvieran implicados ciudadanos norteamericanos.

El archipiélago japonés se encontraba en la ruta comercial china y existían razones para creer que tenía muchas posibilidades comerciales. El comodoro norteamericano James Biddle, al mando de una agrupación naval, fondeó en la bahía de Tokio el año 1846 y requirió del gobierno japonés la apertura de puertos al comercio de su país. Japón rehusó acceder y Biddle y sus buques abandonaron las aguas japonesas. Cinco años después se repitió el intento, esta vez respaldado con la amenaza directa: el comodoro Perry fondeó nuevamente en la bahía de Tokio al mando de una agrupación naval norteamericana compuesta por cuatro buques, entregó un ultimátum al gobierno japonés exigiendo concesiones de carácter comercial para los Estados Unidos y zarpó de aguas japonesas para tomar posesión de algunas islas a 500 millas al sur del Japón, consiguió una estación de carboneo en Okinawa y consideró apoderarse de Formosa como punto de apoyo para la proyección naval de su país en Asia Oriental. En 1855 regresó a Japón con siete buques y firmó un acuerdo que abrió el Japón al comercio norteamericano.

Las asignaciones presupuestarias para la Armada fueron escasas durante este período y en 1850 ninguna de sus unidades navales podía compararse con sus similares europeas. Pero en 1855 comenzó el desarrollo de un programa naval que preveía la construcción de seis fragatas de hélice de un desplazamiento de algo más de 3.000 toneladas.

Política de seguridad norteamericana de 1861 a 1939

La estrategia marítima en el Pacífico había tenido éxito, lo mismo que el desarrollo interno del país y su expansión territorial; sin embargo, la solución mediante el diálogo de los problemas de los Estados de la Unión y el de la esclavitud había fracasado y, en consecuencia, comenzó la guerra entre los Estados partidarios de una Unión y la abolición de la esclavitud y los que propugnaban la Confederación. La Armada estaba muy poco preparada, en 1861, para tal conflicto: cincuenta de sus unidades tendían rápidamente hacia

la obsolescencia, de sus cuarenta unidades de propulsión a vapor, cinco estaban inservibles, ocho reparando en diques y muchas de las restantes estaban fuera del país. El personal no estaba en mejores condiciones: un gran número de oficiales esperaban su inmediato retiro y sólo había 207 marineros adiestrados disponibles en los puertos de la costa oriental del país.

Para poder bloquear el largo litoral de los Estados secesionistas, la Unión tuvo que diseñar y desarrollar programas tanto de reclutamiento de personal para la Armada como de movilización y apresto de buques; trataba de impedir las importaciones y exportaciones confederadas procedentes y con destino a Europa y controlar el transporte fluvial por el Mississippi. Consiguió reunir una flota de unas 700 unidades con 500.000 toneladas de desplazamiento y armada con 5.000 piezas de artillería y estableció un control naval sobre los litorales marítimo y fluvial de la Confederación, que debilitó, en gran medida, el esfuerzo de guerra del Sur, que dependía de sus exportaciones a Europa para poder comprar armamento y otros productos de aplicación bélica.

Las hostilidades terminaron en Appomatox en 1865 y los Estados Unidos continuaron expansionándose por tierra hacia el Oeste, explorando, poblando, explotando y desarrollando vastas extensiones de terrenos vírgenes. Para alcanzar y mantener este objetivo prioritario de su política de seguridad sólo necesitaba una pequeña Armada que patrullara sus costas con el armamento suficiente para defenderlas de ataques navales. Cualquier agresión de medios hostiles procedentes del ámbito marítimo que no fueran británicos era, en tal época, impensable y las relaciones anglo-norteamericanas eran muy buenas; no es pues de extrañar que las fuerzas navales de los Estados Unidos se limitaran en 1869 a 200 unidades, muchas de ellas prácticamente obsoletas.

El año 1878 sólo 17 unidades navales estaban en servicio y ninguna de ellas era, según los criterios de la época, de primera clase.

Los Estados Unidos estaban, sin embargo, muy próximos a poder convertirse en una potencia marítima y naval de carácter mundial. Ello se debió, entre otras causas, a lo siguiente:

1. A los efectos de acontecimientos históricos como:
 - a) La apertura de Asia Oriental al comercio mundial.
 - b) La invención de la navegación a vapor.
 - c) La explotación de nuevas pesquerías de ballenas a lo largo de las costas de los Estados de Oregón y Washington y el descubrimiento de oro en California.
 - d) El aumento del comercio marítimo entre las costas orientales y occidentales de los Estados Unidos mediante su enlace terrestre a través del istmo de Panamá.

2. Eficaz planeamiento del aspecto marítimo de la política de seguridad de los Estados Unidos.

La estrategia marítima norteamericana incrementó su interés en las islas Samoa, especialmente en el excelente puerto de Pago-Pago, y en 1869 y 1878 se negoció un tratado con el gobierno local tendente a evitar que las islas cayeran bajo el dominio de Gran Bretaña o de Alemania. Esta estrategia en relación a Samoa, Hawai, Japón y China originó la autorización de un gran programa de construcciones navales en 1883, que marca en la historia la fecha en que los Estados Unidos se convirtieron en una gran potencia mundial. El primer buque del programa, el *Dolphin*, fue botado en el año 1885 seguido por nuevas unidades navales año tras año, reflejando el nivel industrial y avances técnicos del país durante el último cuarto del siglo XIX.

Los partidarios de que el país tuviera una poderosa y eficaz Armada capaz de apoyar la estrategia marítima de su política de seguridad encontraron en las doctrinas de Alfred Thayer Mahan un fuerte apoyo: sus conferencias y escritos, ampliamente difundidos, demostraban la gran importancia del Poder naval para el comercio marítimo y la defensa militar de los intereses de seguridad de los Estados Unidos. Sus doctrinas afirmaban la necesidad de un canal transoceánico para posibilitar las comunicaciones marítimas entre las costas norteamericanas del Atlántico y del Pacífico.

Mahan estimaba que la política de seguridad norteamericana debía tratar de alcanzar y mantener los objetivos siguientes:

- Dominio geopolítico del mar Caribe.
- Cooperación política en el océano Pacífico.
- Inhibirse de los asuntos políticos europeos.

Alfred Thayer Mahan había asumido, como anglófilo convencido, que Gran Bretaña continuaría equilibrando la ecuación de seguridad en Europa mediante su Poder naval y alianzas con algún país europeo de carácter continental. Sus doctrinas tuvieron una profunda influencia en las estrategias marítimas de las grandes potencias mundiales y continúan, en parte, teniendo.

Guerra hispano-norteamericana

Un objetivo, el dominio geopolítico del mar Caribe, se logró mediante la guerra con España. Mahan formó parte del Consejo Estratégico de la Administración norteamericana durante la contienda, que terminó con la derrota de España y la desaparición de su presencia política en el Caribe.

La Flota de los Estados Unidos estaba constituida, en vísperas del comienzo de las hostilidades, por cuatro buques de combate de primera clase, dos de segunda, dos cruceros blindados, diez cruceros protegidos, y cañoneros, monitores y buques auxiliares. El Poder naval norteamericano decidió la suerte de Cuba y Filipinas en los combates de Santiago y de la bahía de Mani-

la: sus unidades navales, más veloces y mejor artilladas, derrotaron a las españolas.

La victoria proporcionó a los Estados Unidos un protectorado sobre Cuba y la posesión de Puerto Rico en el mar Caribe, y la de Guam y las Filipinas en el océano Pacífico, consolidando su dominio geopolítico en el Caribe y la adquisición de puntos clave para el apoyo de su estrategia marítima en el Asia Oriental.

Evolución de los medios de su estrategia marítima en el siglo xx

La Administración norteamericana puso en servicio en 1900 su primer submarino, el *Holland*. Era pequeño, pero estaba mejor equipado para navegar en inmersión que algunos otros submarinos utilizados anteriormente en operaciones navales, y fue el primero provisto de una planta de combustión interna para navegar en superficie y un motor eléctrico para hacerlo en inmersión.

La estrategia marítima de los Estados Unidos asumía a principios del siglo xx un mayor protagonismo en el desarrollo de la política de seguridad del país. La Armada necesitaba medios para asumir las misiones que le asignaba tal protagonismo y en 1903 comenzó a construir acorazados a un ritmo de dos por año. Para consolidar el prestigio de su país, el presidente Teodoro Roosevelt envió una flota compuesta por 16 unidades navales y buques de apoyo a realizar un viaje alrededor del mundo que zarpó de Hampton Roads y durante cuatro meses navegó 46.000 millas visitando varios puertos.

Primera guerra mundial

Los Estados Unidos eran la cuarta potencia marítima mundial cuando Alemania invadió Bélgica el 4 de agosto de 1914, y fieles a su tradicional política de seguridad de no suscribir, en paz, compromisos de carácter militar con los Estados europeos, se declararon neutrales y sólo tomaron medidas para mantener y proteger sus derechos comerciales en el ámbito marítimo mundial. Otra vez, como en las guerras napoleónicas, los principales contendientes fueron poco propicios a respetar el Derecho Marítimo Internacional: la lista de mercancías definidas como contrabando de guerra (las que ayudan y asisten al esfuerzo de guerra de los beligerantes y que no podían ser transportadas por buques mercantes de un país neutral a uno contendiente sin estar expuestas al riesgo de captura y confiscación de los cargamentos) había sido arbitrariamente ampliada e incluía a casi todas. Los buques mercantes norteamericanos, cargados con mercancías destinadas a otro país neutral, como por ejemplo Suecia, eran incluso detenidos, abordados, registrados y algunas veces capturados bajo sospecha de que las transportaban en tránsito hacia

Alemania. La Armada británica controlaba el océano Atlántico y capturaba a los buques mercantes norteamericanos pese a las fuertes y frecuentes protestas de su Administración. Los alemanes recurrieron, cuando estaban a punto de vencer a Francia, a la guerra submarina sin restricciones para impedir las entradas y salidas de buques mercantes a los puertos de Gran Bretaña, cuya estrategia de seguridad dependía de poder mantener su comercio marítimo con el exterior. El Derecho Marítimo Internacional requería parar, abordar y registrar a los buques mercantes para comprobar su pabellón, la carga transportada y su destino antes de proceder a su captura legal por parte de un buque beligerante, pero las características de los submarinos de entonces, dotados de un sistema de combate cuyo empleo eficaz requería actuar por sorpresa, impedían poder operar de acuerdo con esta exigencia sin peligro muy grave para ellos mismos. Los ataques sin restricciones de los submarinos alemanes produjeron 223 víctimas mortales de nacionalidad norteamericana, de las cuales 28 viajaban en buques mercantes de su país durante el tiempo en que era neutral. Ello decidió, entre otras cosas, al presidente de los Estados Unidos a solicitar del Congreso, el 2 de abril de 1917, la declaración de guerra contra Alemania. A la Armada norteamericana se le asignó como principal misión la de proteger los convoyes de transporte de fuerzas y abastecimientos militares a Europa.

La política de seguridad norteamericana decidió por primera vez intervenir en asuntos europeos y su estrategia marítima se encargó de hacer posible la proyección y utilización de su Poder militar en el continente europeo, al proteger tanto su transporte como el apoyo logístico que necesitaba. Se transportaron efectivos militares superiores a 2.000.000 de hombres a los puertos de Liverpool y Brest; sólo en Francia se desembarcaron más de 6.000.000 de toneladas de abastecimientos para su apoyo logístico. Los primeros destructores norteamericanos comenzaron a llegar a las aguas británicas en mayo de 1917 y en junio del mismo año, 120 unidades cazasubmarinos armadas con cargas de profundidad.

Los hundimientos de buques mercantes, tanto británicos como neutrales, habían aumentado alcanzando las 875.000 toneladas en abril de 1917; esto ocasionó, en la práctica, el corte de las líneas de abastecimiento británicas y puso en grave peligro el proceso de seguridad del Reino Unido, tanto por impedir el proceso normal de sus actividades como por aminorar su esfuerzo de guerra en retaguardia y en los frentes.

La asistencia norteamericana al Reino Unido en abastecimientos, equipos navales y protección antisubmarina disminuyeron los hundimientos de los submarinos alemanes hasta unas 300.000 toneladas en noviembre de 1917, y contribuyó sustancialmente a que los buques construidos y botados por los aliados fueran más, en mayo de 1918, que los hundidos por los alemanes, lo que aumentó la cantidad y ritmo de los abastecimientos desembarcados en las islas Británicas y Francia.

La estrategia marítima norteamericana había analizado un escenario parecido y en el año 1916 se comenzó un programa de construcción de buques mercantes que pretendía convertir al país en la mayor potencia marítima mundial, de modo que en el otoño de 1918 su número sobrepasaba a los construidos y botados por Gran Bretaña.

Millones de hombres combatieron en suelo europeo y, sin embargo, su victoria fue posible debido al Poder marítimo aliado, que permitió el despliegue norteamericano en Europa y la continuación del esfuerzo de guerra en Gran Bretaña, Francia y Rusia.

Período entreguerras

La victoria aliada originó tantos o más problemas nacionales e internacionales como los resueltos por la contienda.

El Tratado de Versalles y la Liga de Naciones fueron rechazados por el Senado norteamericano el 19 de noviembre de 1919 y el presidente Harding inició su Administración rechazando cualquier aproximación a la Liga de las Naciones.

El Imperio japonés empezó a perfilarse como una seria amenaza para los objetivos de la política de seguridad de los Estados Unidos en Asia Oriental y el ámbito del océano Pacífico; los gobiernos británico y japonés estaban vinculados por un tratado suscrito en 1911 que podía ser denunciado por cualquiera de las partes contratantes a partir del año 1921: la desaparición de este tratado pasó a ser uno de los objetivos de la seguridad norteamericana. La Administración de los Estados Unidos cursó invitaciones para una conferencia naval de desarme a celebrar en Washington en el año 1922, que serviría además para negociar cuestiones relacionadas con el océano Pacífico y Asia Oriental. Norteamérica propuso la firma de un tratado que requería el hundimiento o el desguace de varios acorazados y la prohibición de construirlos de desplazamiento superior a las 35.000 toneladas durante un período de diez años. Los participantes convinieron en asignar a las cinco potencias marítimas que se reseñan los tonelajes en buques de batalla y portaviones que se exponen en el cuadro siguiente:

Potencias marítimas	Buques de batalla	Portaviones
Estados Unidos ..	500.000 toneladas	135.000 toneladas
Reino Unido	500.000 toneladas	135.000 toneladas
Francia	175.000 toneladas	60.000 toneladas
Italia	175.000 toneladas	60.000 toneladas
Japón	300.000 toneladas	86.000 toneladas

En el tratado no se estipulaba nada en relación con cruceros ligeros, destructores y submarinos.

Los Estados Unidos, además del acuerdo de desarme naval, lograron la cancelación de la alianza anglo-japonesa, que no convenía a sus intereses de seguridad, así como que la soberanía e independencia de China fuese garantizada. Las tres potencias europeas y los Estados Unidos acordaron, además, respetar los derechos de los otros tres en el océano Pacífico.

La construcción naval norteamericana fue escasa durante el período 1922-1928, mientras que Japón había sobrepasado, por mucho, en 1927, el tonelaje de cruceros, tanto botados como en gradas, de la Armada norteamericana.

La Conferencia Naval de Londres del año 1930 coincidió con la depresión económica mundial y la estrategia marítima norteamericana tuvo que posponer el reemplazo de sus acorazados hasta 1936, según lo estipulado en la Conferencia, que estableció la relación 10:10:7 para cruceros entre Estados Unidos, Reino Unido y Japón y la paridad para submarinos. La actuación de los submarinos y los derechos del comercio marítimo neutral en guerra, que habían determinado la participación de los Estados Unidos en la primera guerra mundial, quedaron sin definir, pero los tratados de paz suscritos entre los contendientes de entonces sí mencionaban tales asuntos: Francia no ratificó un tratado suscrito con las otras cuatro potencias marítimas que hubiera prohibido el empleo de submarinos por los signatarios. El Tratado naval de Londres del año 1930, ratificado por Estados Unidos, Reino Unido y Japón era, en alguna medida, una garantía de que esos Estados ordenarían a sus submarinos respetar el Derecho Marítimo Internacional y tratarían especialmente de poner a salvo a los pasajeros, tripulantes y documentación de los buques mercantes que fuesen atacados antes de proceder a su hundimiento. Seis años después, tanto los Estados que lo habían ratificado, como Francia, Italia y Alemania se adhirieron a un Protocolo que renovaba estas disposiciones del Tratado de Londres, y la URSS lo hizo en el año 1937. Ante la crisis y conflicto ítalo-etíope, la Administración norteamericana tomó una nueva postura en relación con el Derecho Marítimo y alteró sus exigencias tradicionales de que se respetaran los derechos de los países neutrales relativas a la libertad del comercio marítimo, aprobando nueva legislación sobre su neutralidad en el período 1935-1937. Prohibió a sus ciudadanos enviar armas, municiones, mercancías de aplicación bélica o de cualquier clase y uso a los países beligerantes, tanto directa como indirectamente, a través de otro país neutral; prohibió, además, hacer préstamos o conceder créditos a los beligerantes, cuya definición se reservó. El presidente obtuvo poderes para prohibir el transporte por vía marítima de cualquier mercancía con destino a los beligerantes, y sus ciudadanos no podrían viajar en buques y aeronaves bajo pabellón beligerante sin autorización presidencial.

La Administración norteamericana abandonaba así la defensa de los derechos de los países neutrales, que había ocasionado una situación de casi

guerra en las contiendas napoleónicas y su participación en la primera guerra mundial: se decidió que no era rentable arriesgarse a una nueva guerra por insistir en que sus ciudadanos tuvieran posibilidades de viajar en buques mercantes de pabellón beligerante y en que sus buques mercantes mantuvieran el derecho a comerciar con un gran número de artículos, mercancías y servicios que no debían ser considerados contrabando de guerra con los beligerantes.

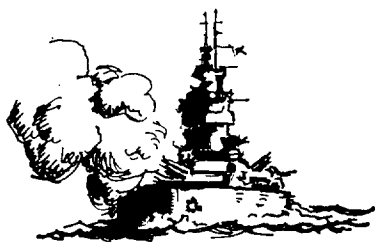
Conclusiones

La estrategia marítima norteamericana tuvo en el período expuesto dos aspectos fundamentales, inseparables y diferenciados. El primero fue el comercial, de carácter eminentemente privado, que tenía por finalidad la explotación del ámbito marítimo para obtener beneficios. El segundo fue su aspecto naval con la finalidad de proteger y facilitar tal explotación en paz y en guerra.

Lo naval adquirió protagonismo a medida que el país se consolidaba y relegó a un aparente segundo plano a lo comercial. Las doctrinas de Mahan dieron a lo naval una gran influencia en la elaboración de las estrategias de desarrollo de las políticas de seguridad.

La estrategia marítima de la Administración norteamericana fue evolucionando desde la época del presidente Jackson, en que para defender y facilitar la consecución de su aspecto comercial se utilizaron medidas de presión económica, hasta la de la segunda guerra mundial, en que para defender la libertad del comercio marítimo neutral se declaró la guerra a Alemania y se desplegaron fuerzas armadas en mares y territorios europeos.

La estrategia marítima del período de entreguerras se caracterizó por las trabas impuestas a su aspecto comercial y por la búsqueda de un equilibrio naval pactado entre las principales potencias marítimas, que asignó por tratado un Poder naval similar a Gran Bretaña y Estados Unidos y otros menores a Japón, Italia y Francia.





Cubierta. Autor: Félix Peñuelas González.

LA VOCACIÓN PROFESIONAL

Fernando LISTA BLANCO



Introducción



ESDE luego no se trata de enseñar a nadie, ni tampoco monopolizar lo que por otra parte es discutible y opinable.

Es ésta una reflexión en voz alta sobre esos conceptos llamados vocación y profesionalidad, que unidos deben dar su fruto en unos resultados eficaces dentro de la Armada. Se me ocurre que puede ser llanamente una insignificante aportación, en una actualidad que parece un tanto confundida en busca de conceptos que la construyan. Las ideas no son nuevas, ni originales; pero como las condiciones atmosféricas, a veces se navega en medio de nieblas o calimas con los bajos siempre en la misma situación.

Como decía un comandante, al cual mucho aprecio, en momentos de confusión con las máquinas en una atracada: ¡Para todo! y vuelta a empezar. Mientras podamos corregir, es que estamos vivos y vamos adelante.

Eficacia profesional

El significado de la palabra eficacia está a veces sujeto a interpretaciones diversas; pero es importante en cada momento definir el concepto con el cual trabajamos. Eficacia y eficiencia son básicos para un profesional, porque a los profesionales hay que juzgarles por sus resultados a corto, medio o largo plazo: depende de sus cometidos específicos. Los hechos son la evidencia de la mejor de las intenciones.

Según el diccionario, *Eficacia* es la fuerza y poder para obrar. *Eficiencia* es el poder y facultad especial para lograr un efecto determinado. Para fijar conceptos explicaré que entiendo la eficacia profesional como la capacidad para hacer uso de todos los medios disponibles en un espacio-tiempo dado y lograr el máximo de beneficios. Se convierte en eficiencia profesional cuando se cumple la misión asignada.

Vocación y profesionalidad

Dos pilares componen el sustento espiritual de nuestra profesión militar: la vocación y la profesionalidad.

La vocación es la verdadera razón de ser de nosotros mismos como marinos, por la cual nos movemos y nos sentimos capaces de afrontar una serie de sacrificios que esta actividad tan peculiar lleva consigo y que además no está excesivamente de moda en nuestra sociedad.

El gusto y la afición por las cosas hace que se vean con un prisma diferente; que los obstáculos empequeñezcan y no se aprecien tantos inconvenientes. Ganas, fuerza, ilusión y entusiasmo, características que no se pueden perder con la edad, porque como el amor de la mujer hay que mantenerlos día a día.

Con ilusión se construye un mundo un tanto ficticio; pero movidos por la ilusión e impulsados por el cariño de esas cosas que tanto gustan se encuentra una gran razón para continuar... «todavía no sé bien por qué me gusta la silueta de un buque de guerra o miro al cielo cuando oigo pasar un avión».

Por cierto, tener ilusión no significa perder el sentido de la realidad, ni tener entusiasmo quiere decir no darse cuenta de lo mucho que debemos mejorar.

Luego viene lo cotidiano de una profesión que hay que desarrollar con la máxima dignidad. La profesión es la de marino de guerra. No sólo hay que tratar de ejercerla con la mayor disposición posible, sino que en nuestro mundo se acabaron los sueños: hay que ser eficaces y obrar con eficiencia.

Si tan sólo nos conformamos con el estar, no avanzamos. Los medios y recursos son escasos, limitados en el espacio-tiempo, y sin embargo el rendimiento debe ser óptimo.

Si aquello de la vocación suena hoy en día como un concepto un tanto anticuado, al menos hay que ser modernos y conscientes de la necesidad de ejercer con dignidad una auténtica eficacia profesional. Esto, ya está más de moda en nuestro tiempo.

Al profesional, de cualquier actividad, nadie tiene que decirle lo que tiene que hacer, porque él ya lo sabe. Es un profesional. Puede ir cumplimentando sus diferentes obligaciones, pero en lo básico nadie tiene que recordarle nada, porque él ya lo sabe. Nuestra profesión es muy compleja, no se acaba nunca, siempre se renueva, aparecen nuevas tácticas, conceptos o sistemas de armas que la actualizan y nunca se acaba de aprender.

Es difícil ser un buen profesional, nadie regala nada y los sacrificios son grandes. Será raro que se esté de vuelta de todo; pero en sí, el reto es apasionante porque hay muchas cosas que hacer. Entonces surge la vocación que da un empujón, cuando las fuerzas desaparecen. Es cuando la vergüenza profesional y ese cariño por lo que se ha elegido libremente superan todas las frustraciones. La combinación es importante. La vocación tiene que existir porque no es fácil ser un buen oficial de la Armada y cada vez son mayores los requerimientos. La profesionalidad se adquiere con el tiempo y la experiencia, apoyada en el trabajo, dedicación y esfuerzo continuado, no simplemente por estar ahí. Esta es una condición básica, como el estar en la mar para los marinos, porque es en la mar donde se comienza a ser.

Cuando la vocación flaquea, al menos la honradez profesional, como en cualquier otro sitio, debe superar esos momentos de desánimo para contemplar el futuro con optimismo de quien piensa que su decisión fue acertada.





La corbeta lanzamisiles *Descubierta*, que opera en el Mediterráneo, entrando en el puerto de Barcelona.

TEMAS PROFESIONALES



LA AGRUPACIÓN «BRAVO» DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN LA CRISIS DEL GOLFO PÉRSICO

Introducción



SCRIBO esta exposición por la especial circunstancia de haber sido el oficial designado por la Armada para mandar la agrupación naval española durante la crisis del golfo Pérsico.

En ella intentaré plasmar la actuación de nuestros buques, su aportación al conjunto de la causa común, tanto durante la fase del embargo como durante el período que duró la guerra, para terminar con las experiencias obtenidas a lo largo de los siete meses que permanecí allí, lo que en términos generales se conoce como «lecciones aprendidas».

La exposición comprenderá sobre todo las operaciones concretas que llevaron a cabo los buques de la Agrupación «Bravo», pero también aparecerán de cuando en cuando las que realizaron otras Armadas presentes en la zona, con objeto de obtener consecuencias válidas en todo el conjunto que sean aplicables a la Fuerza Naval. Debe quedar claro, por tanto, que me limitaré

a aportar aquello que sucedió en la mar, donde realmente tuve el honor y el privilegio de estar presente, pero no cabe esperar de esta exposición las actuaciones llevadas a cabo en tierra por fuerzas de otros países, porque además de no presenciarlas directamente ya han sido expuestas, o lo están siendo en otros medios de comunicación.

Para comenzar hay que remontarse al 2 de agosto de 1990, fecha en que Irak invade Kuwait. Muchas cosas han pasado desde entonces, que procuraré resumir adecuadamente destacando los hechos más significativos.

Ante la invasión de Kuwait y el desarrollo de los acontecimientos, el presidente Bush decide el envío de fuerzas a Arabia Saudí con objeto de proteger a este país aliado de lo que, en aquel momento, parecía un inminente ataque iraquí. La posición internacional es unánimemente contraria a la invasión de Kuwait y el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas exige a Irak la retirada inmediata e incondicional de Kuwait y promulga varias Resoluciones decidiendo imponer un embargo económico a Irak, autorizando a las unidades navales desplegadas en la zona a utilizar los medios proporcionados a las circunstancias concretas para asegurar el cumplimiento del embargo.

España, en el marco de los acuerdos alcanzados en París dentro del seno de la Unión Europea Occidental (UEO), decide el envío de unidades navales a la zona para colaborar en el cumplimiento de las resoluciones mencionadas. El ministro de Defensa emite las directivas oportunas que el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada transforma en Órdenes de Operaciones para los buques.

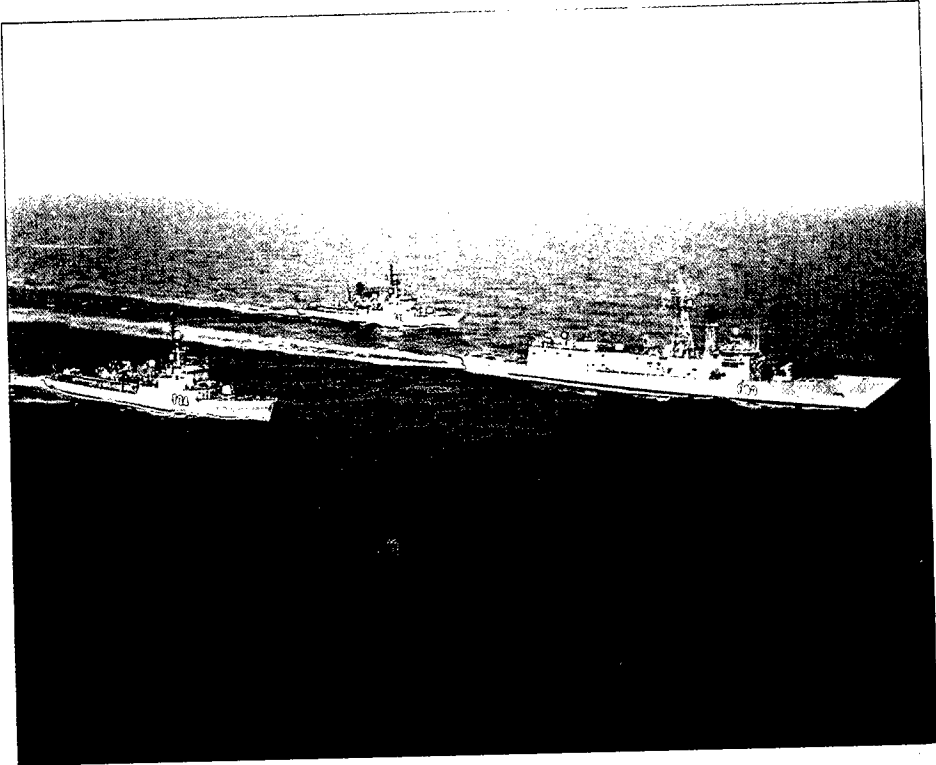
Y así comienza la actuación de la Agrupación «Bravo».

Composición de la Agrupación

La Agrupación «Bravo» española que estuvo bajo mi mando, siempre estuvo constituida por una fragata FFG clase *Santa María* y dos corbetas clase *Descubierta*.

Las fragatas FFG son buques eminentemente antisubmarinos, si bien el helicóptero SH-60 LAMPS que montan, sus sensores y sus misiles les permiten también ser magníficos buques antisuperficie con buena capacidad antiaérea. Su armamento antimisil consiste en el sistema «Meroka» de fabricación nacional. Una muestra clara de la bondad de estas fragatas es que fueron buques de esta clase, juntamente con otros, los que los norteamericanos situaron al norte del Golfo en primera línea de combate.

Las corbetas clase *Descubierta* son también buques modernos; mucho más pequeños que las fragatas, por lo que tienen sus limitaciones; sin embargo, montan un armamento considerable, entre el que cabe destacar los misiles superficie-superficie. Su dotación es de 150 hombres, mientras que las fragatas están dotadas con 225. Los tres buques que en cada período constituyeron la Agrupación fueron situados en dos zonas diferentes: las corbetas, en el mar



La Agrupación «Bravo» (segundo grupo: fragata *Numancia* y corbetas *Diana* e *Infanta Cristina*) se dirige a la zona de operaciones.

Rojo, y las fragatas, en el golfo Pérsico. Todos ellos estuvieron siempre bajo mi mando y en todos icé mi insignia, lo que me obligó a efectuar frecuentes desplazamientos de una zona a otra para cambiar de buque.

Zonas de operaciones

El mar Rojo se encuentra a 1.600 millas de España. Para alcanzarlo a través del Mediterráneo es preciso atravesar el canal de Suez, y navegar posteriormente por el golfo de Suez, cuya longitud es de unas 200 millas.

El mar Rojo propiamente dicho se encuentra situado entre la península del Sinaí y el estrecho de Bab-el-Mandeb. Su longitud es de 1.000 millas aproximadamente y la profundidad de sus aguas es importante, alcanzando fondos de 800 metros.

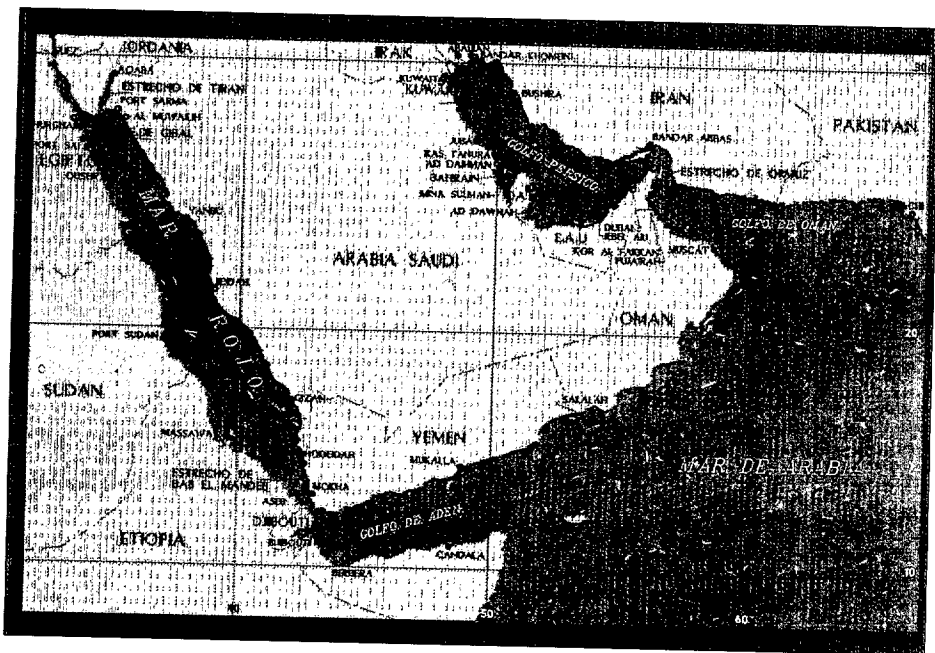
Los países ribereños son Egipto, Sudán y Etiopía, a poniente, y Arabia Saudí y Yemen, a levante. Entre ellos conviene no perder de vista que Sudán

y Yemen no tenían una posición clara en el conflicto, lo que era un factor a tener presente en las navegaciones de nuestros buques por el mar Rojo.

Puertos significativos en el mar Rojo utilizados por los buques españoles fueron Suez y Safaga, en Egipto, y Jeddah, en Arabia Saudí; este último puerto de gran importancia porque es realmente el utilizado por los musulmanes para peregrinar a La Meca.

Inmediatamente después de atravesar el estrecho de Bab-el-Mandeb, nos encontramos con Djibuti, o Yibuti, antigua Somalia francesa creada a finales del siglo pasado e independiente desde 1977. El puerto de Djibouti fue utilizado en varias ocasiones por las fragatas en sus tránsitos de ida y vuelta al golfo Pérsico.

Para alcanzar el estrecho de Ormuz desde Djibouti hay que navegar del orden de 1.500 millas frente a las costas de Yemen y Omán. Una vez atrave-



La zona del conflicto.

sado nos adentramos en el golfo Pérsico, sin duda la zona de operaciones más importante durante este conflicto.

El Golfo se extiende en dirección NW-SE, con una longitud aproximada de 500 millas. Es, por tanto, un zona pequeña, donde es factor importante la profundidad de sus aguas, cuyo promedio es de 40 metros, por lo que el estado de la mar difícilmente alcanza grandes proporciones. Esta pequeña

profundidad le convierte en área fácilmente minable y a la vez prácticamente no permite la navegación de submarinos en inmersión.

Las aguas del Golfo bañan numerosos países. En su ribera oriental sólo se encuentra Irán, que, como es sabido, mantuvo una posición de neutralidad en el conflicto. En su parte occidental Arabia Saudí y los pequeños países de Kuwait, Qatar y Bahrein. En el norte, Irak, y en el sur los Emiratos Árabes Unidos, que fue el país en que se apoyaron las fragatas durante toda la crisis, tocando sobre todo los puertos de Abu Dabhi y Dubai.

En resumen una zona de operaciones verdaderamente alejada de España, bastante desconocida para nosotros, con unos países de costumbres totalmente diferentes a las nuestras y donde el clima no es precisamente muy agradable debido a las altas temperaturas reinantes.

Movimientos globales de la Agrupación

El 26 de agosto la primera Agrupación, constituida por la fragata *Santa María* y las corbetas *Descubierta* y *Cazadora*, abandona España. Después de efectuar un lanzamiento de misiles en aguas de Cádiz que confirmó la puesta a punto de los sistemas de armas de los buques, pusimos rumbo al teatro de operaciones.

Después de una breve escala en Suda, en la isla de Creta, para rellenar de combustible y un par de días en Port Saïd, cruzamos el canal de Suez y alcanzamos la zona del estrecho de Tirán, al norte del mar Rojo, en la mañana del día 7 de septiembre, iniciando inmediatamente la tarea del embargo.

El día 10 destaco a la fragata *Santa María* que continúa viaje hacia el golfo Pérsico protegiendo a una agrupación belga de dragaminas que tiene el mismo destino final. Este fue el primer indicio de la excelente cooperación que iba a existir durante todo el conflicto entre los países aliados. La fragata, después de una breve escala en Djibouti, alcanza el Golfo el 25 de septiembre, iniciando el embargo en esta zona, mientras las corbetas continúan realizándolo al norte del mar Rojo.

A primeros de noviembre la segunda Agrupación, constituida por la fragata *Numancia* y las corbetas *Diana* e *Infanta Cristina*, releva en la zona a la primera, que regresa a España.

Los buques de esta nueva Agrupación continúan con la tarea del embargo hasta el día 17 de enero, fecha en que se rompen las hostilidades. A partir de este momento a nuestros buques se les ordena la nueva tarea de dar protección a los buques logísticos presentes en las zonas de operaciones.

A primeros de febrero la tercera Agrupación, constituida por la fragata *Victoria* y las corbetas *Infanta Elena* y *Vencedora*, releva en zona a la segunda, la cual regresa a España.

El día 28 de febrero se produce el «alto el fuego». Los buques españoles que componen la tercera Agrupación reanudan la tarea del embargo.

El día 15 de marzo el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada da por finalizada mi misión y me ordena cesar como comandante de la Agrupación y regresar a España. Los buques permanecen en la zona.

Durante todo este tiempo la Agrupación fue visitada por diversas autoridades nacionales, entre las que cabe destacar la visita de S. A. R. el Príncipe de Asturias, el ministro de Defensa y el presidente del Senado con una representación de esta Cámara. Visitas todas ellas de incidencia positiva sobre la moral de las dotaciones.

La actuación artística de Raúl Sender, Marta Sánchez y el grupo musical «Olé-Olé» a bordo de nuestros buques durante las Navidades, llevó alegría y distracción a las dotaciones.

Como nota negativa debo citar el triste suceso del fallecimiento en accidente de dos cabos de la Agrupación, uno a bordo de la fragata *Numancia* y el otro perteneciente a la fragata *Victoria* en un accidente de tráfico en Abu Dhabi.

El embargo

Durante casi cinco meses, desde el comienzo de las operaciones hasta la ruptura de las hostilidades, los buques españoles llevaron a cabo la tarea de hacer cumplir el embargo decretado contra Irak.

Durante todo este tiempo se estableció una programación que contemplaba un reparto de tiempos de 2/3 de mar y 1/3 de puerto, con lo que normalmente la permanencia en la mar fue de siete días frente a tres de puerto.

Las diferentes características de las zonas de operaciones donde estuvieron nuestros buques hicieron que el trabajo de los mismos tuviera matices diferentes en cada zona, por lo que conviene analizarlo por separado.

a) *Mar Rojo*

El control del embargo en esta zona se materializó sobre el tráfico mercante que cruzaba el estrecho de Tirán. Esto obligaba a visitar y registrar los buques mercantes que por allí transitaban.

En esta pequeña zona trabajaron nuestras corbetas juntamente con tres buques norteamericanos, uno o dos franceses y un buque griego. La coordinación con todos ellos se realizó a base de almuerzos de trabajo en uno de los buques presentes, sin mayor formulismo. De esta coordinación salían las áreas de patrulla concretas a ocupar por los diferentes buques, que en general cubrían todas las derrotas del tráfico mercante, tanto el que procedía o se dirigía a Suez como el que transitaba por el mar Rojo.

El trabajo concreto de los buques de guerra se iniciaba con la detección y localización de los buques mercantes, estableciendo inmediatamente comu-

nicación con ellos y procediendo a su identificación así como al conocimiento de su carga y de los puertos de origen y destino. A la vista de estos datos el comandante del buque de guerra decidía si era necesario proceder a visitar y registrar el buque mercante. Debe hacerse constar que los avisos e instrucciones impartidas por los diferentes Gobiernos como resultado de las Resoluciones de Naciones Unidas trajeron consigo la buena disposición de los buques mercantes para ser registrados, si exceptuamos a los de Irak y algunos otros de banderas pro iraquíes. Esta actitud positiva facilitó la labor de los buques de guerra para hacer cumplir el embargo.

En cualquier caso visitar y registrar un buque mercante es una tarea ardua. El mercante debe parar sus máquinas y en ese momento un equipo de unos diez hombres —llamado Trozo de Visita y Registro—, a bordo de una embarcación ligera, debe dirigirse a aquél y abordarlo procediendo a embarcar. El Trozo de Visita y Registro es algo previsto en la organización de los buques de guerra, que debe estar permanentemente adiestrado para actuar sin demora. Está normalmente constituido por dos oficiales —uno de los cuales ejerce su mando—, dos suboficiales y seis cabos, siendo todos ellos personal profesional. Naturalmente van armados, visten chalecos antibala y portan diverso material necesario para abrir diferentes compartimentos y contenedores, así como para poder reducir a algún miembro de la tripulación del mercante en caso necesario. Se desplazan también con varios equipos portátiles de comunicaciones, los cuales permiten asegurar permanentemente el enlace entre los componentes del Trozo cuando se encuentran repartidos por el mercante efectuando la visita, y entre el jefe del Trozo y el comandante del buque de guerra para mantenerlo continuamente informado de todo lo que vaya sucediendo durante el registro.

La seguridad del Trozo de Visita es siempre prioritaria, razón por la cual debe actuar con las naturales precauciones. A la vez, el buque de guerra ocupa una posición en las proximidades del mercante con objeto de incrementar la seguridad de su Trozo y disuadir al propio mercante de realizar acciones agresivas contra el mismo. Fue norma seguida por todos contar con el apoyo de otro buque de guerra que también se situaba en las proximidades del mercante a visitar, pero por la otra banda. Normalmente, tanto de día como de noche, un helicóptero, armado con ametralladora, de algún escolta aliado prestaba asistencia, aumentando la seguridad de los Trozos de Visita, dada su capacidad de observación e intimidación sobre las cubiertas de los buques mercantes y sus tripulaciones. Estos helicópteros mostraron en ocasiones su excelente capacidad para proporcionar equipos especiales por desembarco vertical.

Las visitas fueron realizadas de día y de noche y en ocasiones con la mar bastante agitada. En este sentido debo destacar el magnífico rendimiento de las embarcaciones semirrígidas que montan nuestros buques de guerra, que les han permitido transbordar a los Trozos de Visita en condiciones de mar que difícilmente hubieran podido hacerse con los botes tradicionales. Y fue

algo sobresaliente en el mar Rojo, al carecer los demás buques de guerra aliados de este tipo de embarcaciones, lo que motivó el protagonismo de las corbetas en aquellas ocasiones en que el estado de la mar era significativo. Una vez a bordo del mercante los componentes del Trozo de Visita debían proceder a tomar contacto con el capitán y acordar el método a seguir para visitar y registrar el buque. Tras reunir en toldilla a toda la tripulación y mantener un efectivo control sobre la misma, se procedía a la inspección de la carga y de todos los compartimentos del mercante. Simultáneamente, el jefe del Trozo procedía a revisar toda la documentación del buque, en especial el manifiesto de carga, donde debía aparecer detallada toda la carga que transportaba así como sus lugares de origen y destino final con la indicación de los consignatarios de la misma.

El tiempo medio estimado para realizar una visita era de tres o cuatro horas para un mercante normal, pero si éste era un portacontenedores la visita solía prolongarse hasta ocho o diez horas. No es preciso resaltar el esfuerzo que suponía para el Trozo de Visita registrar buques de este tipo que solían portar del orden de 600 contenedores. A veces, en estos casos, se llevaban a cabo visitas combinadas con los Trozos de Visita de buques aliados, práctica que dio muy buenos resultados y que permitía reducir el tiempo de las mismas.

Finalizada la visita y registro el comandante del buque de guerra se encontraba ante una de las dos opciones siguientes:

- Comprobada la documentación del mercante y su carga, todo estaba en regla. En este caso se le permitía al mercante continuar viaje, puesto que no había indicios de que violara el embargo contra Irak.
- Por el contrario, durante la visita y registro se detectaba alguna anomalía. En este caso se le impedía continuar viaje, es decir, se le ordenaba al mercante efectuar una «diversión», lo que significa que debía regresar al puerto de origen o a otro puerto diferente al del destino final para poner en orden su buque.

De forma general puede señalarse que a un buque mercante no se le permitía continuar viaje si se daba alguna de las circunstancias siguientes:

- Transportar contenedores inaccesibles, con lo que era imposible abrirlos para inspeccionar lo que contenían.
- Existencia de discrepancias entre el manifiesto de carga y la carga.
- Aparición de mercancías en el manifiesto de carga para las cuales no figuraba un consignatario concreto.

Pero la tarea del embargo se complicaba todavía más cuando aparecía en zona un mercante iraquí, ya que estos buques en ningún momento colabora-

ron y reiteradamente se negaban a parar sus máquinas para ser posteriormente visitados y registrados. Estas fueron las visitas a buques mercantes verdaderamente conflictivas, que era necesario tratar con cierto tacto. Quizá es el momento de recordar aquí la visita al mercante iraquí *Tadmur*, operación combinada en la que tomó parte la corbeta *Cazadora* y de la que se escribió bastante en la prensa, así como la visita a otro mercante, también iraquí, durante la cual la corbeta *Diana* efectuó disparos de aviso por su proa para obligarle a detenerse.

Para entender bien lo sucedido creo que es el momento de recordar que estábamos inmersos en una típica situación de crisis. Y las situaciones de crisis hay que tratarlas dentro del marco establecido, ya que si no se manejan con cuidado pueden conducirnos a situaciones más complicadas y no deseadas, pudiendo llegar incluso al conflicto armado, cosa que normalmente se trata de evitar. El margen de maniobra de los buques de guerra en el lugar de la acción viene dado por lo que se denominan «reglas de enfrentamiento». Naturalmente estas reglas de «enfrentamiento» son secretas, pues el oponente no debe conocer hasta dónde está un dispuesto a llegar. Con ellas se trata de evitar que una acción determinada pueda iniciar una escalada. Con este planteamiento es fácil entender que, ante las visitas conflictivas, los comandantes de los buques de guerra establecieran enlace con Madrid para solicitar permiso de ir más allá de lo previamente autorizado, caso necesario. En cualquier caso nunca fue preciso producir daños en mercante alguno, puesto que todos se detuvieron ante los disparos de aviso realizados por la proa de los mismos.

En resumen, las operaciones de embargo que llevaron a cabo las corbetas en el estrecho de Tirán estuvieron al mismo nivel que el resto de los países aliados que se encontraban en esa zona. Realizaron numerosas visitas y registros a buques mercantes y prestaron asistencia como los demás. Siempre estuvo presente en la zona al menos una corbeta y la labor realizada por todas ellas fue elogiada en numerosas ocasiones por los mandos aliados del teatro de operaciones.

b). Golfo Pérsico

El control del embargo en el golfo Pérsico presentó características diferentes al mar Rojo, ya que la mayor parte del tráfico marítimo se dirigía o procedía de un país aliado.

Ante esta situación, los buques de guerra enlazaban telefónicamente con los mercantes que por allí navegaban, procediendo a identificarlos y a interrogarlos para conocer los datos más significativos que permitieran controlar adecuadamente el tráfico marítimo. Una vez conocidos los puertos de origen y destino, así como los demás datos de interés de cada mercante, el buque de guerra que lo interrogaba informaba por radio a los demás buques de guerra

en el Golfo, lo que permitía controlar su derrota y confirmar la veracidad de la información aportada por el mercante.

La distribución escalonada de buques de guerra en la zona permitió utilizar este sistema, que, a diferencia de lo que sucedió en el mar Rojo, normalmente no requería la detención del buque mercante para proceder a su visita y registro. Tratamiento diferente tuvieron, naturalmente, los mercantes que se dirigían o procedían de Irak. Todos ellos fueron detenidos y posteriormente visitados y registrados, porque en esta zona eran precisamente los que podían intentar violar el embargo.

Por tanto, el control del embargo también se hizo efectivo en la zona del golfo Pérsico, pero su puesta en práctica requirió un número pequeño de visitas y registros a buques mercantes.

En esta zona se establecieron áreas de patrulla a cubrir por los buques de guerra, tanto en el propio golfo Pérsico como en el golfo de Omán.

La coordinación necesaria para hacer eficaz el despliegue de los buques de guerra aliados se realizó mediante dos reuniones de coordinación con una periodicidad mensual y con carácter rotatorio. Estas reuniones eran presididas por los comandantes de las Agrupaciones allí presentes.

La primera reunión correspondía a los mandos de los países de la UEO presentes en la zona y a la segunda asistían los mandos de toda la fuerza multinacional. A esta última se llevaban los acuerdos tomados en la reunión UEO previa. Debe señalarse que la reunión de países UEO del mes de enero fue presidida por el comandante de la Agrupación «Bravo» española a bordo de la fragata *Numancia* en el puerto de Dubai.

El objetivo principal de estas reuniones era elaborar el programa de asignación de áreas de patrulla a cubrir por los diferentes buques de guerra durante el mes. También cada nación aportaba su calendario de visitas a puerto y el movimiento de sus buques de aprovisionamiento, información vital para nosotros, que no contábamos con buques de esta clase en la zona.

Como consecuencia, los buques de guerra aliados se encontraban desplegados adecuadamente a lo largo del golfo Pérsico y golfo de Omán, lo que permitía llevar a cabo un eficaz control del tráfico marítimo así como del embargo decretado contra Irak.

Puede afirmarse que nuestras fragatas en el golfo Pérsico realizaron un control del tráfico marítimo similar al efectuado por los demás países en la zona, colaborando de forma eficaz a la causa común de hacer cumplir el embargo decretado contra Irak.

La guerra propiamente dicha

Sólo Estados Unidos, llegó a contar con seis grupos de portaviones, algo verdaderamente excepcional, situó en el Golfo dos acorazados y una fuerza anfibia de entidad, así como otras unidades de muy diversos tipos.

Al romperse las hostilidades la noche del 16 al 17 de enero, la tarea del embargo, que siempre fue permanente, pasó a una prioridad más baja y las unidades navales, en general, empezaron a desarrollar nuevos cometidos abandonando las áreas de patrulla que tenían asignadas durante el embargo. A nuestros buques se les ordenó la nueva tarea de proporcionar escolta a los buques logísticos y proteger la zona donde estos buques eran estacionados, tarea que se mantuvo durante todo el período que duró la guerra.



Los portaviones norteamericanos en la zona del Golfo, acompañados por sus cruceros de escolta. Nótese la falta de uno de éstos —el *Princeton*—, que había tocado una mina pocos días antes de tomarse la foto.

El 28 de febrero se produce el «alto el fuego». Al cesar las hostilidades nuestros buques reanudaron el embargo como cometido principal en las mismas zonas que se habían utilizado antes de la guerra.

Como hechos más significativos de las operaciones aeronavales durante la guerra, merecen destacarse:

- El elevado número de ataques aéreos sobre tierra por parte de la aviación embarcada, formando parte de una programación global en la

que intervenía también la aviación basada en tierra. Estas operaciones fueron un modelo de organización y ejecución, logrado sin duda gracias al elevado adiestramiento de todos los participantes.

- El espectacular lanzamiento sobre tierra de los misiles de crucero *Tomahawk* desde unidades navales situadas en el golfo Pérsico y en el mar Rojo. Fue la primera vez que se utilizaron en operaciones reales y su aparición en las pantallas de presentación en el CIC de nuestra fragata supuso la primera indicación para nosotros de que la guerra había comenzado.
- La eficacia del sistema de defensa aérea establecido, con un dispositivo clásico en profundidad con todo tipo de medios. Exigió un notable esfuerzo mantener permanentemente en vuelo los aviones necesarios, pero el éxito fue total no permitiendo en ningún momento que aviones enemigos se aproximaran a las unidades valiosas del dispositivo naval, procediendo a derribarlos sobre tierra antes de que alcanzaran la mar.
- El método empleado para atacar a los patrulleros de Irak, utilizando una combinación de dos helicópteros, uno como unidad informadora y otro como unidad atacante, combinación que dio muy buenos resultados.
- La intensa vigilancia visual llevada a cabo por todos los buques que navegaron por el golfo Pérsico, debido a la presencia de minas a la deriva. Esto ha revalorizado la tarea de los serviolas y ha aconsejado la ubicación de alguno lo más a proa posible, práctica común en todos los buques de la zona.
Esta vigilancia visual se vio dificultada por la presencia de bolsas de basura en la superficie de la mar, por lo que se llamó seriamente la atención sobre este asunto. Y es que la eliminación de basuras a bordo, al ser la permanencia en la mar tan prolongada, fue un serio problema que afectó a todos los buques que disponen de medios limitados para su eliminación y que sin duda habrá que mejorar en el futuro.

El apoyo logístico

El conflicto ha puesto de manifiesto la importancia del apoyo logístico y el esfuerzo tan enorme que hay que realizar en este campo para poder llevar a cabo con éxito las operaciones militares. El apoyo logístico adecuado ha permitido a los buques poder actuar eficazmente lejos de sus bases en una operación prolongada en el tiempo, lo que de por sí es un hecho importante.

El aprovisionamiento de nuestros buques en la mar fue preciso buscarlo en las Armadas aliadas, al carecer nosotros de buque de apoyo logístico. Este aprovisionamiento fue de un notable rendimiento gracias al elevado número de buques logísticos en el teatro y la buena disposición de todos los países a colaborar. Puede afirmarse que nuestros buques se aprovisionaron siempre

de combustible en la mar, merced al conocimiento previo de los movimientos de los buques logísticos, lo que les permitía solicitar el relleno de combustible del más cercano en cada momento, fuera cual fuere su nacionalidad.

Pero la necesidad de ser autosuficientes en la mar, nos obliga a rellenar la significativa carencia en nuestra Armada de buques de apoyo logístico. La reciente entrada en servicio del petrolero *Mar del Norte*, sin duda, aliviará el problema, pero es preciso ir más allá y obtener cuanto antes el buque mixto de aprovisionamiento que desea la Armada.

El aprovisionamiento en la mar de víveres fue efectuado solamente en ocasiones de los norteamericanos. La maniobra se llevó a cabo por medio de helicópteros, con excelentes resultados.

Esto cobra verdadero interés en caso de amenaza de superficie, submarina o de minas, al permitir mayor libertad de movimientos a los buques, evitando las restricciones que exigen las maniobras de aprovisionamiento en la mar entre buques.

El aprovisionamiento de nuestros buques en puerto se ha realizado satisfactoriamente. Para ello ha sido preciso seleccionar los puertos de apoyo adecuados, lo que fue una de mis primeras tareas al llegar a la zona de operaciones. La elección posterior de los agentes adecuados permitió resolver variados problemas y cubrir todas las necesidades que los buques tuvieron en los diferentes puertos.

Dentro del aprovisionamiento, han tenido una importancia extraordinaria los aviones estafeta del Ejército del Aire, los cuales periódicamente transportaban a la zona de operaciones los repuestos que los buques iban necesitando, así como el correo para las dotaciones y la prensa nacional.

Ha sido una labor muy eficaz y totalmente imprescindible para nosotros, y la experiencia permite afirmar que no es posible montar una operación como la vivida en zonas tan alejadas de España sin este apoyo logístico móvil. Puede asegurarse que, aun en el caso de contar con buque de aprovisionamiento, los medios de transporte aéreo siempre serán necesarios.

Respecto al mantenimiento hay que señalar que no hubo problemas serios que impidieran a los buques cumplir sus cometidos. La fiabilidad del material fue alta, de tal forma que en los siete meses ningún buque perdió ni un solo día de mar, cumpliendo todos ellos en su totalidad la programación establecida. Una vez más se demuestra que cuanto más tiempo se está en la mar, la operatividad de los buques crece exponencialmente.

Naturalmente los buques tuvieron averías —como las tuvieron los demás buques de otros países— que fue necesario subsanar. Pero lo importante no fueron las averías, sino la capacidad que demostró la Armada para repararlas con suficiente prontitud. En este sentido hay que señalar que solamente en siete ocasiones se desplazó a la zona —normalmente en avión estafeta— el personal reparador adecuado y en todas ellas alcanzaron el objetivo de reparar los equipos averiados.

A pesar de no entrar en combate, hemos tenido que recurrir a los norteamericanos en cuatro ocasiones para evacuaciones de personal por problemas sanitarios; concretamente un oficial que sufrió la caída a una bodega de un mercante mientras realizaba la visita y registro al mismo, y tres miembros de la marinería, de los cuales uno se diagnosticó con meningitis, otro con apendicitis, que fue operada, y un tercero con síntomas de meningitis, que no fue confirmada. Las evacuaciones médicas se realizaron al portaviones *John F. Kennedy*, en el mar Rojo, y al buque hospital *Mercy*, en el golfo Pérsico.

Es muy difícil que en operaciones prolongadas en el tiempo no surjan casos similares y la situación se complicará, sin duda, cuando las acciones se realicen frente al enemigo. Por tanto, es preciso estar preparados para tratar a los heridos y enfermos adecuadamente, lo que confirma la necesidad de apoyo sanitario móvil o de buques con esta disponibilidad, ante la incapacidad de las unidades de menor porte de garantizarlo en casos de cierta entidad.

En este sentido es significativo, y a la vez espectacular, señalar que los norteamericanos situaron dos buques hospitales de gran porte en el Golfo, que les permitían disponer en permanencia de treinta quirófanos y dos mil camas hospitalarias, además de unidades de quemados, laboratorios, clínicas dentales y otras muchas especialidades.

Conclusiones y enseñanzas

a) España ha sido uno de los trece países que ha mantenido una presencia naval en la zona y una de las tres naciones que la ha mantenido simultáneamente tanto en el Pérsico como en el mar Rojo.

La elección de las zonas de trabajo de nuestros buques ha sido muy acertada, ya que la presencia simultánea en los dos teatros permitió tener una visión de conjunto de todo el conflicto, que hubiera sido difícil de obtener estando sólo en uno.

Haber situado las corbetas en el estrecho de Tirán supuso estar presente en la zona donde el embargo cobró verdadera entidad.

Y haber situado a las fragatas en el golfo Pérsico ha supuesto tener siempre un buque español en la zona más importante del conflicto, en especial durante el período de la guerra.

b) Antes de las hostilidades, en una primera fase que se prolongó casi cinco meses, nuestros buques —en las operaciones de embargo— han demostrado con hechos fehacientes estar a la misma altura que las Armadas más avanzadas. Realizaron unas 150 visitas y registros a buques mercantes, haciendo que España figurara en un lugar destacado en la estadística que sobre esta tarea del embargo se promulgaba a diario, para conocimiento de todas las unidades navales presentes en el teatro de operaciones.

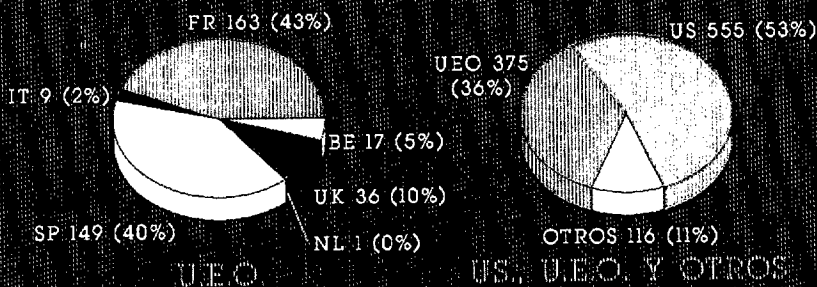
Puedo asegurar que realizaron una magnífica labor, que ha sido reconocida en numerosas ocasiones por las Marinas aliadas.

Durante la guerra nuestros buques han realizado operaciones de apoyo, en especial la protección de buques logísticos cuya integridad es vital para las unidades de combate.

Particularmente en la zona del golfo Pérsico el movimiento de buques logístico fue verdaderamente notable, y nuestra participación ha sido contribuir a su protección, como lo han hecho la práctica totalidad de las Armadas en la zona.

CONTROL DEL EMBARGO

VISITAS EFECTUADAS



c) Puede afirmarse que la participación de nuestra Armada ha sido, cuantitativa y cualitativamente, similar al resto de las Armadas presentes, a excepción de la norteamericana y británica que, además de poseer una entidad superior en número, son los que han llevado el peso de las acciones de combate en la mar.

d) La coordinación y cooperación con otras fuerzas presentes fueron excelentes, lo que permitió llevar a cabo un trabajo conjunto eficaz, que se vio muy facilitado al poseer todos una doctrina común cuya base era la doctrina OTAN.

Y esto no ha hecho más que confirmar algo que ya sabíamos: lo sencillo que resulta para nuestros buques trabajar coordinadamente con otras Armadas aliadas.

e) La movilidad de la Fuerza Naval permitió su rápido despliegue en la zona del conflicto. Las Fuerzas Navales fueron las primeras en llegar a la zona y las últimas en dejarla gracias a su movilidad y flexibilidad.

La Fuerza Naval presente en el conflicto constituyó, sin duda, el esfuerzo naval combinado más importante de la Historia. Ejerció el dominio absoluto del mar, permitiendo la libre navegación de los buques aliados e impidiéndosela al oponente, lo que viene a confirmar que las líneas de comunicaciones marítimas no pueden mantenerse abiertas sin medios para ejercer un control del mar efectivo.

f) El conflicto ha demostrado la importancia de la tecnología, en general, y de los sistemas de armas, en particular.

Así las armas de tecnología anticuada fueron incapaces de enfrentarse a las de nueva tecnología, lo que demuestra que es preferible tener poco y bueno que mucho de tecnología anticuada.

Y ello conduce al reconocimiento de que la guerra es cara y que no compensa ahorrar cuando está en juego la supervivencia.

g) La posibilidad del despliegue de fuerzas efectuado se basó en la capacidad de transporte, tanto aéreo como naval. En este sentido no conviene olvidar que el esfuerzo de transporte marítimo que hubo que desarrollar en esta crisis y que habrá que llevar a cabo en operaciones futuras de entidad fue y será enorme. Hubo que recurrir a la flota mercante para el apoyo de las operaciones en tierra e incluso Gran Bretaña, país marítimo por excelencia, tuvo que recurrir al mercado internacional de fletes para transportar al golfo Pérsico la división acorazada «Ratas del Desierto», participando en su transporte del orden de sesenta buques mercantes de diferentes banderas, entre los que estuvo el buque español *Arroyo Frío III*, propiedad de la compañía Trasmediterránea.

Esto no hace más que confirmar la necesidad de contar con una flota mercante adecuada.

h) La presencia de una fuerza anfibia en el teatro de operaciones confirmó que, por sí sola, condiciona el despliegue enemigo en tierra, poniendo de manifiesto su dimensión estratégica y la importancia de la proyección del Poder Naval sobre tierra.

Aunque no se llegó nunca a ejecutar un asalto anfibio de entidad, se revalorizó la aplicación clásica de amagar un desembarco para distraer fuerzas del oponente y favorecer la maniobra en tierra en otra parte del teatro. Recuérdese que los movimientos de la fuerza anfibia llevaron a los iraquíes a fijar en la costa de Kuwait importantes fuerzas, facilitando de esa forma el ataque terrestre aliado.

i) La mina se ha confirmado como un arma de enorme utilidad, de bajo coste y eficaz.

Fue realmente la única amenaza que produjo pérdidas a las unidades navales, ocasionando serias averías al crucero norteamericano *Princeton* y

una considerable brecha en la amura al buque anfibio *Trípoli*, también norteamericano.

Esto confirma la necesidad de disponer de unidades de medidas contra minas para poder ejercer el control del mar en la conducción de operaciones navales.

j) El conflicto ha puesto de manifiesto la importancia de contar con la inteligencia oportuna, para lo cual es preciso recoger información con todo tipo de medidas tecnológicas avanzadas, entre las que hay que destacar el uso de satélites y aviones de reconocimiento electrónico y fotográfico.

k) Nuestros buques han operado muy lejos de sus bases, lo que ha supuesto un esfuerzo logístico importante. La experiencia vivida permite asegurar que no es posible acometer operaciones de entidad alejados de la geografía nacional sin contar con el apoyo logístico móvil adecuado.

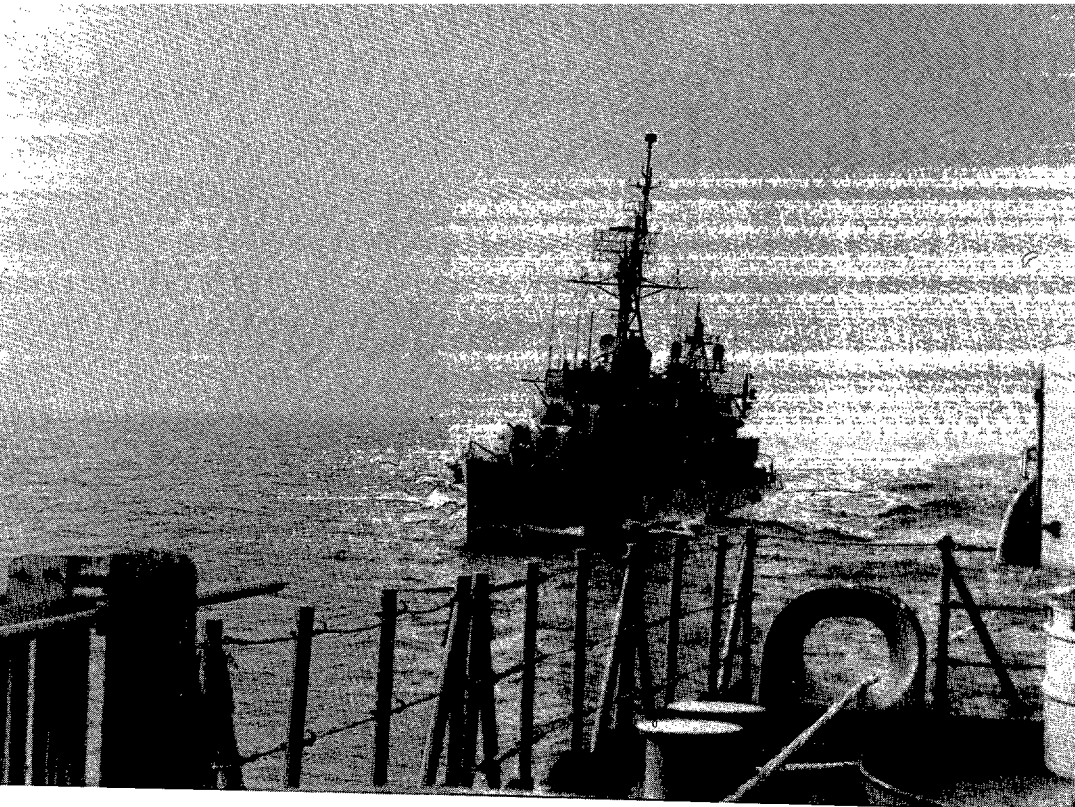
l) En operaciones reales como la vivida, es preciso cuidar al máximo al personal y procurar que su moral siempre sea elevada. En este sentido han sido positivas las conferencias telefónicas que efectuaron desde la mar, así como el envío de correo por estafeta, algo verdaderamente importante.

Nuestras dotaciones se adaptaron perfectamente a los países visitados, obteniendo el rendimiento adecuado en cada puerto. Pudieron visitar El Cairo y Luxor con la carga cultural que ello representa y disfrutaron realizando compras en los puertos de los Emiratos y Arabia.

m) A modo de conclusión final se puede afirmar que los buques que constituyeron la Agrupación «Bravo», durante la crisis del golfo Pérsico, realizaron sus cometidos de forma eficaz y sin dificultades dignas de mención, y su participación permitió dejar clara constancia de la presencia de España en la zona del conflicto, lo que es verdaderamente importante a nivel internacional.

Francisco RAPALLO COMENDADOR





Marcación 135°. Autor: Vicente Juan Olmos Blázquez.

APUNTES HISTORIOGRÁFICOS SOBRE LA DESAPARICIÓN DEL CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA



A entrada en vigor el 1 de enero del pasado año de la Ley 17/1989, la denominada Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar, supuso, entre otras muchas innovaciones, una que nos afectó de manera muy directa. Los que hasta entonces pertenecíamos a la Armada formando parte de los existentes Cuerpos de Sanidad, en sus Secciones de Medicina y Farmacia, y de Suboficiales, en su Sección de Sanidad, dejábamos de hacerlo, al menos administrativamente, para integrarnos, junto a nuestros compañeros procedentes de los respectivos Ejércitos de Tierra y del Aire, en el desde entonces creado Cuerpo Militar de Sanidad.

Quedaban así, por imperativos de la Ley, concluidos más de doscientos cincuenta años de la historia de un Cuerpo, el de Sanidad de la Armada, que nació como tal en los albores del siglo XVIII, aunque esta denominación la adoptaría a mediados de la pasada centuria: concretamente el 7 de agosto de 1847. Fue aquel siglo época en que nuestra Armada vivió un resurgimiento técnico y un florecimiento científico como pocas otras veces se ha visto en la Historia de España. Fue la época en que don Juan de Lacomba, primer cirujano mayor que tuvo la Armada que no era religioso de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios, en virtud de la facultad real concedida al gran reorganizador de la Marina, el intendente general de Mar y Tierra don José Patiño, obtuvo de S. M. el Rey Felipe V la aprobación de una Ordenanza y Reglamento para los ayudantes primero y segundo de la Armada, que sería sancionada el 25 de mayo de 1728, cuya fecha será considerada desde entonces como la del origen del ahora extinto Cuerpo. Fue la época en la que también se formó la Matrícula de Sangradores, que sería el germen del futuro Cuerpo de Practicantes de la Armada.

Pero conviene recordar que, aun cuando en esa fecha se organizó y reguló la asistencia sanitaria a los buques de nuestras Armadas, ya antes había obtenido *el dicho Cirujano Mayor Lacomba la facultad de dirigir y destinar los Cirujanos que debían servir á los Navíos del Rey, y creciendo más el número de Bajeles y el deseo de su mayor aumento y de tener Cirujanos buenos y hijos*

**ARMADA
CUERPO DE**

**ESPAÑOLA
SANIDAD**

para el servicio dellos en 1724, obtuvo por el Intendente Orden de S.M. para que hubiese número de Cirujanos Primeros y Segundos, competentes al de Bajeles de S.M. (Reales Órdenes y Decretos de ministros e intendentes, en favor del Real Colegio Seminario de Cádiz e individuos que le componen. Manuscrito anónimo. Archivo de la Facultad de Medicina de Cádiz).

Un nuevo capítulo de la Historia se abría, pues, este 1 de enero de 1990. La Armada dejaba de tener su propio y específico Cuerpo de Sanidad. Sin embargo, en las cotidianas singladuras de cuantos la veníamos sirviendo desde el cuidado de su máspreciado medio, el de sus hombres, poco o nada

parecía indicarnos tan drástico cambio de rumbo. Seguíamos ejerciendo nuestra sanitaria labor a bordo de los buques, en los Tercios de Infantería de Marina y en cuantas dependencias en tierra permiten a la Armada continuar su derrota, conociendo de las miserias y grandezas que supone el contacto con el dolor y la enfermedad de nuestros compañeros de la mar. Seguíamos vistiendo el glorioso uniforme de la Armada española, heredero de tantas y tan bellas tradiciones, portando orgullosos, junto a la cruz de Malta y la copa y el áspid, emblemas de nuestro Cuerpo, los galones y el botón de ancla que dignifican al marino de guerra. Seguíamos, en fin, por postrero año, recibiendo nuestros Reales Despachos en la Escuela Naval Militar de Marín, como miembros más del ser de una Corporación cuyas señas de identidad nos eran también comunes.

Algunas voces se levantaron entonces como encrespadas olas en el mar de las opiniones públicas. Con el expresivo título de «Toque de silencio; una especialidad se hunde en el mar. El Cuerpo de Sanidad de la Armada desaparece» («Profesión Médica»; número del 30 de mayo de 1990, página 15), se nos ponía en evidencia un hecho que sería pronto consumado: *No habrá ya aquellos médicos con una formación particular, que, con la cruz de ocho puntas de los caballeros hospitalarios de la Orden de Malta en las mangas y vivos de grana, el color de la sangre, entre las barras de su rango, ejerzan su función, que ha abarcado no sólo al personal de la Armada, de la marina de guerra, sino también, como es de ley en la mar, a todo aquél que, a flote, precise asistencia.*

Emotivas palabras que no impidieron, quizá por ser como el rumor lejano que se siente en el fragor de la mar brava, el inexorable paso del tiempo, que trajo consigo otra normativa de aplicación al ya iniciado proceso de desaparición de nuestro Cuerpo. Efectivamente, en virtud de la Orden Ministerial 54/1990, a partir del 1 de julio del presente año de 1991 dejábamos de vestir el uniforme de los respectivos Cuerpos de procedencia. Este hecho, de gran importancia simbólica, venía a representar el último movimiento de aguas en el penoso proceso de hundimiento de nuestro Cuerpo.

Quedaban así para el recuerdo, en la estela de la Historia, las palabras, plenas de orgullosos sentimientos corporativos, del que siendo representante del Cuerpo allá por el siglo XVIII, don Francisco Canivell, elevara a la consideración regia solicitando la concesión de un uniforme para los cirujanos de la Armada. Repetidas veces se había puesto en evidencia la necesidad de dar a conocer aun a la gente menos instruída, *el honor que les concede S.M. con permitirles una divisa (...), para que usen la mayor política y atención con la oficialidad (...), porque siendo de la Plana Mayor, sólo estos se hallan sin este distintivo y porque supuesta la crianza, estilo y buena correspondencia con las gentes, puedan libertarse con más facilidad de una tropelía pública y escandalosa á que están expuestos y que si fuere assi sea con pleno conocimiento del ofensor, como há sucedido en el caso de guerra y toma de embarcaciones, etc.*

Quedaban, pues, ahora concluidos más de doscientos años de la historia

del uso de un uniforme que, gracias a la anterior representación, concediera S. M. el 2 de agosto de 1771 al ordenar se permitiera al Cuerpo de Cirujanos de la Real Armada *vestir un uniforme que al mismo tiempo que los condecóre y los iguale en la decencia debida, los distinga así entre la generalidad de las gentes, en las concurrencias á que les precisan los destinos de su instituto a bordo y en tierra* (Real Orden Circular a los Intendentes. Archivo General de Simancas. Secretaría de Marina. Legajo 226).

Quedaban, pues, definitivamente perdidos en el tiempo aquellos sentimientos que se tradujeron por vez primera en las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793, al referirse al régimen y gobierno de los médicos cirujanos embarcados en los bajeles de S.M., cuando nos señalaban que habían *de reputarse como Oficiales Mayores, y ser tratados con la distinción correspondiente á esta Calidad*.

Nuestros buques y tercios, así como todas aquellas dependencias que la Armada posee en tierra, no contarán a partir de ahora con oficiales de Sanidad que, sirviéndola desde sus mismas Unidades, vistan como los demás el uniforme de la Marina de guerra española. Se ha consumado el hecho de la desvinculación simbólica con el medio de origen, del estar sin ser. Se ha perdido para los jóvenes oficiales que van a desarrollar en el futuro la Sanidad Naval Militar la hasta ahora inherente condición de ser también oficiales de la Armada.

La trayectoria histórica del ahora extinto Cuerpo de Sanidad de la Armada ha pasado, como sucede en toda navegación de tan prolongado derrotero, por momentos de relevancia más o menos significativa. No es éste sin embargo el momento de glosar las innumerables acciones meritorias, tanto científicas como de guerra, que honran al mismo. Ahí está para su conocimiento la magnífica obra del entonces comandante médico de la Armada don Salvador Clavijo, escrita en 1925 en *homenaje conmemorativo, próximo el segundo centenario de su creación*. Baste recordar aquellos tiempos en los que el Cuerpo incluso poseyó su propio órgano de expresión oficial, el «Boletín de Medicina Naval», que fundara y dirigiera en su primera etapa el también médico de la Armada don José de Erostarbe, a la sazón subinspector de segunda clase, allá por 1878 y que vería la luz hasta el año de la pérdida de nuestras provincias de Ultramar. Baste reseñar, a este propósito, a nuestros heroicos laureados de la Orden de San Fernando don José Gutiérrez Fernández, primer ayudante médico (28 de febrero de 1851, Filipinas) y don Miguel Peña Gálvez, médico primero (10 de noviembre de 1896, Binacayan). Baste mencionar que gracias a los merecimientos personales del entonces jefe superior del Cuerpo, don Manuel de Chesio y Añeses, se logró la elevación de dicho cargo a la categoría de Mariscal de Campo, por Real Orden de 12 de agosto de 1879, igualándose así a la graduación que ya ostentaban los respectivos jefes superiores de los Cuerpos de Ingenieros, Artillería y Administración de la Armada.

Así pues, la Armada ha dejado ahora de tener uno de sus Cuerpos de más honda raigambre marinera. Desde estas líneas elevamos nuestra esperanza de que quienes dentro del nuevo Cuerpo Militar de Sanidad asuman la gloriosa herencia del extinto Cuerpo de Sanidad de la Armada, sepan servir y amar a ésta como aquél lo ha hecho a lo largo de su historia, sepan que *el Médico en los buques y en los batallones corre con frecuencia idénticos peligros que los demás Oficiales, y cuando las circunstancias lo han exigido, cuando el honor ó la salvación de su país han reclamado algo más que su Ciencia, ha sabido desenvaynar la espada que la patria le ha confiado para defender objetos que valen para él mucho más que una existencia que sabe muy bien, que si algo vale, es por los beneficios que dispensa á sus hermanos de fatigas y al país que le vio nacer* (Reflexiones sobre el Cuerpo de Sanidad de la Armada, por don Antonio Noguero, segundo médico del mismo. Ferrol, 1852. Imprenta de Ricardo Pita).

Aunque en frase de Behrin «el ideal del médico es hacerse innecesario», este sentimiento, compartido por todos nosotros, es por desgracia utópico. La enfermedad ha sido desde el origen de los tiempos una circunstancia inherente a la condición del hombre. Por ello, la Sanidad Naval, la que se ocupa de los modos y métodos de prevención y curación de las enfermedades de los navegantes, no puede dejar de existir. Desde que el ser humano aprendió a surcar los mares, supo del dolor y el sufrimiento que la falta de salud le ocasionaban y por ello reguló la presencia de sanadores a bordo de sus naves. Así nos lo confirman en nuestro país las Ordenanzas Navales de Bernardo de Cabrera, escritas a mediados del siglo XIV, cuando especificaban *el mandato de embarque del Médico y del Cirujano*. Así nos lo atestigua el reconocimiento oficial de la presencia del médico a bordo como miembro de la dotación, que viene dado por primera vez en las Ordenanzas para la Carrera de Indias, de finales del siglo XVI.

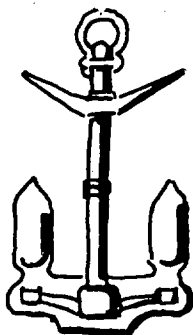
Del mismo modo, desde que el hombre combate en la mar, desde que existen Armadas, la necesidad de poseer medios humanos y materiales que asegurasen una pronta y eficaz recuperación de los combatientes, se hizo imprescindible. Así nos lo confirma la existencia del «hospital a bordo», en la nao capitana, que como «hospital de Armada» iba junto a otras ciento cincuenta naves a la conquista de Túnez contra Barbarroja. Así nos lo atestigua el nombramiento del obispo de Mallorca como administrador del hospital naval a flote, en la Campaña de los Gelves, que se vio en la necesidad de desembarcar a más de tres mil enfermos de cien bajeles, antes de entrar en acción.

Nuestra razón de ser ha sido y es servir a la Armada con dedicación y entusiasmo, desde nuestra también irrenunciable vocación sanitaria. Quisimos ser marinos de guerra, pues a bordo ejercimos nuestra labor y a la mar entregamos nuestros cuerpos. Lo fuimos durante más de doscientos cincuenta años. Ahora, aunque vistamos diferente uniforme, aunque ya no nos denominemos

«de la Armada», seguiremos llevando a ésta dentro de nuestros corazones. Sólo quienes hayan navegado en prolongadas singladuras, compartido como uno más de la dotación el esfuerzo común, experimentado una vez de regreso a tierra la satisfacción del deber cumplido, sabrán de la pertenencia a *esa sufrida clase, valiente, inteligente y decidida, entre la que hace ya largos años vivimos, y entre los que no se puede vivir sin tenerles afecto* (del discurso leído en la Universidad Central en el acto de investidura como Doctor en la Facultad de Medicina de don José de Erostarbe y Bucet. Madrid, junio de 1867. Imprenta de Rojas y Cía.).

Finalizamos con las palabras de la obra autobiográfica, «Al margen de una Hoja General de Servicios» (Madrid, 1946), del anteriormente mencionado don Salvador Clavijo: *Hay que ser y enseñar a ser Médico de la Armada; lo que no se alcanza con la platónica y simplificada idea de ser tan sólo Médico en la Armada.*

Enrique BARTOLOMÉ Y CELA





GUÍA DE DESCUBRIDORES

Sebastián Vizcaíno (1602)

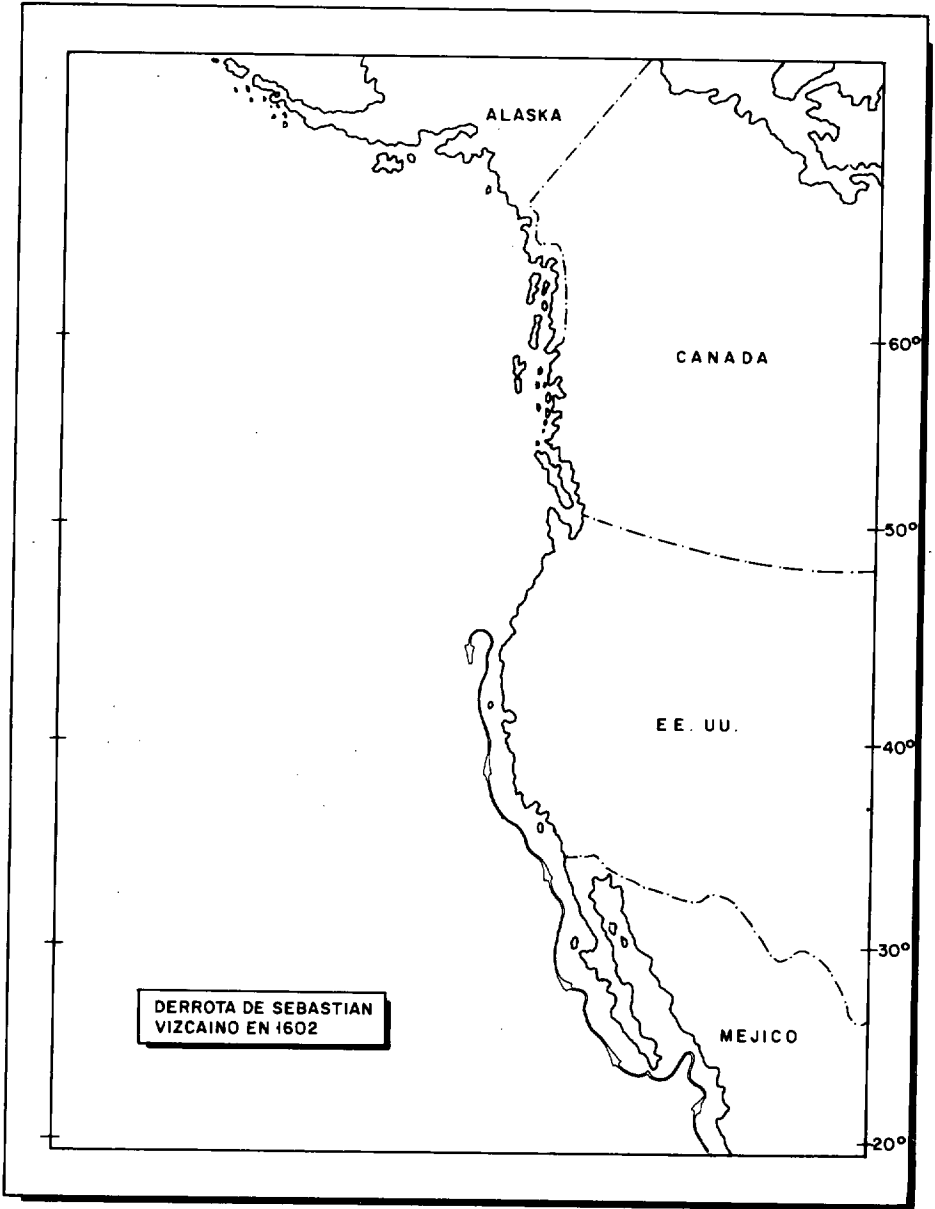


O menos de tres razones movían el afán español por extender las exploraciones marítimas más al norte de la península de California: La localización del hipotético estrecho de Anián, de Fuca o da Fonte, que al unir Atlántico y Pacífico podía ser vía de entrada para agresores extranjeros; la expansión hispánica hacia mayores latitudes, sumando nuevas tierras a la corona, al tiempo que se contenía cualquier apetencia de soberanía extraña, y,

por último, aunque no menos importante, la conveniencia de establecer por encima de los 30° de latitud septentrional un puerto de recalada para las naos procedentes de Filipinas, hartamente necesitadas de una zona de acogida y avituallamiento, antes de afrontar, casi siempre con graves averías y la gente extenuada o muy enferma, el buen trecho que aún quedaba para fondear en Acapulco. A tales fines respondió la más importante campaña de Sebastián Vizcaíno (1602), de que hablaremos en este mismo epígrafe.

Apenas sabemos nada de la vida de Vizcaíno antes de su aparición en el Nuevo Mundo. Nacido hacia 1548, pasó a Nueva España en 1583 (1), y tres años después participó como mercader en los viajes del galeón que unía Acapulco y Manila. En 1595 obtuvo licencia del virrey Velasco para dedicarse a

(1) Juan Gil: *Mitos y utopías del descubrimiento*, t. II, pág. 134.



la pesca de perlas en la costa californiana, pero el negocio se frustró por un desacuerdo entre los socios implicados. El 1596, siendo virrey de Nueva España don Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey, recibió Vizcaíno autorización para llevar a cabo una exploración hacia las riberas nortehñas. Zarpó de Acapulco el 15 de junio del mismo año, al mando de tres naves en las que también embarcaron tres misioneros; reconoció el golfo de California hasta los 29° de altura, más o menos hasta la isla del Ángel de la Guarda, y bautizó la península con el nombre de *Nueva Andalucía*. Fijó después su base en la bahía de la Paz, sobre los 24° largos, con ánimo de extraer perlas, pero la pobreza del paraje, la falta de mantenimientos y la hostilidad de los naturales le llevaron a desistir, de tal forma que el 7 de diciembre estaba de regreso en la costa colimense de Salagua.

Consumada su campaña de 1602, que enseguida glosaremos, el conde de Monterrey le confiere el mando del galeón de Manila; pero el nuevo virrey nombrado en 1603, don Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montesclaros, apea a Vizcaíno de aquella función oceánica y le encomienda la alcaldía mayor de Tehuantepec. Más tarde, ya concedores de la bahía hoy estadounidense de Monterrey, por encima de los 36° de latitud norte, proponía nuestro hombre la población del citado lugar, que podría servir de apostadero para los galeones provenientes del archipiélago filipino. El asunto fue favorablemente considerado por la madrileña Junta de Guerra en marzo de 1606, y en agosto siguiente indicó al virrey que confiase a Vizcaíno la fundación en Monterrey.

Sin embargo, y pese a que Vizcaíno viajó a la metrópoli con un hijo suyo para recomendar la empresa, el referido plan se arrumbaría como resultado de otra propuesta, luego demorada, hecha por Montesclaros al rey en 1607, aconsejando la búsqueda de las hipotéticas islas Rica de Oro y Rica de Plata, también llamadas del Armenio, al sudeste y no lejos del Japón, «para que en ellas hagan las naos escala». Se había olvidado ya la campaña realizada por el capitán Pedro de Unamuno, quien, partiendo de Manila y tras larga detención en Macao, en el verano de 1587 rastreó detenida e inútilmente, entre los 29 y los 35° de altura, aquellas míticas islas que, por supuesto, ni siquiera vislumbró.

Rodrigo de Vivero, gobernador de Filipinas, después de haber llegado de arribada al Japón, viajó en 1610 a Nueva España, llevando una embajada de 23 japoneses presididos por Tanaka Shosuke. Al año siguiente quiso el virrey mejicano, Luis de Velasco (hijo), al tiempo que devolvía los nipones a su patria, llevar a cabo una misión diplomática en aquel país y hacer nueva averiguación sobre las fantásticas Rica de Oro y Rica de Plata. El general elegido para esta empresa fue el ya sexagenario Sebastián Vizcaíno, con la nave *San Francisco*, en la que embarcaron 50 oficiales y hombres de mar y de guerra. El 22 de marzo de 1611 se hicieron a la vela y, dando un rodeo para aprovechar los vientos favorables sin tocar en Filipinas, el 10 de junio siguiente fondeaban en Uruga, provincia de Kanagawa, en la isla de Hondo.

Los resultados de la gestión de Vizcaíno, quizá a causa de su intransigencia y su falta de discreción, no pasaron de mediocres, ya que no pudo lograr la prohibición de la entrada en territorio japonés de navegantes holandeses; además, no asomaron por parte alguna las islas Ricas, fuesen áureas o argéntas. Hasta 1613 no pudo Vizcaíno estar de vuelta en Nueva España, retirándose pronto al pueblo jalisciense de Ávalos. Pese a sus muchos años y trabajos, en el mismo año de 1613 solicitó, sin fruto alguno, la capitanía de una expedición colonizadora hacia la Alta California. En 1615 —las circunstancias mandaban— participó en la defensa costera contra una incursión de Georg van Spilbergen, alemán al servicio de Holanda, que venía pirateando por toda la América hispana; el comportamiento de Vizcaíno fue premiado entonces con la alcaldía mayor de Acapulco. Su nombre aparece en algún documento de 1616, pero sabemos que murió en la ciudad de Méjico en 1628, cuando rondaba los 80 años (2).

Traigamos ahora a la memoria el más importante de sus viajes. Los buques escogidos fueron el *San Diego* y el *Santo Tomás*, la fragata *Los Tres Reyes* y una lancha para entrar por esteros o ríos. Entre los 200 hombres de dotación, y además de un hijo del general Vizcaíno llamado Juan (3), se contaban el almirante Toribio Gómez de Corbán, el capitán y cosmógrafo Jerónimo Martín Palacios, el capitán de la fragata Sebastián Meléndez, el piloto mayor Francisco Bolaños, así como otros pilotos, entretenidos y tres religiosos, como el carmelita fray Antonio de la Ascensión, que había sido piloto antes que fraile (4).

Tarea principal de la campaña, subrayada en las instrucciones del conde de Monterrey, era pasar al norte de Nueva España sin entrar en el golfo californiano, explorar celosamente toda la costa, hallar situaciones geográficas, cartear accidentes costeros y, en fin, registrar con la posible minuciosidad cuanto hubiese de interés hasta el cabo Mendocino, en 40° largos de altura, y aún llegar, si las circunstancias lo permitiesen, hasta el cabo Blanco, casi en 43°, reconociendo incluso «hasta cien leguas, no más, y habiéndolas reconocido, aunque los tiempos fueran favorables, no pasarían adelante, sino que darían vuelta al cabo de Sant Lucas».

Para el estudio de esta campaña contamos con varios testimonios coetáneos, como la *Relación o diario muy circunstanciado* que se custodia en el Archivo General de Indias, cuya copia manuscrita obra en la *Colección Navarrete* (t. XVIII, fols. 102 y ss.), dado a la imprenta por Francisco Carrasco y

(2) W. Michael Mathes: *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico: 1580-1630*, pág. 124.

(3) Alvaro del Portillo: *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California*, pág. 191.

(4) Cesáreo Fernández Duro: *Armada española*, t. III, págs. 199-301.

por Luis Cebreiro (5); la crónica del ya citado carmelita fray Antonio de la Ascensión, impresa en la *Colección de documentos inéditos de Indias* (t. VIII, págs. 539 y ss.), con los planos dibujados por el capitán Jerónimo Martín; el *derrotero* del propio Martín Palacios, transcrito en la *Colección Navarrete* de nuestro Museo Naval (t. XIX, fols. 128 y ss.) y el derrotero de regreso desde cabo Mendocino a Acapulco, hecho por el piloto mayor Francisco Bolaños y por el citado carmelita fray Antonio, archivado en la madrileña Biblioteca Nacional (ms. 3.203).

Partió la flotilla de Acapulco el 5 de mayo de 1602 y el día 19 entró en el puerto de la Navidad para remediar la falta de lastre y una pequeña vía de agua de la capitana. El 22 del mismo mes largaban otra vez el trapo y el 2 de junio fondeaban frente a las islas de Mazatlán, casi en el trópico de Cáncer. Nueve días más tarde echaban pie a tierra en el cabo de San Lucas, extremo meridional de la península de California, donde «Dios fue servido de que saltase en la playa tanta sardina que todos comieron y sobró mucho». El día 19 reanudaron el camino, pero vientos muy duros del noroeste les obligaron a tornar a San Lucas tres veces, de tal forma que hasta el 5 de julio, después de abandonar en un carrizal de agua dulce la lancha o «barco longo» para evitar los inconvenientes de su remolque, no lograron continuar su marcha.

El día 6 perdieron de vista a la fragata *Los Tres Reyes*. El 20 de julio surgieron en la bahía que aún se llama Magdalena, en menos de 25°, y allí se consolaron al ver como el día de Santiago Apóstol aparecía la separada fragata. Después de llenar algunas botijas con agua no demasiado apetecible, el 27 se hicieron a la vela en demanda de la isla de Cedros o *Cerros*. Vieron de camino la bahía de Santa María y, perlongando la costa hacia el norte, el 8 de agosto avistaron la actual bahía Ballenas y la punta Abreojos, para dar fondo el día 15 en la isla que bautizaron Asunción, donde recogieron agua de buena calidad, repitiéndose la fortuna al día siguiente en la isla cercana que llaman San Roque.

El 20 de agosto estaban de nuevo en camino y tres jornadas más tarde hallaron el puerto de San Bartolomé, del que partieron el 23, para dar el último día de agosto con la conocida isla de Cedros, en poco más de 28° de latitud norte, frente a la gran bahía que aún lleva el nombre de Sebastián Vizcaíno, donde pudo la capitana hacer agua y leña, al tiempo que se reencontraba con la nao almiranta, separadas desde cuarenta y un días atrás. Siguiéron la navegación el 9 de septiembre, a la vista de la ribera continental que les quedaba por estribor, con el fin de registrar sus particularidades, hasta que el día 13 largaron los fierros en una ensenada, la actual bahía Blanca, generosa de lenguados y otros pescados blancos que amenizaron la dieta de la gente. El

(5) Francisco Carrasco y Guisasaola: *Documentos referentes al reconocimiento de las costas de las Californias desde el cabo de San Lucas al de Mendocino*. Luis Cebreiro Blanco: *Colección de diarios y relaciones...*, t. IV, págs. 39-68.

15 de septiembre avistan la punta María y el día 20 vuelve a perderse de vista la almiranta, que sufría daños nada fáciles de reparar sobre la marcha.

Después de remontar la isla de San Jerónimo, el tiempo les forzó a arribar sobre un surgidero continental (2 de octubre), donde fueron bien recibidos de los indios; la bahía, cuyo nombre ignoramos, recibió entonces el topónimo de *San Francisco*. El lunes día 7 partían de nuevo, para descubrir el día 12 una gran ensenada, con una isla en la banda del noroeste, que llamaron de las *Once Mil Vírgenes*, hoy bahía de San Quintín, sobre 30° y medio de altura, lugar pródigo en indios amistosos, pescado, patos, conejos y venados, así como en agua dulce, tan necesaria porque «los cuartos de pipas que llevábamos, como se había hecho en Acapulco de duelas viejas, pasadas de broma y brocas, cuando pensábamos que teníamos agua estábamos sin ella».

Reanudaron su camino el 20 de octubre, y el 22 vieron y cristianaron la isla de *San Marcos*, actualmente de San Martín; el 27 buscaron el abrigo de la bahía de *San Simón y San Judas*, hoy de Colnet, para hacerse otra vez a la vela el día 30. El 5 de noviembre, aunque no se detuvieron, avistaron y bautizaron las islas y bahía de Todos los Santos, y cuatro días después hallaron otras islas y farallones que llamaron de *San Martín*, hoy los Coronados, en 32° norte bien corridos, en cuya vecindad «era tanta la hierba que estaba alrededor de ellas en el fondo del mar, que con haber 14 brazas de fondo, salía la dicha hierba encima del agua más de seis brazas; pasó la capitana por cima della como si fuera prado verde».

Por entonces «eran tantos los humos que los indios hacían en la tierra firme, que de noche parecía procesión y de día anublaba el cielo». Estaban en vísperas de uno de sus más importantes hallazgos, la excelente bahía de San Diego, ya avistada por Cabrillo, que situaron con exceso en 32° 30'; era, según la relación oficial, «un puerto el mejor que debe haber en toda la Mar del Sur, porque demás de ser guardado de todos los vientos, tiene agua y leña muy buena, mucho pescado de todas suertes... mucha caza de conejos, liebres y venados y codornices». Desembarcaron allí el 12 de noviembre, conmemoración de la muerte de San Diego de Alcalá, lo que explica el nuevo y perdurable topónimo. Hubo misa solemne, dieron lado y carena a los navíos, hicieron agua y leña, tuvieron buen trato con los naturales y certificaron que la ensenada era «la mejor y capaz para todos géneros de navíos, y más seguros que en el Ferrol ni Acapulco». Por cierto, que allí saludó a Vizcaíno una india de más de 150 años, que tenía, de puro vieja, «arfügas en la barriga, que parecían fuelles de herrero, y el ombligo salido, mayor que una calabaza».

El 20 de noviembre se hacían otra vez a la mar, y el 24, ya sobre los 33° de altura, registraban las islas de San Clemente, Santa Catalina y la pequeña Santa Bárbara. Desembarcaron en Santa Catalina y fueron bien acogidos por los isleños: «Anda esta gente vestida de pellejos de lobos marinos y, en particular las mujeres, atapadas sus vergüenzas y en sus rostros muestran ser vergonzosas, cuanto ellos de ser ladrones, que cualquier cosa que vefan, al des-

cuido la cogían». Observaron un eclipse de luna el día 28, y en la noche del 29 zarparon nuevamente.

Crecía el frío y enfermaba la gente. El 2 de diciembre, en 34° norte, avistaron las islas de Santa Cruz y Santa Rosa, donde se les acercó una canoa con cinco indios, «tan bien fabricada y hecha que, desde el arca de Noé acá, no se ha visto en bárbaros más prima y ligera, ni las tablas más bien labradas». El día 16, ya por los 36° y medio, entraron y dieron nombre al puerto de Monterrey, en honor del conde y virrey de Nueva España; allí desembarcaron, se dijo misa y hallaron mucha agua dulce, pinares, encinas, robles, buena caza, bisontes y otros muchos animales, además de gran número de indios apacibles.

Mientras parte de los españoles recuperaban fuerzas y salud, se acordó enviar de vuelta a la almiranta, con los hombres más enfermos, para solicitar ayuda del virrey y darle cuenta de lo alcanzado, al tiempo que la capitana *San Diego* seguiría ganando latitud. La *Santo Tomás* inició el regreso el 29 de diciembre, camino de Acapulco. El primer día del año 1603 amanecieron todas las sierras nevadas y hasta el agua de las botijas apareció helada; el día 4 reanudó la capitana su campaña.

Pasaron los expedicionarios frente a la boca de la bahía de San Francisco, sin advertirla, acaso por el mucho viento, agua y neblinas; y el 12 de enero estaban tanto avante con el cabo Mendocino, casi en los 40° y medio sobre la línea equinoccial. Entonces, en el rigor del invierno, «hacía tan oscuro de día como de noche»; las olas y el frío crecían desmesuradamente, como el número de enfermos, «que sólo dos marineros se hallaron para poder subir a la gavia». Acordaron, pues, volver al cabo de San Lucas, porque «si se pasaba adelante pereceríamos todos». Pero una tormenta del sudoeste les obligó a ganar más altura, y el 17 de enero estuvieron a punto de zozobrar, saliendo del trance varios heridos, incluido Vizcaíno, con varias costillas rotas.

El 20 de enero, sobre los 42°, vieron tierra firme, cubierta de nieve, y al día siguiente, con el favor de un noroeste, iniciaron la vuelta a largo de la costa. Avistaron el que llamaron cabo de *San Sebastián* (quizá el actual San Jorge o la punta Trinidad) y el 26 cruzaban ante Monterrey, ansiosos de perder altura porque, además de ir enfermos, no comían sino «un tasajo podrido y mazamorra, habas y garbanzos pasados de gorgojo, todos con las bocas dañadas, con las encías mayores que los dientes, que apenas podían pasar el agua, que parecía el dicho navío, hospital y no navío de armada». Para mayor aflicción, habían dejado de ver a la fragata *Los Tres Reyes*.

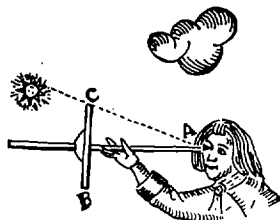
El día 29 llegaron a la isla Santa Catalina, sin detenerse en ella por falta de gente para levar el ancla; hasta que el 6 de febrero, faltos de agua y leña, fondearon con un anclote en la isla de Cedros, de donde partieron dos días más tarde. El 11 de febrero vieron el cabo San Lucas, en el extremo de la península de California, y pasaron de largo buscando alivio seguro para tanta necesidad; el día 18 surgieron en las islas mejicanas de Mazatlán, cuando «los

enfermos clamaban y los que andábamos en pie y a gatas no podíamos mear las velas». Allí fueron socorridos por el alcalde de un pueblo cercano, y «proveyó Dios, como padre de la misericordia, de deparar en las dichas islas una frutilla, a modo de piñuelas que se llaman jucoistles, que comiéndola los enfermos que tenían las bocas malas, con la fortaleza de ellas les castraba las llagas de la boca y... dentro de seis días no quedó ninguno que no estuviere sano». Tomen nota los interesados en la historia del escorbuto.

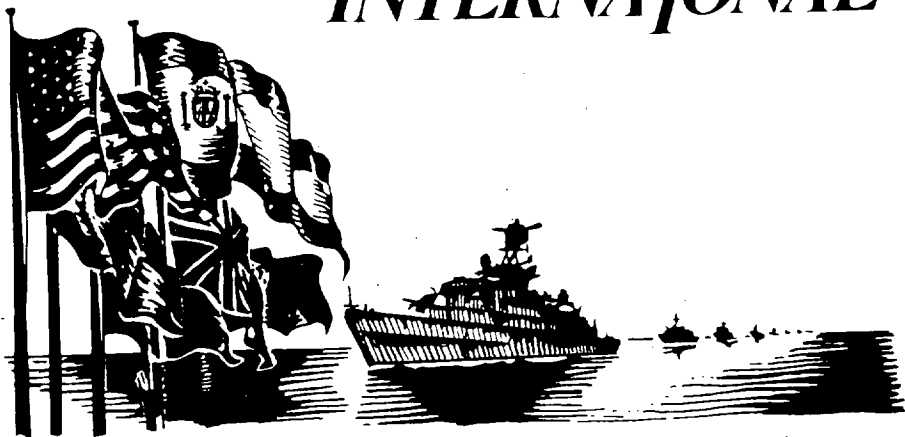
El 9 de marzo iniciaron la última estrepada, el día siguiente amanecieron sobre el cabo Corrientes y el 21 rindieron viaje en Acapulco. También la almiranta había llegado a su tiempo, si bien la mayor parte de sus hombres habían muerto por el camino. Igualmente, la fragata *Los Tres Reyes* estaba de vuelta, después de que una fría borrasca la hiciese subir hasta el cabo Blanco, en el actual estado de Oregón, cerca de los 43° de latitud septentrional, descubriendo al regreso la actual bahía de Humboldt y otros parajes, todo a costa de quedar con sólo seis hombres, porque los demás habían muerto de frío y enfermedad.

Si los nuevos descubrimientos de este viaje, como pudo serlo el de la bahía de Monterrey, no fueron exagerados, por cuanto ya Cabrillo había navegado las mismas aguas, los levantamientos hidrográficos fruto de la expedición pueden juzgarse, como lo hizo Alejandro Humboldt, de excelentes. Aparte de las muchas notas de interés etnológico, las observaciones de Vizcaíno y sus hombres, particularmente del cosmógrafo Jerónimo Martínez Palacios, sirvieron para mejorar de manera muy notable la cartografía de las Californias.

Amancio LANDÍN CARRASCO



COMENTARIO INTERNACIONAL



EL GALIMATÍAS YUGOSLAVO

Lo que comenzó como una crisis política cuando serbios y croatas no llegaron a un acuerdo sobre la persona que de forma alternativa debía ocupar la presidencia federal de Yugoslavia, se convirtió en una auténtica guerra civil entre el confusionismo de las independencias y secesiones, y la toma de partido del Ejército federal yugoslavo, en buena parte identificado con los intereses serbios. Y así, el conflicto que en principio parecía de fácil solución se ha complicado de tal modo que no puede predecirse cuál será su final. Los ánimos independentistas de algunas de las repúblicas que forman el territorio yugoslavo, unidas durante mucho tiempo por el carisma político del mariscal Tito, están a punto de producir la más amplia y total desintegración. El problema de las etnias se ha manifestado en toda su crudeza y ha sido el detonante de las convulsiones. En Serbia vive una minoría croata de un 11 por 100 sobre el total de población, y en Croacia la minoría serbia es más reducida (un 2,3 por 100), pero también en Eslovenia, Macedonia, Bosnia, Herzegovina y Montenegro existen serbios y croatas en diverso porcentaje, que conviven con los propios habitantes de las repúblicas, eslovenios, bosnios, macedonios, montenegrinos, así como con albaneses y turcos, para completar el cuadro. Un auténtico galimatías que puede dar lugar a un amplio movimiento de fronteras, entre las líneas divisorias de los distintos Estados en que puede descomponerse el país.

El problema tiene su origen casi desde principios de siglo, y merece la pena transcribirlo en clarificación de situaciones. Al abandonar su política de expansión en Extremo Oriente después de su fracaso en la guerra con Japón en 1905, Rusia intensificó su empeño de buscar una salida al mar Mediterráneo y apuntó a Constantinopla como objetivo inmediato, dedicando para ello sus esfuerzos en fomentar la idea del paneslavismo en los Balcanes, idea de la que se erigió protectora.

Pero la situación de los Estados balcánicos al comenzar el siglo xx era la siguiente: Serbia, Rumania y Montenegro gozaban de plena soberanía. Bulgaria, aun cuando se había sustraído al dominio turco, seguía sujeta a ciertas obligaciones tributarias. Bosnia y Herzegovina eran administradas por la monarquía austro-húngara, que se reservaba el derecho de ocupación reconocido por el Tratado de Berlín de 1878 que, agravando más que resolviendo los problemas de esta zona, había prometido también la Besarabia a Rusia. Croacia, Eslovenia y Dalmacia pertenecían a la monarquía austro-húngara, pero Serbia, constituida en reino, abrigaba también el proyecto de una «Gran Serbia», con inclusión de Montenegro, Bosnia y Herzegovina. En 1907, tras la revolución de los jóvenes turcos, que produjo en los Balcanes efectos de notoria importancia, Austria se anexionó a Bosnia y Herzegovina, evidenciando el claro propósito del archiduque Francisco Fernando de constituir una monarquía federal habsburguesa, lo que se oponía abiertamente a las aspiraciones de la Gran Serbia. Fácilmente se comprende que el asesinato del archiduque en Sarajevo, el 14 de junio de 1914, fuese la chispa que hiciese estallar tanta materia explosiva acumulada.

Los bandos para la guerra mundial en esta zona iban a dibujarse en el escenario bélico de las dos guerras balcánicas. En la primera (1912), Serbia, Bulgaria y Grecia vencieron a Turquía y ocuparon Macedonia, pero el deseo de llegar al mar por parte de los serbios condujo a una discrepancia con Bulgaria que se negó a renunciar a Macedonia. En la segunda guerra balcánica (1913), Serbia, Croacia y Rumania se aliaron contra Bulgaria, y Serbia ocupó Macedonia, pero Austria hará responsable a Serbia del asesinato del archiduque Francisco Fernando, hecho que provoca el estallido de la primera guerra mundial.

Al término de la misma, el Comité yugoslavo y los representantes del Estado serbio acuerdan en Corfú la unión de eslovenos, croatas y serbios en un solo reino, bajo la dinastía serbia de los Karaheorgevich, al que se adhieren Bosnia, Herzegovina y Montenegro, pero serbios y croatas inician sus duros enfrentamientos y Alejandro I establece una dictadura real que promueve la unidad del país, cuyo nombre oficial es cambiado por el de Yugoslavia.

En 1934 Alejandro I es asesinado en Marsella y le sucede Pedro II, bajo la regencia del príncipe Pablo, aunque el poder queda en manos del primer ministro Milan Stojadinovic, que inclina a Yugoslavia hacia la órbita nazi, por lo que declarada la segunda guerra mundial se establece el pacto germano-

yugoslavo de libre tránsito a las tropas alemanas, que provoca la reacción popular en Belgrado. Un golpe militar pro aliado reemplaza al príncipe Pablo por el adolescente rey Pedro, las fuerzas del Eje invaden el país y crean diversos Estados títeres. La familia real marcha al exilio y da comienzo a la guerra de guerrillas. La definitiva victoria del Ejército de liberación de Josip Broz, alias Tito, ocupa Belgrado en 1944 y Trieste y Zagreb en 1945. Serbios y croatas, que luchaban ya entre sí antes de la invasión alemana, parecen estabilizados, por lo que, abolida la monarquía, Yugoslavia se constituye en República Popular Federal a partir de 1946.

Con tales mimbres bien puede aventurarse las dificultades de todo orden para la confección del cesto. Desde el fin de la segunda guerra mundial, el país ha vivido tratando de acompasar la tradicional hegemonía serbia por complicados procedimientos constitucionales. El milagro fue posible mientras el croata Tito existió, pero el complejo edificio comenzó a resquebrajarse a su muerte, y hoy parece encontrarse en plena ruina. Las tensiones étnicas, los contrastes ideológicos y las rivalidades económicas han creado el actual cuadro en desatada espiral de contrasentidos. Eslovenia y Croacia, las repúblicas más industrializadas del país, tratan en su proyectada independencia de transformar la Federación yugoslava en una confederación hilvanada por un hilo más flexible y, sobre todo, asegurarse el control de sus economías. La más pobre y poblada Serbia insiste en el modelo centralizado que hacía caminar a Yugoslavia por una senda de mejor distribución de la riqueza. Y el Ejército federal yugoslavo, íntegro en su estructura, parece haber tomado camino por esta opción.

Pero Europa ha tenido también algo que decir, y entre «altos el fuego» y combates reanudados, ha puesto en marcha una conferencia de paz en La Haya, porque para la CE no sólo está en juego el futuro de Yugoslavia, sino que del buen o mal resultado de la negociación puede depender el desenlace de otras posibles situaciones conflictivas en Checoslovaquia, Rumania o Bulgaria. El presidente croata, Tudjman, el serbio Milosevic y el ministro de Defensa federal, general Kadidevic (hombre fuerte de la situación), han ido también a La Haya a negociar, aun a costa del reconocimiento de la independencia de Eslovenia y Croacia, bajo ciertas y concretas condiciones. La CE —cuando termino de escribir el comentario— parece dispuesta a aceptar como inevitable la independencia de esas regiones, pero no quiere proceder a su reconocimiento, a menos que sea unánime y como resultado de un proceso de pacificación.

La Haya acepta, por tanto, el derecho de secesión en Yugoslavia, pero con condiciones muy claras para la consecución del objetivo, sobre todo en lo que se refiere a una de las causas principales del conflicto, como son los derechos de las minorías, pero la CE sancionará a las repúblicas yugoslavas que violen el alto el fuego, imponiendo el embargo comercial a los que continúen sus ataques. Por otra parte ha expirado el plazo que dieron a Eslovenia y

Croacia para mantener congelada su independencia, por lo que este galimatías yugoslavo se está convirtiendo en un auténtico y trágico serial cuyo final aún parece lejano a vislumbrarse.



EL DESARME QUE VIENE

Mientras las armas siguen repitiendo sus ecos en Yugoslavia, la iniciativa del desarme nuclear anunciada por el presidente norteamericano, Bush, constituye sin duda la propuesta más interesante y valiente de cuantas se hayan realizado hasta el momento en el campo del desarme. La iniciativa norteamericana de reducción y eliminación de algunos sistemas de armas nucleares ha cerrado un clima de confianza y optimismo en un mundo cargado con demasiadas amenazas de destrucción. Es —como ha dicho el primer ministro danés, Poul Schulerer— un día histórico. El mejor día desde Hiroshima.

Las restricciones anunciadas por Bush implican la desaparición de varios miles de proyectiles nucleares y misiles lanzados desde tierra, emplazados tanto en Europa como en Corea del Sur, así como la destrucción de cuatrocientos misiles de crucero *Tomahawk*, que se encuentran a bordo de submarinos estadounidenses y de las bombas con cabeza nuclear que pueden cargar los aviones.

La destrucción de los misiles *Lance* desplegados en Europa y de las armas nucleares tácticas significará un avance sustancial para lograr la desnuclearización europea para el año 2000, siempre y cuando la URSS secunde el ejemplo norteamericano.

La respuesta soviética no se ha hecho esperar y no ha podido ser más positiva. Ocho días más tarde de la declaración de Bush, Mijail Gorbachov ha hecho público que su gobierno eliminará todas sus armas nucleares tácticas, que sobrepasan ampliamente el arsenal norteamericano.

Es evidente que Bush ha sabido actuar con sabiduría política y colocar a Gorbachov en su misma órbita, por lo que la contrapartida soviética ha causado inmensa satisfacción en la Casa Blanca, ya que puede comprobarse que corresponde en calidad y cantidad a la previamente ofrecida por el presidente Bush. La Unión Soviética destruirá toda su artillería nuclear táctica y retirará de sus unidades las cabezas atómicas de los misiles de corto alcance en las bases de superficie, submarinos y aviación naval basada en tierra. Gorbachov, al igual que Bush, ha pedido también que se ratifique lo antes posible el tratado START, al propio tiempo que invita al resto de las potencias nucleares a sumarse a esta corriente.

Ciertamente se ha dado un paso importantísimo, esencial en la carrera del

desarme, al parecer ya sin tapujos o componendas, pero quedan otros muchos para conseguir una desactivación armada general y completa.



LA CONFERENCIA SOBRE ORIENTE MEDIO

Tras el final de la guerra del Golfo, donde tantas miserias quedaron al descubierto, todos los implicados en el conflicto —y algunos espectadores ocasionales— estuvieron de acuerdo en que una conferencia de paz que fijara el futuro del Próximo Oriente era el mejor antídoto para evitar nuevos males en tan conflictiva zona. Todo el mundo tenía prisa, pero por aquello, quizá, de que la prisa es mala consejera, el tema quedó prácticamente aparcado, sin más razones aparentes que las del desacuerdo.

Ahora parece nuevamente en movimiento, tras vencer las resistencias y suspicacias israelíes. El superviajero ministro de Asuntos Exteriores norteamericano, James Baker, ha emprendido su enésimo periplo por los países de la región en la esperanza de allanar las dificultades que aún ensombrecen el camino de la conferencia de paz, bajo el lema todavía provisional de «tierra a cambio de paz», porque es precisamente tierra y paz lo que demandan los palestinos, que a cambio de conseguir lo segundo, parecen dispuestos a discutir lo primero con sus antagonistas israelíes y renunciar al terrorismo. En contrapartida, Israel obtendría seguridad dentro de sus fronteras y el reconocimiento de éstas por los países árabes, a cambio de ceder los territorios ocupados en la guerra de los Seis Días (lo que está por ver). De todos modos Oriente Medio sigue teniendo numerosos recovecos para que las cosas puedan salir como inicialmente se planean.

La conferencia parece estar condicionada por Israel, que es en el fondo quien menos interés tiene en celebrarla, hasta el punto de que si al fin ve luz verde será por la tenacidad que ha puesto Estados Unidos en el empeño, aunque Israel no ignore que su seguridad depende del poderoso amigo yanqui y, mal que le pese, tendrá que ceder en algunos de los temas más espinosos.

Las cuestiones no serán de fácil resolución. Israel ha hecho saber que mediante garantías se retirará de la franja de Gaza, de la Cisjordania y del sur del Líbano, pero considera como no negociable el sector Este de Jerusalén y los altos del Golán. Por su parte los Estados árabes aparecen, como siempre, divididos. Los dos más moderados, Egipto y Arabia Saudí, no parecen plantear graves problemas, pero Siria será un hueso más duro de roer, y Jordania querrá también garantías de que no va a convertirse en un Estado «bocadillo». También la OLP, con el discutido Arafat en vanguardia, tiene asignado un papel principal en el reparto, y su apoyo ha de ser esencial para que la conferencia tenga la importancia que se desea, pero si se abstiene o se muestra

obstruccionista, se arriesga a perder relevancia en la política futura de la región.

Resumiendo: De no mediar alguna provocación imprevista la conferencia se celebrará al fin, pero quizá las soluciones que se propugnen sean simplemente intentos. La cuestión es decidir si es preferible elegir una solución de este tipo o quedarse sin ninguna. Israelíes, árabes, y quizá palestinos, en su poco grato papel de «convidados de piedra», tienen la palabra.

J. C. P.



N. de la R.—Impreso ya este cuaderno, se celebró finalmente la Conferencia de Madrid en la que, si no se tuvieron resultados espectaculares—que, por otra parte, no esperaban ni los más optimistas— se consiguió al menos que las partes implicadas se enfrentasen con una mesa por medio en lugar de un parapeto, lo que ya es mucho, sobre todo si una vez abierto el diálogo existe la posibilidad de continuarlo. De ello informaremos en nuestro próximo número.



M I S C E L Á 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.

23.321.—Hace cien años

Comienza este cuaderno de noviembre de 1891, tomo XXIX, con un artículo titulado *La aguja náutica á bordo de los buques de guerra*, por don Ramón Estrada, teniente de navío, es continuación del anterior cuaderno y continuará; se refiere a la «Discusión que siguió á la lectura de la Memoria leída por el *staff commander* E. W. Creak en la Royal United Service Institution». Sigue con *Los torpederos*, por don Honorio Cornejo; sobre las cualidades que deben reunir estos barcos y misión de ellos. Se continúa con *Determinación gráfica del punto de la nave*, por C. M. Le Blanc, teniente de navío de la Marina francesa; se refiere aquí a la necesidad que tienen los capitanes «á navegar con una precisión desconocida á los antiguos marineros... desde que salen á la mar, deben conocer en todo momento la situación exacta de su buque, por lo que tienen que recurrir á la observación y al cálculo», esta nece-

sidad creó «un nuevo método de los cálculos de altura». Sigue con *Exposición naval de Londres*, tomado de la «Revista de Navegación y Comercio», es su autor don J. M. Alonso de Beraza; da una extensa cuenta de ésta en todos sus aspectos. *Marina holandesa*, tomado de «Yacht», por E. Weyl; composición y organización de éste, material y personal. *Unificación de la nomenclatura geográfica*, por don Martín Ferreiro, es continuación del anterior cuaderno; contestaciones referentes a la uniformidad de Inglaterra, Francia, Alemania, España, Italia y Austria-Hungría. *En una torre de combate ó de cómo llevé al fuego al «Majestic»*, por H. O. Arnold-Forster, traducido por don Federico Montaldo, continuará; cuenta una visita a este barco, a su torre acorazada de combate, su armamento, «su potencia destructora», su pase al Mediterráneo y otras anécdotas. *Militarización de la Marina Mercante*, por don José Ricart Giralt, tomado de la «Revista de Navegación y Comercio»; «las varias opiniones no pueden estar más divididas respecto á la unión de ambas Marinas, militar y mercante, bajo una misma dependencia de carácter militar», hace historia de lo que fueron estas Marinas y otros varios puntos interesantes.

En *Noticias Varias* vemos, entre otras: *Artillado de torpederos*, el que han de montar el *Marqués de Molins*, *Rápido* y *Galicia*. *Canal de Nicaragua*, tomada de la «Revista de Obras Públicas», «Parece confirmarse, según las noticias últimamente recibidas, que es más fácil de lo que era de esperar la construcción de este canal», coste de las obras realizadas hasta el momento y otros datos de interés. *Por lo que pueda valer*, tomada del «Diario de Cádiz», se trata de una carta acerca de la necesidad de rendir un «tributo de gratitud que la nación hace mucho tiempo está esperando» para que Cádiz «cumpla, elevando un monumento á los héroes de Trafalgar». *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 18 de octubre. Varias láminas y cuadros ilustran el cuaderno.

J. F. G.

23.322.—Zoología naval



En nuestra «Miscelánea» núm. 23.304 (octubre) publicábamos algunos nombres de animales que comúnmente se encuentran a bordo (los nombres, no los animales). He aquí algunos otros:

Además de los pescantes de *gata* y de *gati-lla*, no debemos olvidar la *escala de gato*, y ya que andamos con animales de compañía, citemos la *galga*, anclote con que se refuerza el agarre del ancla, y el nudo corredizo cruelmente llamado *ahorcaperro*, o el cachazudo

galápago, que aquí sirve de guía para cabos y amarras. Entre las aves, mencionemos el gancho de *gavilán*, o disparador; menos agresiva es la popular *golondrina*, que transporta pasajeros en el puerto de Barcelona y, por extensión, en otros; *perico* e incluso *periquito* es el nombre de la vela que se enverga encima de la de mesana. Entre los crustáceos citemos, cómo no, *cangrejas* y *cangrejos*, así como las bocas de éstos, o la sabrosa *cigala*, que era el forro que se daba al arganeo del ancla (cuyos *picos de loro* son las puntas de sus uñas) para evitar el roce en la entalingadura. Aunque gambas, haberlas no haylas, sí hay pernos *gambados*, *gambotas* y hasta *gambuzas*, aun-

que éstas son galicismo para designar la despena de los buques mercantes. Y puesto que de gastronomía tratamos, *bacalao* se llama a la vela de estay de mesana, también denominada, no sabemos por qué sangrienta razón, *matasoldados*, y a ciertas cubiertas que sobresalen del costado en las embarcaciones fluviales, mientras que *atún* es el nombre que reciben las hiladas de tablas de los costados y cubierta que no terminan en los extremos de proa y popa. Y las *liebres*, que aquí son de madera y se insertan entre los vertellos para facilitar el laboreo de racamentos y bocas de cangrejo.

Las *bocas de lobo* no son tan oscuras como podría creerse, ya que se encuentran en las cofas, y el *rabo de rata* es la rabiza que se hace en el chicote de un cabo para que no se descolche. Un buque está *azorrado* cuando hocica o va demasiado cargado. Para terminar en la escala zoológica con los insectos, además de citar los *grilletes* digamos que motón de *mariposa* es el que lleva dos roldanas iguales en ejes paralelos y sirve para el laboreo de los escotines de las gavias bajas.

Pero seguramente hay más.

G.

23.323.—Apoyo al Ejército



Apoyo naval al Ejército de Operaciones de las más eficaces que se ven en la Historia Militar fue el prestado por la escuadra mandada primero por don Segundo Díaz Herrera y después por don José Bustillos, en 1860, cuando la guerra de África, dirigida en campaña por el general don Leopoldo O'Donnell, que dejó para ello la presidencia del Gobierno para conducir aquella explosión de patriotismo del pueblo español, cambiando la «poltrona ministerial gobernadora» por brioso caballo en el campo de batalla.

La escuadra aprovisionó al Ejército en medio de grandes temporales, con una única forzada interrupción y bombardeó las plazas de Larache y Salé con gran eficacia y exposición de los buques que tomaron parte. Un grupo de asalto tomó el castillo de la entrada a Río Martín; columnas de desembarco se batieron en la batalla de los Castillejos, flanqueando al Ejército. La escuadra hizo posible el desembarco de una división bajo el fuego del enemigo; las cañoneras penetraron Río

Martín arriba y tomaron parte en la batalla de Tetuán... Por todo se puede izar una entusiástica señal: un ¡«bien hecho!» a aquella escuadra.

C. M.-V.

23.324.—Semántica



En el Diccionario Nacional o Gran Diccionario Clásico de la Lengua Española, de don Ramón Joaquín Domínguez, Madrid 1848, encontramos la acepción de la palabra «cubichete» siguiente:

«Mar. Tablado en forma de caballete con que se impide la entrada del agua en el combés, cuando el buque da de quilla. Ant. La cubierta de cuarteles de enjaretado que se formaba en el mismo ojo del combés, cuando los buques habían de hacer viaje a Lima».

Ambas acepciones están recogidas literalmente del «O'Scalan», diecisiete años más antiguo, que en la segunda añade que es conocido también como «punta de oreja».

Nuestra duda permanece, ¿por qué en los viajes a Lima precisamente?

J. B. N.

23.325.—Indicador de nivel de agua por reflexión



Tomada de la *Revista de Obras Públicas*, la REVISTA, en su cuaderno de junio de 1891, sección de *Noticias Varias*, publicaba la que a continuación transcribimos:

«En una de las últimas reuniones de la Sociedad Austríaca de Ingenieros y Arquitectos, se ha dado cuenta de una nueva disposición del indicador de nivel de agua para calderas de vapor.

El cristal del tubo de este indicador, está provisto de facetas dispuestas de modo que los rayos luminosos quedan totalmente reflejados por la parte que no contiene más que vapor, y que aparece así opaca y brillante.

Por el contrario, en la parte de tubo ocupada por el agua, los rayos luminosos atraviesan el

líquido, hiriendo y haciendo visible la parte posterior pintada de negro. De este modo se puede distinguir el nivel del agua en el tubo a distancia relativamente grande casi aún con poca luz.

Este sistema ha funcionado en varios talleres de ferrocarriles austríacos, con resultados satisfactorios».

J. F. G.

23.326.—Aparatos submarinos



Con este título publicaba *La Vida Marítima*, «Revista de Navegación y Comercio. Marina militar. Deportes náuticos. Pesquerías e Industrias de mar. Órgano de propaganda de la Liga Marítima Española», en su número 1, de 10 de enero de 1902, la noticia que a continuación transcribimos:

«El progreso de la navegación submarina en los diversos países se traduce no sólo por el empleo de aparatos de guerra, sino también por la utilización de instrumentos submarinos destinados a un objeto puramente pacífico.

Un ingeniero italiano, M. Pino, ha inventado un buque submarino para trabajar en los fondos, que es de una forma muy original. Dicho buque es ovoide y tiene en la parte superior un agujero por el que cabe una persona y está accionado por una hélice posterior y otra lateral, y puede rodar en el fondo del mar gracias a una rueda de gran tamaño.

Está tripulado por dos hombres y va provisto de ganchos para trabajar en el fondo del agua.

Otro inventor, el abate Raoul, procede en estos momentos a verificar las pruebas de un pequeño submarino que prestará servicios esencialmente pacíficos.

El submarino del abate Raoul, de dimensiones muy reducidas, se destina a inmersión de poco fondo. Provisto de tres grandes hélices, accionan el movimiento en sentido vertical y horizontal.

En el golfo de la Goulette ha descendido a una profundidad de 40 metros. Según el inventor, este submarino puede servir para la pesca de esponjas y corales, gracias a unas pinzas mecánicas que pueden manejarse desde el interior del buque, o bien para la exploración

submarina haciendo oficios de experto e infatigable buzo».

Este abate Raoul nos recuerda inevitablemente al inefable abate Simón con cuyos estrafalarios inventos nos divertía, hace ya muchos años, «La Codorniz», desgraciadamente desaparecida.

E. S. R.

23.327.—Alzamiento cantonal



Proclamada la república en España (1873), ya, desde un principio, comenzó un movimiento cantonal, que trajo como consecuencia la insurrección de varias ciudades y pueblos, entre éstas: Murcia, Cartagena, donde los insurrectos se apoderaron del arsenal y de la escuadra; Valencia, Sevilla, Alicante, Granada, Salamanca y Cádiz, en San Fernando, capital del Departamento y en La Carraca principalmente, constituyó una verdadera pesadilla, izando los rebeldes la bandera roja de la «Comuna» de París. El arsenal de La Carraca se defendió heroicamente, escribiendo una bella página de valor y lealtad, sobresaliendo entre un grupo de estos valientes el capitán de fragata don Pascual Cervera y los tenientes de navío don Eduardo Montojo y don Celestino Lahera, que consiguieron someter a la causa nacional a los buques allí fondeados, en tanto llegaban fuerzas del general Pavía, que con la eficaz colaboración de la escuadra del contralmirante Lobo se hicieron dueños de la situación.

Para recompensar a estos heroicos marinos, se creó una medalla, en cuyo anverso decía: *A los defensores de La Carraca. La Patria agradecida*, y, en el reverso, en el centro, una mujer sosteniendo una bandera, a su izquierda, un ancla y otros trofeos, y la leyenda: *Lealtad-Interés-Valor*, cinta verde y corona mural.

La Sanidad de la Armada, médicos y farmacéuticos, estaría presente de manera activa durante estos trágicos sucesos, apoyando a las fuerzas gubernamentales. Al frente de la farmacia del hospital de San Carlos se hallaba, por aquellas fechas, don Manuel Marín Pérez, que permaneció en su puesto a las inmediatas órdenes del médico mayor don Jesús Pérez de Lora.



La antigua residencia de la condesa de Morales, adaptada en 1886 para Monasterio de Madres Capuchinas. La referida condesa trasladó su residencia a la Isla, comprando esta finca a la familia Cohen.

El 24 de julio de 1873, el citado hospital tuvo que ser trasladado, debido a haber caído en sus proximidades varios proyectiles lanzados desde el arsenal de La Carraca; su nuevo emplazamiento fue la casa palaciega de la condesa de Morales, actualmente monasterio de las madres Capuchinas, en la ciudad de San Fernando, sita en la antigua calle de Santa Úrsula, hoy Constructora Naval y, popularmente conocida como de *las Capuchinas*, donde pasaron los enfermos, provisionalmente, hasta el 2 de agosto siguiente, que volvió a hacerse igual traslación a San Carlos. Don Manuel Chesio Añeses, por aquel entonces inspector médico, que se encontraba en uso de licencia por enfermo, se incorporó inmediatamente a su destino, dando un ejemplo de fidelidad al mando.

La fotografía, tomada del libro *Calles de la Isla*, de J. C. Fernández, ha sido cedida por el teniente coronel de Sanidad don Manuel Martínez Cerro y nos presenta ésta el estado actual de la referida casa de Morales.

M. M. C.

23.328.—Denominaciones



Guzmán.—Antiguamente era el enrolado en el Ejército o la Armada de clase noble que servía como soldado distinguido.

Maestre de campo.—Categoría militar existente en los siglos XVI y XVII. Tenía a su cargo los Tercios españoles que fueron suprimidos a principios del siglo XVIII, convirtiéndose en batallones por las Ordenanzas de 1702. En 1704 los regimientos quedaron al mando de coronel, empleo similar al de maestre de campo.

Médico.—En 1800 los cargos de Protomédico—primero o principal de los médicos de la Marina—, y el de Cirujano Mayor de la Armada, se funden en uno solo con la denominación de director general del cuerpo de Médico-Cirujanos.

Teniente de fragata.—Este empleo era considerado como «último capitán de ejercicio»,

MISCELÁNEA

o intermedio entre alférez y teniente de navío. Por antigüedad de nombramiento, alternaban con los capitanes graduados. En los buques ocupaban destinos de tenientes de navío modernos y en las compañías de batallones y brigadas de artillería, de segundos capitanes. En 1825 se suprimió la clase.

J. M.^a B.

23.329.—Fe de soltero



sado, dice así:

«Don Ángel Brandariz y Pazos, segundo capellán de la Armada y de la fragata *Carmen*, de la que es comandante el señor capitán de navío de segunda clase don Antonio Sollozo y Prado.

Certifico: que según aparece de la libreta del marinero de primera clase y de la dotación de este buque Antonio Castillo y Rodríguez, goza en la actualidad del estado civil de soltero. Y para que pueda hacerlo constar donde y cuando le convenga, á petición del interesado le expido el presente. A bordo de la expresa-

da. Manila á cinco de mayo de mil ochocientos setenta y siete».

¿Sería chola o tagala, la novia que le pidió el papel?

J. B. N.

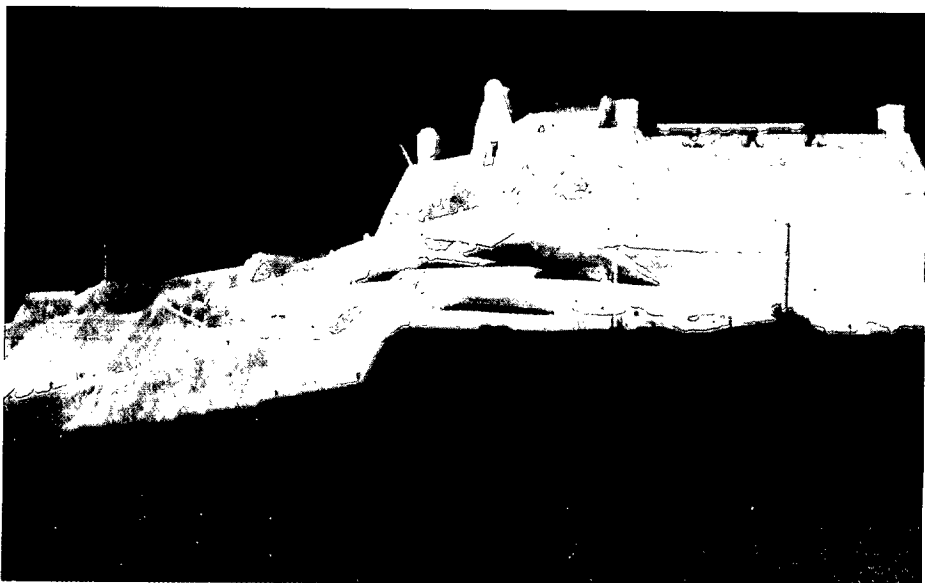
23.330.—Hito de victoria



Este es uno de los castillos que defienden Cartagena de Indias, que aparece cual ascua de oro, iluminado en la noche con la intensidad que responde a la gran importancia que dan a aquella gesta los colombianos de hoy. Las tierras que le rodean fueron campo de lucha y de victoria para los nuestros, que batieron a los atacantes británicos en 1741.

Entre las fuerzas que guarnecían este castillo había infantes y artilleros de Marina, y marinería también en las dotaciones de los cañones.

Los atacantes no abrieron brecha, dieron el asalto con escalas que, por fortuna, resultaron cortas. Los españoles hicieron una vigorosa salida, lanzándose a la bayoneta sobre los británicos que fueron puestos en franca huida,



abandonando armas y utensilios de zapador. y tambores (siempre se les consideraba como señalado trofeo).

Los atacantes tuvieron 450 muertos y 1.200 heridos, y se les hizo numerosos prisioneros. Tras esta derrota tuvieron que reembarcar... Un éxito del virrey Eslava y sobre todo del general de Marina don Blas de Lezo que ya había dirigido, mandando, esa vez en jefe, la defensa del año anterior en la cual los ingleses fueron también rechazados.

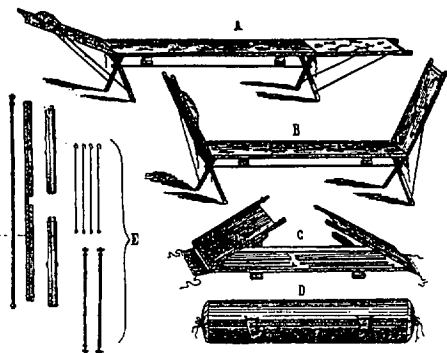
C. M.-V.

23.331.—Cama de campaña



La revista semanal *El mundo militar. Panorama universal*, en su número de 13 de noviembre de 1859, describía la que da título a esta «Miscelánea», y que aquí reproducimos:

«A) Representa la cama en su posición natural para acostarse. Se compone de dos listones de madera á los que se sujetan dos telas, la de debajo es de lona impermeable, y la de encima de lona sencilla; entre las dos telas hay una pequeña cantidad de lana acolchada. En la parte que sirve de cabecera hay un relleno adherido á ella que sirve de almohada. Esta cama, que tiene dos metros de largo, se halla dividida en tres trozos, el de en medio es de un metro, y los otros dos que están sujetos á este por medio de visagras, de medio metro cada uno. Los pies son de tijera, unidos al trozo de en medio por una barra de hierro, y de cada



Cama de campaña.

uno de los pies de tijera salen dos barras de gancho que sujetan las cabeceras ó trozos extremos.

B) La cama en forma de sofá, para lo cual se varía el enganche de las barras que salen de los pies.

C) La cama, con todas las piezas desarmadas y colocadas dentro de ella para enrollarla.

D) La cama enrollada, cerrada con dos correas con hebillas en el centro y con jaretas en los extremos. La cama enrollada tiene un metro de longitud, y como la tela de la parte inferior es impermeable, no sufre en las marchas en cualquiera tiempo.

E) Piezas sueltas de la cama».

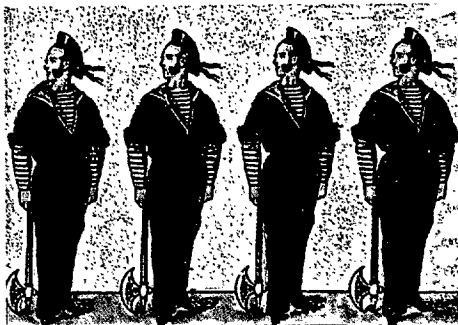
Y ahora, después de armarla, *acostarse* y ¡a dormir tranquilamente!

E. S. R.

23.332.—Recortables



Marinería Isabelina. En el siglo XIX, y sobre todo a principios del XX abundaron los «recortables» que hacían las delicias de los chicos. ¡Había entusiasmo por lo mili-



tar! También había cajas de soldados de plomo, pero para tener efectivos numerosos los «recortables» eran más baratos. Se llamaban «Pliegos de Soldados» ó «Soldats en rengles» en catalán (no estoy seguro). Los que presentamos son precisamente de Barcelona, de la Casa Paluzie, que intentan reproducir los de los tiempos posteriores a la Campaña del Pacífico. La nación estuvo entusiasmada con las hazañas de Méndez Núñez y de sus hombres, en sus fragatas y corbetas.

Sombreros de suela charolados, camisetas de rayas azules y blancas... Una uniformidad sencilla y elegante. Pasados algunos años los niños de los príncipes y de otros que no lo eran, pero que se estimaban, vestirán de marino.

A más de algunos otros puntos de venta de «pliegos de Soldados» solían venderse en los estancos y en las cacharrerías. Los comprados en los estancos olían a tabaco y los de las cacharrerías olían a lejía... pero una vez pegados y recortados eran como hoy se dice «una gozada»...

Su precio varió, y de diez céntimos que nos costaban, a cotizarse hoy por los coleccionistas en 3.000 ó 5.000 pesetas, estimándolos

como, con más ilusión quizá, los atesoraban los niños de hace ochenta años.

C. M.-V.

23.333.—¡Fuego!

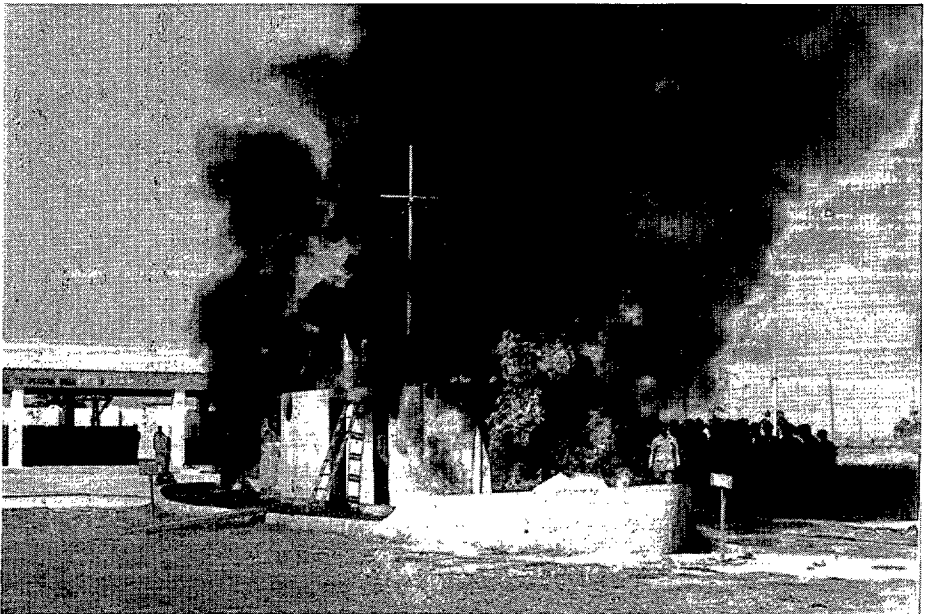


No se refiere el título de esta corta «Miscelánea» a la bizarra orden que se emplea para disparar las armas. Se refiere al fuego como elemento, destructor de las cosas y mortífero para los hombres. La lucha contra él es de gran importancia a bordo y en tierra.

En la «Pista de Combate» del Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando existía una estructura de hierro y cemento, de aspecto marino, en la que se pegaba fuego a base de gasolina y fuel. Los marineros iban al Centro de Adiestramiento, sí, pero esta estructura la tenían «en casa» y su utilización podía ser en cualquier momento.

¡Era muy fácil!... Ventajas de las «Pistas de Combate».

Hay que enseñar a los hombres a apagar los fuegos, pero el primer escalón para ello es que no le tengan miedo. Quédese en que lo respeten como es debido... En la fotografía se ve un



grupo de marineros que no están apagando el fuego. Por el momento se mantienen muy cerca, en lugar en que el peligro es muy aparente y no es real. ¡Y están a sotavento! Se ve que están tranquilos... ¡Ambientándose!

En la antes citada «Pista de Combate», también existía un obstáculo; humo y llamas producidos en bidones, ardiendo en ellos fuel con imprimación de gasolina. Estaban en una zanja y se pasaba entre ellos, recibiendo el hombre la flama sin peligro real... Con mayor densidad en su distribución, esto es, con gran riesgo real, se ha empleado este obstáculo recientemente en la defensa de Kuwait por los iraqués... «nihil novum sub sole», podíamos decir con cierta filosofía.

C. M.-V.

23.334.—Entretenimiento



Sabido es que Malaspina, apenas regresado de su célebre viaje con las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (1789-1794), fue detenido en la noche del 23 de noviembre (1795), procesado y recluido primero en el cuartel de guardias de corps, y, después, en el castillo de San Antón de La Coruña, «destituyéndosele de los empleos y grados que tenía» y confiscándosele todos sus papeles y documentos. Condenado a diez años de prisión, por una Real Orden de 29 de abril de 1796 se sobreseyó su causa, por lo que fue puesto en libertad, pasando desterrado a Italia:

Para distraer su ocio en San Antón, ya el primer año de su estancia forzosa allí, escribió un *Tratado sobre el valor efectivo de las monedas que han corrido España desde 200 años antes de la era vulgar hasta el presente de 1797*, de 132 páginas; también y en años sucesivos escribió las siguientes obras: *Carta crítica sobre la Obra del Quixote y la Análisis; que la Academia Española ha hecho preceder á sus últimas ediciones* (41 págs.). *Meditación filosófica en una mañanita de primavera sobre la existencia de un Bello esencial, é invariable en la naturaleza, año de 1798* (132 págs.). *Discurso del Padre Guenard jesuita: sobre la cuestión «en qué consiste el carácter de la Filosofía» según los consejos de San Pablo en la epístola*

á los Romanos. Cap. XII. v. III. Non plus sapere quam oportet sapere.

L. F. F.

23.335.—Nuevo aparato para hacer señales



Tomada de *United Service Gazette*, la REVISTA, en su cuaderno de octubre de 1892, sección de *Noticias Varias*, daba la que transcribimos:

«En breve se someterá a prueba en el *Insolent* en Portsmouth un nuevo aparato para hacer señales, inventado por el príncipe Luis de Battemberg y el capitán Percy Scott, Vocal de la Junta Facultativa de Artillería. Parece que el aparato en cuestión tiene las ventajas de la exactitud, claridad y rapidez para transmitir las comunicaciones, mediante el sistema telegráfico Morse. El mecanismo consiste en una esfera de lona plegadiza, provista de varillas, a modo de un paraguas, que se abre y cierra por medio de unos aros móviles adheridos al palo; los aros están conectados a vástagos que llegan a la cubierta baja, pasando por dentro del palo, y se mueven con palancas que funcionan alojadas al interior de la protección efectuada por la coraza lateral en los buques de combate o bien debajo de las cubiertas protectoras de los cruceros».

J. F. G.

23.336.—Viejas fotos

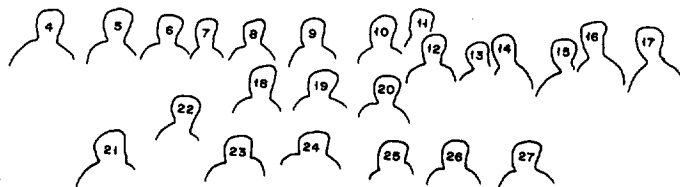
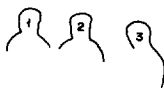
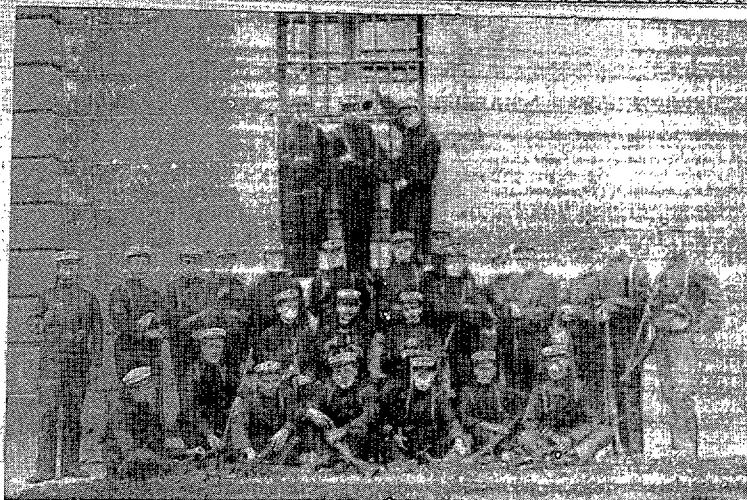


Aspirantes de Marina, Ferrol, 12 de junio de 1908.

1. Don Mateo Mille y García.
2. Don Emilio Suárez y Fiol.
3. Don Arturo Génova y Torruella.
4. Don Nicolás Franco y Baamonde.
5. Don Guillermo Díaz y Pita da Veiga.
6. Don Ubaldo Montojo y Méndez de San Julián.
7. Don Rafael Lucio-Villegas y Escudero.
8. Don Juan Cano-Manuel y Aubarede.
9. Don Fernando Sartorius y Díaz de Mendoza.
10. Don Manuel Bruquetas y Gal.

ESCUELA NAVAL

JUNIO DE 1908.



- | | |
|---|---|
| 11. Don José Rojí y Rozas. | 20. Don Andrés Campillo y Giménez. |
| 12. Don José Cervera y de Castro. | 21. Don Rafael Bausá y Ruiz de Apodaca. |
| 13. Don Ramón Montero y de Azcárraga. | 22. Don Manuel Guimerá y Bosch. |
| 14. Don Luis Monreal y Pilón. | 23. Don Manuel Nieto y Antúnez. |
| 15. Don Jesús María de Rotaache y Rodríguez. | 24. Don Julio Tajuelo y Fernández. |
| 16. Don Pedro Lapique y Suárez. | 25. Don Manuel Flórez y Martínez de Victoria. |
| 17. Don Benigno González-Aller y Aceval. | 26. Don Francisco Regalado y Rodríguez. |
| 18. Don Pascual Díez de Rivera y Casares. | 27. Don Manuel de Arnáiz y d'Almeida. |
| 19. Don Ángel Gamboa y Navarro (teniente de navío). | |

G.



MARINOGRAMA NÚMERO 277

Por DOBLAN

1	A	2	N	■	3	L	4	Ñ	5	C	6	Q	7	C	■	8	C	9	A	10	G	11	Q
12	N	13	M	■	14	F	15	Ñ	■	16	O	17	F	■	18	B	19	Ñ	20	M	21	G	
22	C	■	23	Ñ	24	P	25	M	■	26	Q	27	C	28	E	■	29	Ñ	30	C	31	D	
32	H	33	P	34	M	35	A	■	36	C	37	E	38	N	■	39	G	40	O	41	B	■	
42	F	43	Q	44	Q	45	C	■	46	I	47	G	48	P	49	P	■	50	B	51	Ñ	■	
52	G	53	I	54	K	55	C	56	P	57	D	■	58	O	59	B	■	60	D	61	J	62	N
■	63	H	64	E	65	H	66	L	67	K	68	Q	69	Ñ	70	B	71	L	■	72	H	73	G
■	74	P	75	A	■	76	F	77	G	78	N	79	Q	80	O	81	N	■	82	J	83	Q	
84	Q	85	I	86	I	87	J	88	M	■	89	B	90	J	■	91	D	92	K	■	93	F	
94	F	95	K	96	C	97	I	■	98	K	99	M	100	Q	101	A	■	102	M	■	103	D	
104	Q	105	A	106	J	107	K	■	108	K	109	J	110	D	111	Q	112	O	113	N	114	H	■
115	P	116	D	117	N	118	D	119	E	■	120	L	121	E	■	122	E	123	J	124	G	■	

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Pesca: Lugar donde se crían los peces equivalentes a los sábalos 75 105 101 9 35 1
- B.—Armero francés (1806-73). Fabricó balas diversas, algunas explosivas, para la caza de fieras, balas-arpones para la pesca de las ballenas 89 59 98 70 41 18 50
- C.—(Plural).—Maza de hierro que se lanzaba a los navíos enemigos 96 27 5 36 7 30 22 55 8 45
- D.—Hijo de Neptuno 110 60 118 103 31 91 57
- E.—Pintor inglés (1831-95). Sobresalió como marinista 122 64 37 28 119
- F.—Almirante norteamericano. En noviembre de 1947 se le nombró comandante en jefe de las Fuerzas Navales norteamericanas en el Atlántico oriental y en el Mediterráneo 76 42 93 17 94 121 14
- G.—Arte de pesca formado por dos conos de red concéntricos 52 77 39 10 47 124 21 73
- H.—Geog.: Aplicase a los habitantes de la Tierra que se encuentran en un mismo meridiano y a igual distancia del ecuador; unos por la parte septentrional y otros por la meridional 35 65 32 72 63 114
- I.—Almirante otomano (1520-71). En 1555, aliados los turcos con Francia, hicieron la guerra a españoles e italianos y en ella se distinguió operando en Mesina, Reggio, Baleares y Gelves 46 85 97 86 52

DEFINICIONES

Palabras

- J.—Der. Mar.: Institución jurídica con finalidad primordial de representar al buque en el puerto en que se halle 109 122 82 87 90 61 106
- K.—Movimiento en retroceso de las olas después que han llegado a la orilla 67 54 107 92 95 108
- L.—Const. Nav.: Embarcación menor sin cubierta 3 71 66 20
- M.—Oficial que mandaba los soldados embarcados en una nave de guerra 88 34 13 25 99 20
- N.—Nombre por el que en algunas regiones españolas también se conoce a la barbada 78 12 2 38 117 81 113 62
- Ñ.—Almirante danés del siglo xvii, el primer marino de dicha centuria. De muy joven ingresó de guardiamarina en la Armada holandesa, pasando después a la de Venecia, entonces en guerra contra Turquía, llegando a mandar la escuadra de aquella República 4 23 19 51 15 29 69
- O.—Man.: En la serviola, tablón con roldana para el paso del capón o cabo del cual pende el ancla 40 58 16 80 116 112
- P.—Nav.: Surco o marca dejada en el agua por un buque durante su marcha. (Plural) 24 49 56 48 74 33 115
- Q.—Vela que se alargaba en la vela cangreja 26 44 79 83 6 11 100 24 68 104 43 111

MARINOGRAMA NÚMERO 276

Por DOBLAN

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

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

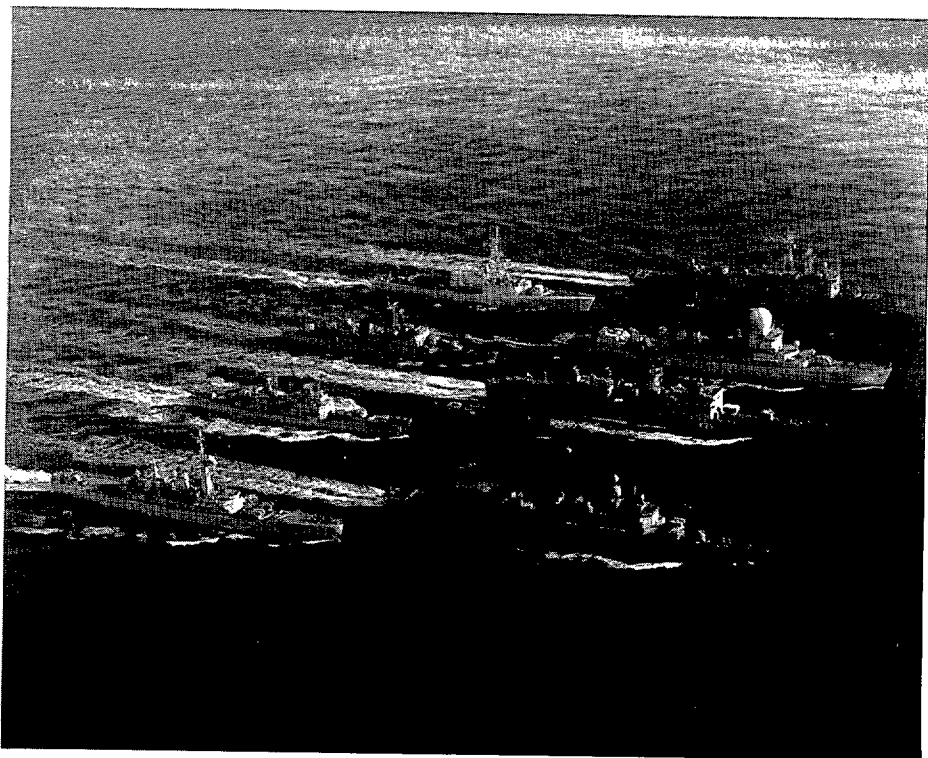
Actividades con Marinas extranjeras

Naval on Call Force Mediterranean (NAVOCFORMED).—La corbeta *Infanta Cristina* se incorporó el día 9 de septiembre en La Spezia (Italia) a la 43 Activación de la Agrupación OTAN (NAVOCFORMED), con la que permaneció hasta su desactivación el día 7 de noviembre.

Con la citada Agrupación tomó parte en el ejercicio «DETERRENT FORCE»; efectuó una escala en Palermo (del 20 al 25), para dirigirse posteriormente al Mediterráneo Oriental, donde participó, al igual que el Grupo ALFA, en el ejercicio «DISPLAY DETERMINATION».



Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT).—La fragata *Cataluña* continuó en la Agrupación Permanente de la OTAN (STANAVFORLANT) hasta el 3 de octubre, participando en los ejercicios «VENDETTA», del 1 al 10 de septiembre, en cuya fecha entró en el puerto noruego de Bergen debido a una avería, reincorporándose a la misma el 16 en el puerto de Vestfjord, para continuar con los «North Star», en aguas noruegas, efectuando escala del 20 al 23 en Trondheim. Finalmente entró en el puerto holandés de



Den Helder; durante esta escala, la *Cataluña* finaliza su participación para regresar el 4 de octubre a su base. La foto muestra a varios de los buques de la Agrupación en formación cerrada:

USS *Poyle*, HNLMS *De Ruyter*, *Cataluña*, *Köln*, HMCS *Nipigon*, NRP *Roberto Ivens*, HNOMS *Bergen* y HMS *Cleopatra*.



PASSEX hispano-norteamericano (18-29 septiembre). Colaboración del Grupo SAG con el Grupo ALFA.—Las fragatas norteamericanas *Dewert* y *Dale*, finalizada su participación en el ejercicio «TAPÓN-91», se incorporaron, junto al submarino *Gato*, al Grupo ALFA para actuar como escolta en el Mediterráneo durante su tránsito hacia el mar Egeo (del 23 al 29) para participar en el «DISPLAY DETERMINATION».



PASSEX hispano-norteamericano (16-29 septiembre). Colaboración de la fragata «Andalucía» con el Grupo de Combate del «Forrestal».—El Grupo de Combate del portaviones *Forrestal* realizó escala en Palma de Mallorca el día 16 de septiembre, saliendo el 17 para dirigirse al Mediterráneo Oriental, donde participó en el ejercicio «DISPLAY DETERMINATION».

La fragata *Andalucía* se incorporó a este Grupo de Combate en Palma el día 17 en una operación Armada/US Navy de intercambio de escoltas, en correspondencia a la prestada por el Grupo SAG a la Agrupación ALFA durante su tránsito al «DISPLAY DETERMINATION».

La colaboración finalizó el 29, en que la fragata se incorporó al Grupo ALFA frente al puerto de Aksaz (Turquía), para participar conjuntamente en el «DISPLAY DETERMINATION».



Ejercicio «TAPÓN-91».—Como todos los años desde 1983, con la excepción del pasado 1990 en que se suspendió debido a la crisis del golfo Pérsico, a primeras horas del jueves 9 de septiembre y hasta el martes 17 por la mañana, se desarrolló el ejercicio «TAPÓN-91, en aguas del estrecho de Gibraltar y sus accesos oriental y occidental.

Además de las unidades nacionales participantes aportaron a la edición del presente año buques de superficie, submarinos o aviones de patrulla marítima, las diez naciones siguientes: Alemania, Canadá, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Portugal, Reino Unido y Turquía.

El objeto del ejercicio, programado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y conducido por el Almirante de la Flota desde su Cuartel General en la Base Naval de Rota, era elevar los niveles de adiestramiento y de interoperatividad aliados en las siguientes modalidades de guerra marítima:

- Vigilancia, localización, seguimiento y ataque a submarinos en un escenario de doble amenaza, aérea y submarina.
- Operaciones antisubmarinas en un ambiente acústico difícil. Hay que señalar al respecto que el estrecho de Gibraltar, por sus peculiaridades oceanográficas y la cantidad de tráfico marítimo que lo atraviesa, es una de las zonas marítimas del mundo más complicadas desde el punto de vista antisubmarino.
- Operaciones coordinadas entre submarinos y aviones.
- Operaciones en tiempo de crisis.

El supuesto de partida era que en una situación de crisis intensa la coalición azul (BLUE), a la que pertenece España, decide controlar estrictamente el paso, en ambas direcciones, de submarinos de un hipotético oponente (OPFOR) a través del estrecho de Gibraltar, y si la situación alcanzaba

NOTICIARIO

la de hostilidades declaradas, impedir dicho tránsito y destruir los submarinos oponentes. El paso de la situación de crisis a la de hostilidades estaba previsto que se produjera a lo largo del quinto día del ejercicio, 14 de septiembre.

Los medios en juego por el bando azul fueron:

- Tres agrupaciones de buques de superficie, que operaron dos en el Atlántico y una en el Mediterráneo. Total: 16 escoltas antisubmarinos y dos buques de apoyo.
- Una agrupación de aviones de patrulla marítima. Esta agrupación era la más multinacional, pues en ella se integraban aviones de nueve de las once naciones participantes. Estuvo mandada por el coronel jefe del Ala 22 del Ejército del Aire español, con base en Jerez.
- Una agrupación de helicópteros antisubmarinos, que operó en la angostura del estrecho.
- Dos submarinos.

Por el bando oponente:

- Cinco submarinos, que intentaron forzar repetidamente el paso del Estrecho.
- Dos buques de superficie, en papel de buques de obtención de inteligencia sobre los movimientos de las fuerzas azules, en la situación de crisis.
- Aviones de combate *Harrier* de la Armada, que materializaron la amenaza aérea.

El día 19 de septiembre se llevó a cabo el Juicio Crítico del ejercicio en el Cuartel General de la Flota.

Desglosadas, las unidades participantes fueron las siguientes:

Holanda: Un MPA (P3, 60 horas).

Reino Unido: Dos MPA's (NIMROD).

Grecia: HS *Kriezis*.

Canadá: Un MPA (120 horas).

Francia-CECMED: DD *Jean de Vienne*, un MP (ATL).

Estados Unidos: SSN *Boston*, FF's *Dewert* y *Dale*, un MPA.

Italia: FF's *Euro*, SSK Prini, dos MPA's.

Portugal: SSK *Albacora*, un MPA.

Alemania: AORL *Eiffel*, un MPA.

Turquía: DD *Muavenet*.

España: FF's *Santa María*, *Victoria*, *Reina Sofía*, *Numancia*, *Baleares*, *Extremadura* y *Andalucía*; FFA's *Diana*, *Cazadora* y *Vencedora*; petrolero *Mar del Norte* y SSK's *Narval*, *Delfín*, *Galerna* y *Mistral*.

PASSEX hispano-alemán-holandés (7 septiembre).—Con motivo del tránsito efectuado por las fragatas holandesa *Witte de With* y alemana *Rommel* hacia La Spezia (Italia), a fin de incorporarse a la activación de NAVOC-FORMED, se realizó el 7 de septiembre un ejercicio PASSEX con estas unidades, con la participación de aviones AV-8 españoles.



PASSEX hispano-japonés (15-17 septiembre).—Una Agrupación japonesa formada por los destructores *Hatsuyuki* y *Yamayuki* y el buque-escuela *Katori*, que se encuentra realizando un crucero de instrucción alrededor del mundo, realizaron escalas en Barcelona el 18 de septiembre, procedentes de Brest (Francia).

Aprovechando el tránsito alrededor de la península, patrulleros de las Zonas Marítimas del Estrecho y del Mediterráneo, así como aviones AV-8, realizaron ejercicios PASSEX con la citada Agrupación.



Ejercicio bilateral SP/US NSW II/91 (15-28 septiembre).—Del 15 al 28 de septiembre se realizaron ejercicios de buceadores en las proximidades de Cartagena, en los que participó la Armada con personal de la Unidad Especial de Buceadores de Combate y los norteamericanos con el llamado «SEAL TEAM».

Se llevaron a cabo ejercicios con embarcaciones «rappel», escaladas, recorridos de orientación, lanzamiento y recogida de buceadores, técnica de ataque a buques, apoyo y seguridad, infiltración-exfiltración, tiro, inmersión, etc.; contaron para ello con la colaboración del patrullero *Recalde* y del submarino *Galerna*.

Principales adiestramientos

Pruebas sonar de la fragata «Andalucía».—Del 1 al 6 de septiembre la fragata *Andalucía* realizó pruebas del sonar 1160 LF en aguas del Atlántico, con la colaboración del submarino *Galerna*.

Finalizadas estas pruebas se incorporaron al ejercicio «TAPÓN-91».

Otras actividades

Operación «BONITO».—Desde principios de agosto la Armada presta asistencia con un patrullero de la Zona Marítima del Cantábrico a la flota bonitera española en aguas internacionales del Atlántico próximas a la Zona

Económica Exclusiva española, a fin de evitar posibles conflictos con flotas de otros países que concurren en la misma zona durante esta campaña.

En esta colaboración se han relevado los patrulleros *Serviola* e *Izaro* hasta el 1 de septiembre.



Colaboraciones Armada en regata Canarias-Madeira (10-13 septiembre).—El remolcador *Ferrol* escoltó a los participantes en la regata Arrecife-Funchal entre los días 10 y 13, permaneciendo en ese puerto hasta el 16, regresando a Las Palmas el 18.



Colaboración en la seguridad de los Juegos Olímpicos Barcelona-92. «MAR BARCELONA».—Entre el 16 y el 30 de septiembre se desarrolló el ejercicio «MAR BARCELONA» en las proximidades de este puerto con la participación de unidades de la 1.^a Escuadrilla de Dragaminas (*Guadalquivir*, *Guadiana*, *Guadalmedina* y *UBMCM*), así como del *Poseidón*.

Este ejercicio forma parte del programa de adiestramiento dentro del marco de colaboración de la Armada en la seguridad en el ámbito marítimo de los Juegos Olímpicos de Barcelona-92.

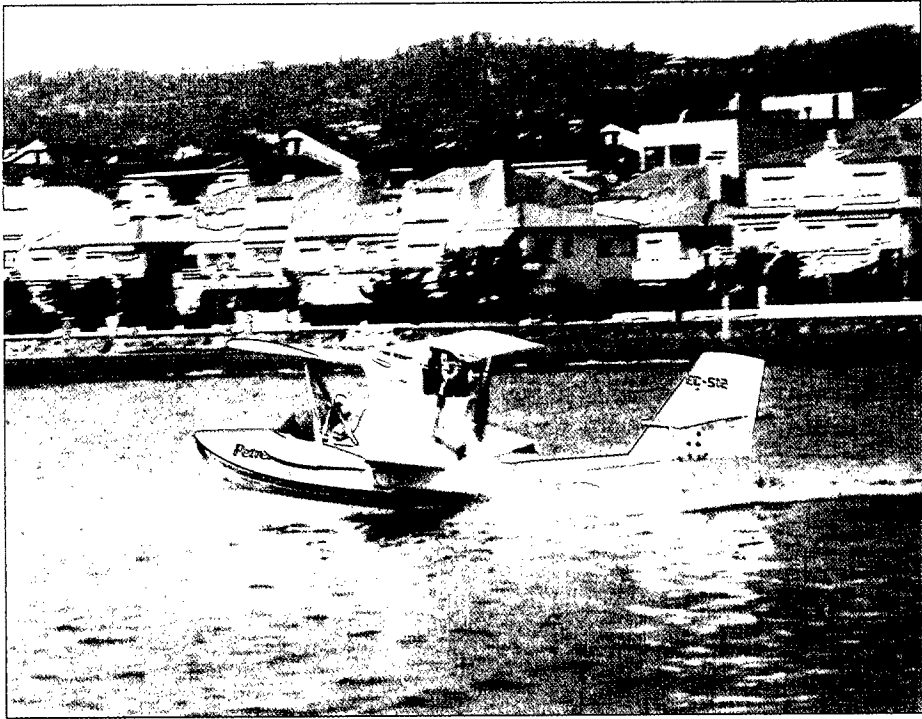


Campaña 1991, lucha contra incendios forestales.—El 15 de septiembre se dio por finalizada la colaboración de la Armada en la campaña del verano de 1991, en el marco del convenio de cooperación entre el Ministerio de Defensa y el de Agricultura, Pesca y Alimentación para la utilización de los helicópteros de las Fuerzas Armadas en la prevención y lucha contra los incendios forestales, firmado el 22 de junio de 1989.

Esta campaña se inició el 1 de julio y la Armada colaboró, al igual que en años anteriores, con dos helicópteros, un *Hughes 500* y un *AB-212*, basados en la Escuela Naval Militar (Marín) y en el aeropuerto de Labacolla (La Coruña), respectivamente.

Aeronáutica

La foto muestra el primer avión anfibia ultraligero producido en España. El *Petrel*, que así se llama, ha sido construido por el Centre Aeri, ubicado en Vilanova i la Geltrú, con la cooperación del Ejército del Aire y el INEM. Es un biplano biplaza, cuyos materiales, laminado de epoxi-carbono y fibra de vidrio, con acero inoxidable anodizado para las piezas mecánicas, aseguran la protección contra la corrosión, según informa a esta REVISTA don Manuel Pons Fontanillas, fundador del Centre. Su reducido peso, de sólo 185 kilogra-



mos, y la simplicidad de su desarme facilitan el transporte por carretera; el tren de aterrizaje triciclo es escamoteable mediante mando mecánico y sus carreras de despegue a plena carga son de 100 metros desde el agua y 50 desde tierra, mientras que para la toma precisa de 70 metros en tierra y 50 en el agua. El *Hidroplum-Petrel*, que es su nombre completo, va provisto de un motor Rotax de 65 CV, que le proporciona una velocidad de crucero de 130 km/h.

J. F. H. P.

Apertura del curso 1991-92 en la Escuela Naval Militar

El 7 de septiembre, en solemne acto, que dio comienzo a las 11,00 horas de la mañana, se inauguró el curso académico 91-92 en la Escuela Naval Militar.

En este curso académico cursarán estudios 208 alumnos de la Escala Superior, 94 alumnos de la Escala Media y 171 alumnos del Servicio para la Formación de Cuadros de Mando.

El acto fue presidido por el capitán de navío comandante-director de la Escuela Naval Militar, y durante él se entregaron las condecoraciones, concedidas a propuesta del Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.

Commemoración del XXV Aniversario del nombramiento de oficiales en la Escuela Naval Militar

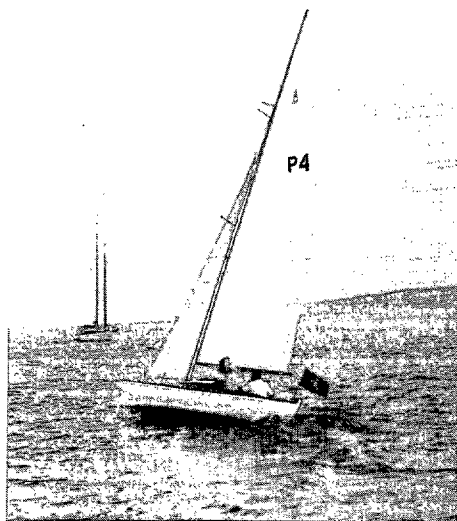
Las promociones 366 del Cuerpo General, 97 de Infantería de Marina, 18 de Máquinas, 42 de Intendencia, Sanidad, Intervención y Curso de Transformación, celebraron el día 21 de septiembre, como ya es tradicional, en la Escuela Naval Militar, sus bodas de plata en la Armada.

Los actos fueron presididos por el capitán de navío, comandante-director de la Escuela Naval Militar, don Francisco Núñez Lacaci, y entre otros destacan los siguientes:

- Celebración de la Santa Misa.
- Ofrenda a los Caídos de una corona de laurel.
- Homenaje a la Bandera.
- Alocución del representante de la Brigada del 66.
- Alocución del señor comandante-director.

Deportes

Vela.—Traemos hoy a nuestras páginas el certificado de registro del *Siri-miri* con el que S. M. el Rey, a los doce años de edad, participó en su primera regata ganando su primer trofeo, lo que, ciertamente, es iniciarse con buen pie en este deporte en el que tan brillantemente destaca. El *Siri-miri* se construyó en Bilbao por encargo del señor Ribed, que quiso obsequiar con él al entonces Príncipe Don Juan Carlos; el 16 de enero de 1949 participó en la referida regata de pequeños cruceros llevando como patrón a S.A.R. el Conde de Barcelona y a su hijo, el Príncipe, como tripulante, con la derrota Lisboa-Sesimbra y regreso, en la que llegó en primer lugar obteniendo así la correspondiente copa. En abril de 1955 fue transferido por venta simbólica a los señores Joaquim Almeida Lopes y José Carlos de Jesús, cambiando su nombre por el de *Niebla*; posteriormente pasó a propiedad del señor Carlos Marcelino Correia Sabino Pereira por permuta con otro barco, para ser recomprado en 1964 por el señor De Jesús, que lo donó al Museu



CLUB NÁUTICO DE PORTUGAL



Considerado instituição de utilidade pública por decreto n.º 18392 de 28 de Maio de 1950
 COMENDADOR DA ORDEM MILITAR DE CRISTO
 Decreto de 1 de Outubro de 1950

CERTIFICADO DE REGISTO DE YACHT

Certificamos que em face dos documentos que nos foram apresentados,
 ficou registado nesta data no livro n.º e sob o n.º 67 o yacht
 propriedade do Sócio n.º Vice-Comodoro
 Ex.^{mo} Sr. D. Juan de Bourbon, Conde de Barcelona

com as seguintes características:

Espe. Tumblaren Comprimento 8,30 Boca 1,93 Pontal 0,82
 Enclagem de deslocamento 3,28 Armazão Marconi
 Porto de ancoragem Belém
 Construído de madeira por Miondo de Bilbao
 Motor de da marca de H. P.
 Distintivo particular Pendão de Castella

Observações

e, por ser verdadeiro e para constar onde convier, passamos o presente diploma.

Lisboa e Sala das Sessões do Club Náutico de Portugal, em 16
 de Outubro de 19 .. 47.

O Presidente

O Secretário

Am. de Menezes

Quarto Ruy

Este diploma e os documentos de renovação anual que o confirmam devem conservar-se a bordo e ser apresentados sempre que as autoridades marítimas o exigirem.

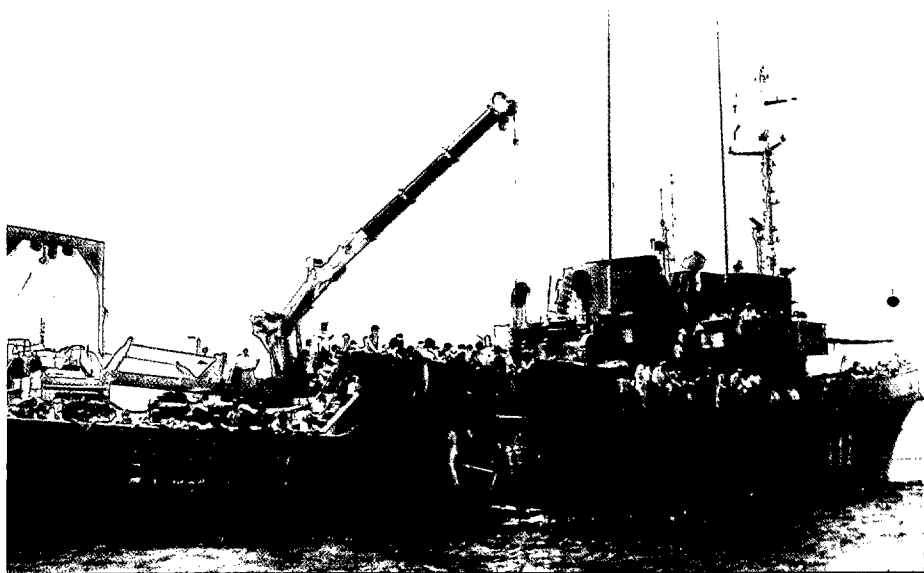
NOTICIARIO

de Marinha el 29 de enero de 1986, donde se exhibe y conserva desde entonces con esmerado cuidado, como símbolo del grato recuerdo que en Portugal dejó nuestro Rey en los años que allí residió. La foto, cedida por cortesía del Museo de Marinha, nos lo muestra ciñendo amurado a babor.

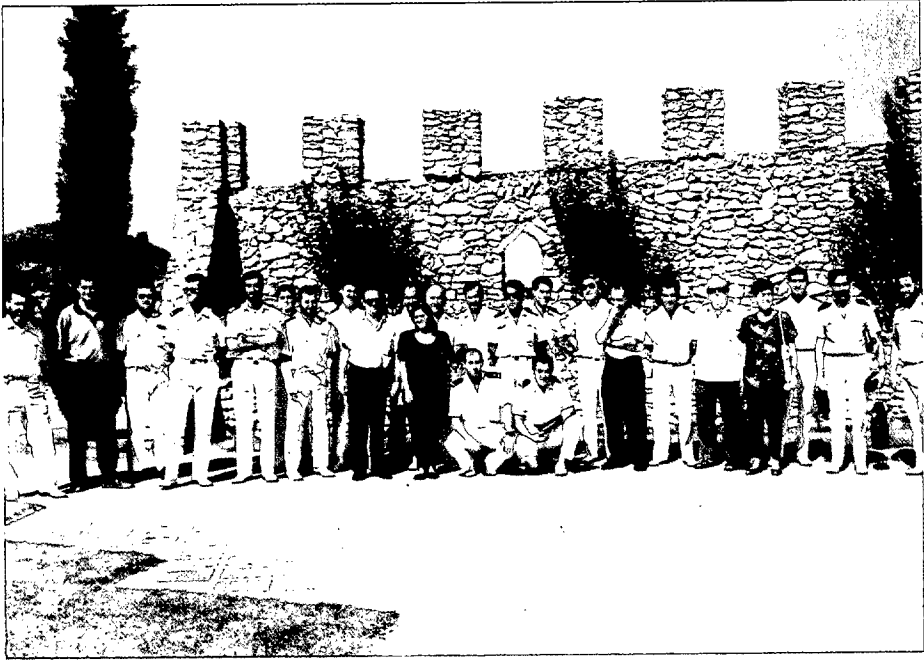
E. D. R.

Semana del Mar en Vilanova i la Geltrú

Desde 1971 viene celebrándose ininterrumpidamente cada año la Semana del Mar en Vilanova i la Geltrú (Barcelona), única manifestación de estas características en España y declarada de interés marinero, a la que siempre ha sido invitada alguna unidad de la Armada. Este año ha sido el buque de salvamento *Poseidón* el participante en los distintos actos de la Semana, entre los que destacan la ofrenda floral a los muertos en la mar, por representantes de las cuatro Marinas y el homenaje a los pescadores jubilados y viudas. Oficiales, suboficiales y marineros participaron en la centenaria procesión de San Pedro, llevando, junto con los pescadores, la imagen del santo Patrón hasta la embarcación *L' Avi Salvador* en la que, acompañada de más de medio centenar de embarcaciones pesqueras y deportivas, inició su brillante y pintoresco recorrido marítimo, para procederse, a su regreso, a la bendición de barcas y artes de pesca según una tradición que data del siglo XVIII. Frente a la costa, durante el tradicional *bautismo de mar*, se efectuó en el *Poseidón* un



Zafarrancho de buceo en el *Poseidón*.



La dotación del *Poseidón* con miembros del Instituto. Semana del Mar en las cavas de Jaume Serra.

zafarrancho de buceo en el que se realizaron inmersiones, tanto con escafandra clásica como con equipos autónomos, que pudieron seguirse a bordo a través de la televisión. Los miembros de la dotación del *Poseidón* fueron agasajados por la población, visitaron el Museo de Curiosidades Marineras *Roig Torquès*, donde se exhibe la carpa amaestrada «Jüanita», que come fideos y bebe en porrón; las cavas *Jaume Serra*, momento que recoge nuestra foto, donde se les ofreció un almuerzo, y fueron objeto de una recepción y cena de gala en el Gran Casino de Barcelona. Entre los diversos actos del variado programa, se inauguraron exposiciones sobre modelismo naval y biología marina, conciertos de música polifónica, habaneras y sardanas, concursos de carteles y de dibujos infantiles y de redacción sobre temas marineros, bailes y verbenas, natación, vela, piragüismo, fuegos artificiales... Se entregaron los premios del IV Concurso Nacional de poesía marinera «Semana del Mar», organizado con la colaboración del Instituto Social de la Marina, la Cofradía de Pescadores y la Compañía Trasatlántica, al que concurrieron ciento cincuenta obras. El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación organizó una sesión informativa sobre las ayudas económicas a los armadores de pesca de bajura destinadas a la modernización y mejora de las embarcaciones y equipos, al objeto de poder hacer frente a la dura competencia de las flotas p

necientes a la CEE. El pregón de esta XXI Semana del Mar corrió a cargo del presidente del Parlamento de Cataluña, honorable Joaquín Xicoy, quien se refirió a la histórica devoción marinera de Cataluña «que constituye una puerta abierta al mar y que acoge con amor a todos cuantos hacen del mar su razón de ser y vivir».

J. F. H. P.

IX Semana de Estudios del Mar en Castellón

Organizada por la Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR), con el patrocinio de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Castellón y con la colaboración de diversas entidades de la región, ha tenido lugar entre los días 23 y 27 de septiembre el ciclo de conferencias correspondientes a la IX Semana de Estudios del Mar, cuya sesión inaugural estuvo presidida por Su Alteza Real el Almirante Conde de Barcelona, con asistencia del almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, capitán general de la III Región Militar, almirante presidente del Tribunal Marítimo Central y alcalde de Castellón, entre otras autoridades y personalidades.

La conferencia inaugural estuvo a cargo del secretario general de Pesca Marítima, don José Loira Rúa, que disertó sobre «Política Pesquera del Mediterráneo», continuando la pronunciada por el capitán de fragata don Joaquín Masip Cosip, que habló sobre «El plan experimental de pesca en la provincia de Castellón».

En días sucesivos intervinieron el subdirector general de Tráfico Marítimo, don Luis García de la Concha, cuyo tema fue «La nueva Ley de la Marina Mercante y Puertos» el director general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), que disertó sobre «La Marina Mercante ante la apertura comunitaria», y el catedrático de la Universidad de Murcia don Salvador Zamora Navarro, cuya exposición versó sobre «La producción piscícola».

Sendas conferencias fueron también pronunciadas por el capitán de navío don Antonio Moreno Barberá (La Fuerza Submarina española), capitán de navío don Pablo Oliveri Sánchez (El Arma Aérea de la Armada), profesor de la Universidad Complutense don Salvador Ordóñez Delgado (Los modelos de recursos minerales oceánicos), catedrático de Derecho Internacional de la Universidad de Valencia don José Juste Ruiz (El contencioso pesquero hispano-británico ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas), profesora de la Universidad Complutense doña Carmen Bautista Parejo (Incidencia de la contaminación en el Mediterráneo), doctor ingeniero de Minas don José Medialdea Vega (Naturaleza de los fondos marinos) y doctor ingeniero de Caminos don José Luis Sánchez Guerra Escrivá (El puerto de Castellón).

La conferencia de clausura sobre el tema «Arbitrajes en el ámbito marítimo» estuvo a cargo de don Manuel Areal Álvarez, general auditor del Cuerpo Jurídico Militar, procediéndose acto seguido a la lectura de conclusiones por

el presidente de la ASESMAR, vicealmirante don Julio Albert Ferrero, y la entrega de diploma a becarios y asistentes, en la que también participaron el alcalde de Castellón y el presidente de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de dicha ciudad.

Las Semanas de Estudios del Mar, en su proyección itinerante, constituyen ya anualmente un excelente foro de tratamiento de la problemática marítima en sus más variadas facetas, bajo la presidencia de honor de Su Majestad el Rey.

J. R.

Visita de la Escuadra de Instrucción del Japón

A finales del verano pasado visitó el puerto barcelonés la Escuadra de Instrucción de la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón, formada por el buque-escuela *Katori* TV 3501 y los destructores *Hatsuyuki* DD 122 y *Yamayuki* DD 129.

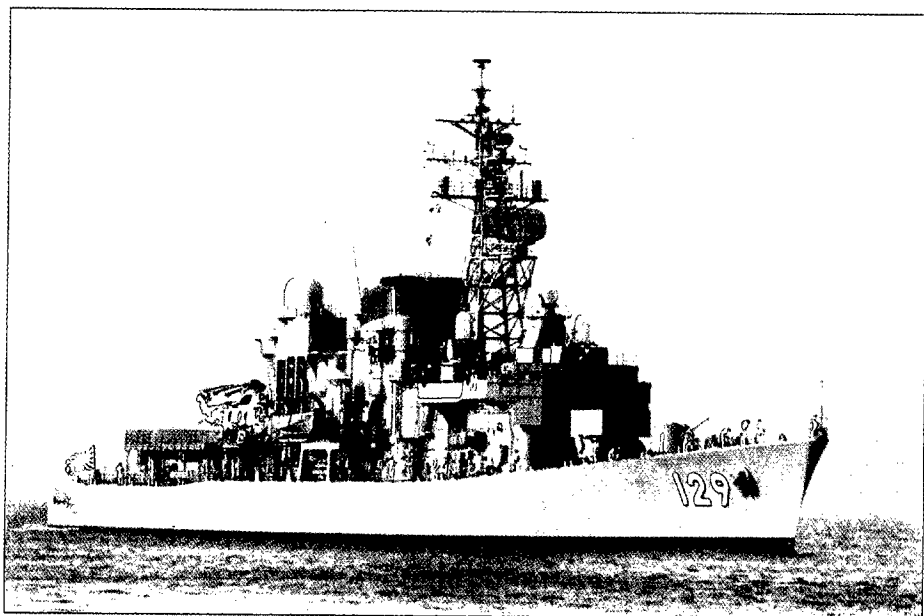
Barcelona fue el único puerto español que visitó. Durante el viaje de instrucción tocaron quince puertos: Pearl Harbour, Manzanillo, Balboa, Norfolk, Portsmouth, Kiel, Oslo, Amberes, Brest, Barcelona, La Valeta, Estambul, Alejandría, Bombay y Port Kelang, de un total de catorce países. El viaje se inició en Yokosuka el 13 de junio para dar una vuelta al mundo de más de 28.000 millas, con una duración total prevista de cinco meses y medio, hasta el 20 de noviembre.

Las dotaciones las componían un total de 770 hombres, de ellos 145 alumnos. Los buques que mayor interés técnico ofrecían eran los destructores, ya que, pese a ser unidades de la misma serie, pertenecen a dos subgrupos distintos, de los que el segundo incorpora algunas de las enseñanzas de la guerra de las Malvinas. Así, el *Hatsuyuki* dispone de superestructuras en aluminio; el *Yamayuki*, por contra, de acero, con lo que su desplazamiento es mayor en unas 100 toneladas, lo que obliga a un mayor calado (4,4 metros contra 4,2), que ha de ser necesariamente mucho más elevado en zonas puntuales (domo del sonar) por cuanto exigieron atracar en muelles con calado mínimo de 10 metros. Por ello atracaron en un muelle muy poco habitual: el muelle Adosado, en contra del habitualmente utilizado en visitas importantes que es el de Bosc i Alsina, anteriormente llamado «de Muralla», y actual y popularmente conocido como de «La Fusta» (de La Madera).

Aparte de este detalle pudieron apreciarse algunas ligeras diferencias exteriores en sus superestructuras y menos en el armamento (el *Yamayuki* DD 129 está armado con dos montajes CIWS Vulcan Phalanx, a diferencia del *Hatsuyuki* DD 122, cabeza de la serie). También pudieron comprobarse algunas diferencias en los diversos medios de guerra electrónica, así como en su ubicación. Merece destacarse un detalle constructivo: la considerable firma radárica que deben generar a causa de lo alto y amazacotado de su voluminosa obra muerta. Esta característica parece ya abandonada en los nuevos

destruidores del tipo *Yukikaze* (DD 173 y sucesivos), en que se opta por formas más «stealth» muy similares a la de los nuevos destructores norteamericanos AEGIS del tipo *Arleigh Burke* DDG 51.

El contralmirante Takeo Tsukahara, jefe de la Escuadra de Instrucción, concedió una conferencia de prensa a los medios informativos especializados. Los comentarios más interesantes se refirieron al trabajo realizado por la flotilla de unidades japonesas en el golfo Pérsico después de la operación «Tormenta del Desierto» (caza-dragaminas costeros *Yurishima* MSC 668; *Hikoshima* MSC 669; *Awashima* MSC 670; *Sakushima* MSC 671; buque de apoyo de dragaminas *Hayase* MST 462 y buque de apoyo logístico *Tokiwa* ADE 423), en que destruyeron 34 minas, en una misión que duró más de tres meses (desde junio a septiembre).



También informó del ejercicio PASSEX que se efectuó durante el tránsito por el golfo de Cádiz con fuerzas españolas. En concreto realizaron ejercicios con cuatro aviones V/STOL y algunos patrulleros rápidos durante los días 15 y 16 de septiembre. El hecho de no haberse podido celebrar ningún tipo de juicio crítico impidió conocer cuáles fueron los resultados habidos. No obstante, indicó que, por su parte, creían haber «derribado» con misiles *Sea Sparrow* a los cuatro aviones y haber contrarrestado eficazmente los misiles lanzados por los patrulleros, por medios ESM y ECCM (véase «Actividades de la Fuerza», dentro de esta misma sección).

En lo tocante a aspectos de política internacional se propusieron también

otros puntos, aparte del ya citado de las operaciones antiminas. Con respecto al cómo podría influir sobre las flotas de combate occidentales la actual situación interna en la URSS, manifestó que ésta había ocurrido durante su crucero y que no estaba en condiciones de poder ofrecer información al respecto; no obstante, sí dijo que en los últimos tiempos los buques de combate soviéticos habían cambiado un tanto sus hábitos, por cuanto aceleraban su paso a la flota oriental una vez construidos, cosa que anteriormente tan sólo se efectuaba tras un período de permanencia adscritos a las flotas del Ártico, Báltico o Negro-Mediterráneo. No se pronunció sobre si este adelanto de traspaso a las flotas del Pacífico podía considerarse desde un punto de vista político, militar, estratégico o puramente técnico. Un comentario de típico género político-evasivo fue considerar a los submarinos chinos con misiles balísticos intercontinentales como buques «defensivos», que no «ofensivos». Tampoco quiso pronunciarse, ni tan siquiera a nivel puramente técnico naval, sobre si el creciente desarrollo de la Flota india podía ser considerado como un posible factor desestabilizador en los mares del lejano-extremo Oriente. En la foto, el destructor *Yamayuki*.

C. B. U.

EXTRANJERO

Francia

Según noticias de prensa, Francia ordenará el próximo año la construcción del tercer submarino SSBN (SNLE según la nomenclatura francesa) de nueva generación. Según el secretario de Estado para Defensa de este país, a propósito de la propuesta de desarme nuclear del presidente Bush, que no entró a discutir, «siempre hay un después y no es cuestión de bajar la guardia». Este *después* se definirá a la luz de los últimos acontecimientos internacionales por una ley sobre programación militar que se está elaborando. La entrega de la primera unidad de esta nueva serie de submarinos está prevista para 1993, aunque ya se prevén retrasos por razones presupuestarias.

Alemania

La disminución de la amenaza soviética y la reunificación alemana han impuesto una reconsideración del despliegue naval de este país, el papel de cuya Armada será atribuido principalmente a las operaciones OTAN en el mar del Norte y océano Atlántico, desviando su atención prioritaria del Báltico. Según esta nueva organización, se mantendrán cuatro bases (Wilhelmshaven, en el mar del Norte; Kiel, Olpenitz y Warnemünde, en el Báltico). Para operaciones simultáneas en todas las zonas serán precisos cuatro grupos de

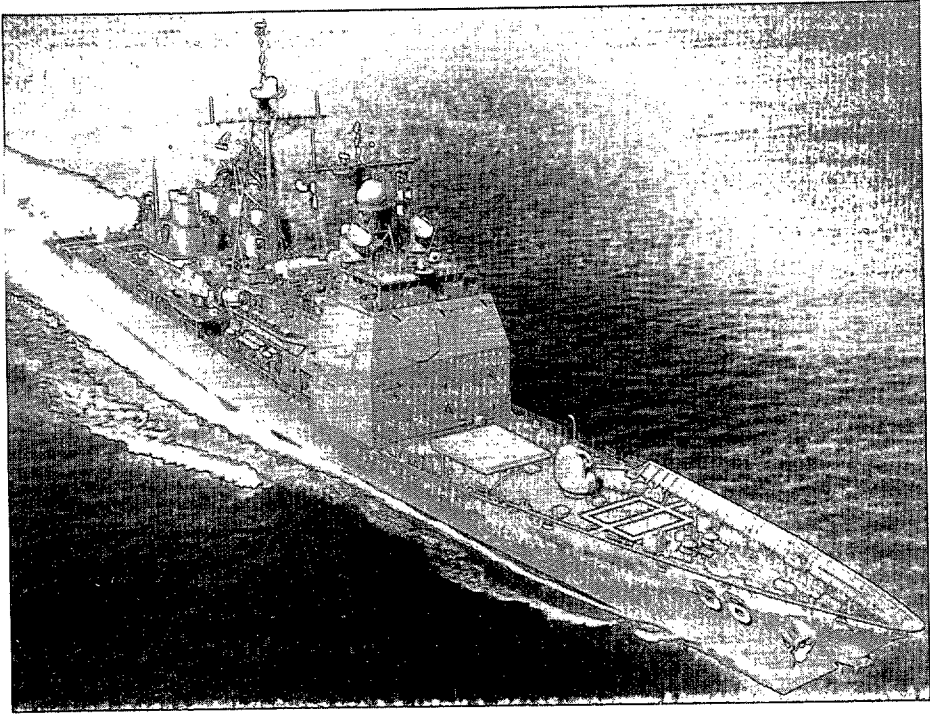
combate de cuatro o cinco fragatas; por tanto, se necesitarán de doce a quince fragatas operativas (lo que supone un total de dieciséis a veinte). La flotilla estará compuesta por ocho fragatas de la clase *Bremen*, tres destructores tipo *Hamburg*, que serán reemplazados por cuatro fragatas de la clase *Deutschland* (tipo 123) en 1994-96, y tres destructores tipo 103 B, que serán sustituidos a partir de 2004 por cuatro del tipo 124. El número total de helicópteros será de 38 a 42, reemplazando los NH 90 a los actuales *Lynx* y *Sea King*. Los patrulleros de ataque llegarán al final de su vida útil entre 1998 y 2005, por lo que se prevé su sustitución por un total de veinte o treinta unidades. En cuanto a los submarinos, los seis del tipo 205 y otros tantos del 206 se retirarán del servicio, modernizándose doce 206A, que serán relevados por otros tantos 212 a partir del año 2000, para disponer de tres a cinco unidades operando en todo momento. La guerra de minas contará con veinte o treinta unidades: los cazaminas del tipo 332 sustituirán a los del 331 en 1995 y el nuevo tipo de dragaminas 343 será provisto del sistema de rastreo Troika. El Arma Aérea reducirá sus efectivos de cuatro a tres flotillas, transfiriendo 35 *Tornados* y la base aeronaval de Jagel a la Luftwaffe, conservando un total de 65 aviones para asegurar 24 misiones de reconocimiento y 80 de ataque diarias. De momento no se ha tomado decisión sobre la sustitución de los aviones de patrulla marítima Breguet Atlantique ante la decisión norteamericana de dar por terminado el programa del Lockheed P-7.

Unión Soviética

Pese a lo cambiante de la situación, la Armada soviética continúa su programa de construcción de submarinos. Informes procedentes de Severodvinsk dicen que hay allí dos nuevos submarinos en construcción: uno, de nombre *Pantera*, fue botado el año pasado y el otro, llamado *Puma*, está aún en grada. El primero se asemeja a los de la clase *Mike*, aunque desprovisto del sonar remolcado montado en el timón vertical superior, característico de esta clase. El segundo parece ser mayor que aquél, por lo que podría ser más bien un SSBN. Al propio tiempo, en dichos astilleros se siguen modernizando varios SSBN de la clase *Delta*, además de otros en construcción. Sin embargo, se conjetura también que sería más lógico un nuevo tipo de SSN para sustituir a los de la clase *Victor* y complementar los de las clases *Sierra II* y *Akula* que se siguen construyendo. Se supone que muchos SSBN, de las clases *Delta I*, *II* y *III* serán modificados para convertirlos en SSN's armados con misiles de crucero SS-N-21 o SS-N-24.

Estados Unidos

El 14 de septiembre se incorporó al servicio en la flota del Atlántico el decimocuarto crucero AEGIS, construido por Ingalls Shipbuilding en sus



astilleros de Pascagoula. El buque, que lleva el nombre de *Hue City* (CG-66), tiene un desplazamiento de 9.500 toneladas, 172 metros de eslora, 16,8 de manga y 9,6 de puntal. Está propulsado por cuatro turbinas de gas General Electric, de 58.840 Kw en total, que le proporcionan más de 30 nudos de velocidad, y su armamento consiste en dos montajes sencillos de 127 mm, dos lanzadores cuádruples *Harpoon*, otros tantos *Standard/Asroc* dobles, dos montajes triples lanzatorpedos antisubmarinos de 324 mm, dos montajes dobles *Phalanx*, dos helicópteros LAMPS III y sistema VLS de lanzamiento vertical de misiles, además del sistema de combate AEGIS.

Por otro lado, la disminución de la amenaza soviética y las reducciones presupuestarias han impuesto la limitación de los programas de guerra anti-submarina, totalmente orientados hacia la amenaza soviética, por lo que la Armada norteamericana tiende a disminuir los fondos destinados a nuevos programas y a la modernización de los existentes, orientándolos hacia una defensa más costera. Por ello, el sistema fijo de detección (FDS), aún en desarrollo, concebido para aguas profundas, alterará sustancialmente su evolución. En su lugar, se investigará en el campo de las técnicas de detección no acústica, como láser y magnéticas, más adecuadas para pequeñas profundidades, en ambientes muy ruidosos.

G.

LA ANTÁRTIDA

Campaña 1991-92

La Campaña Antártida 1991-92, referida a las actividades que desarrollará el BIO *Hespérides*, se realizará en dos fases principales.

La primera entre los días 10 de diciembre próximo y 5 de enero de 1992, que tiene como fin primordial la oceanografía en el estrecho Bransfield. El organismo responsable de este proyecto es el Plan Nacional Antártico, si bien participan en el mismo otros como son la Universidad Politécnica de Cataluña, la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas, la Universidad de Baleares, el Instituto de Estudios Avanzados del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y el Instituto Español de Oceanografía.

Durante esta primera fase y simultáneamente, el Real Instituto y Observatorio de la Armada llevará a cabo un programa de investigación de Geodinámica en las islas Shetland del Sur, península Antártica y Tierra de Fuego.

La segunda fase se realizará entre los días 16 de enero y 23 de febrero de 1992, y durante ella se efectuarán estudios e investigación geológicas y geofísicas en la zona oriental de las Shetland del Sur y mar de Escocia.

Los organismos responsables de este proyecto son el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y el Instituto Español de Oceanografía, y se cuenta además con la valiosa cooperación de otras varias entidades científicas como la Facultad de Ciencias del Mar de Vigo, entre las nacionales, y por parte extranjera con el Departamento de Geología y Geofísica de la Universidad de Houston (EE.UU.), el Departamento de Geodinámica y Tectónica de la Universidad Pierre et Marie Curie, de París, el Woods Hole Oceanographic Institution de Massachussets (EE.UU.) y finalmente del Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar o IFREMER.

Pero además de estas campañas científicas señaladas, el BIO *Hespérides* colaborará en el desarrollo de los proyectos científicos que tendrán lugar en la Base Antártica Española Juan Carlos I y destacamentos en la zona mediante el transporte de personal y material desde el continente americano al principio y fin de la campaña, relevo de personal a mediados de la misma y apoyo logístico durante la apertura y cierre de la Base.

En otro orden de ideas hay que señalar que aunque es previsible que la mayor parte de las actividades de este nuevo buque de nuestra Armada se oriente hacia la Antártida, su equipamiento le permite asimismo operar en mares cálidos, y de hecho ya ha realizado hasta ahora tres campañas de este último tipo: La primera, de batimetría, en el mar de Alborán, estrecho de Gibraltar y banco de Gettysburg; la segunda, de biología, en el golfo de Cádiz, y la tercera, de sísmica multicanal, en el mar de Alborán, estrecho de Gibraltar y golfo de Cádiz.

Finalmente, y al desear a esta nueva unidad los mayores éxitos en sus operaciones antárticas, quisiéramos también rendir desde aquí un merecido homenaje a la ejecutoria del BIO *Las Palmas*, al que releva el *Hespérides*, y que pese a sus limitaciones, pues es un remolcador acondicionado para trabajos oceanográficos, ha desempeñado un papel muy meritorio durante el desarrollo de anteriores Campañas Antárticas. Las dotaciones que lo han marinado son verdaderamente acreedoras a un BRAVO ZULU.

E. H. F.

OTAN

Fase de transición

El derrumbamiento del muro de Berlín ha simbolizado la caída del mundo del Este con todo su significado político, que además llevaba en sí una gran carga amenazante para Occidente. Esta circunstancia generó durante más de cuarenta años lo que se denominó «guerra fría». Ante tal amenaza, la defensa occidental fue encomendada a la OTAN, creada específicamente para ello, y como contrapartida, en este juego de las estrategias, la Unión Soviética —arquitecto del muro ahora derribado— organizó el Pacto de Varsovia.

Durante todo ese largo período de tensión, Europa, pese a ello, siguió avanzando al dictado de que la unión hace la fuerza, y este proceso unitario se tradujo en unos proyectos de unidad económica y política que habían llegado a metas altamente satisfactorias, pese a las dificultades que ello entrañaba en muchos aspectos. Pero todo ello fue superado.

Ahora, al desaparecer la amenaza del Este, este proceso de unión se ha difuminado por el momento —no sabemos hasta cuándo— y surgen otras expectativas para el futuro próximo, todo lo cual ha erosionado los engranajes de esa unidad europea. Ello también ha afectado al sistema otánico de seguridad. ¿Cómo se va a articular la defensa de la nueva Europa? ¿Seguirá siendo la OTAN su mejor garante? Y es que la Alianza no está constituida solamente por naciones europeas, sino por Canadá y fundamentalmente por los Estados Unidos, que además ha sido su mentor en prácticamente todos sus aspectos, por lo cual ello colisiona con el deseo europeo de garantizar su seguridad mediante mecanismos y organismos exclusivamente continentales, o lo que es lo mismo, la doctrina de Monroe aplicada al Viejo Continente.

Sin embargo, y como factor negativo, hay que señalar que en Europa no coinciden todas las alternativas, y así aparecen lo que pudiéramos denominar dos escuelas o tendencias de pensamiento estratégico. Por un lado, hay que destacar la aparición de un proyecto de política de seguridad de elaboración ítalo-británica, según el cual, y en líneas generales, se confirma a la OTAN como pilar fundacional de todos los proyectos de reforma del sistema de segu-

ridad continental, si bien, y para definirlo a su vez como pilar europeo, se le asocia a la UEO.

En segundo término, la teoría francesa apoyada por España y condicionada por Alemania, considera a la UEO como brazo armado de la CE, con sus propias responsabilidades, y por fuera, o en paralelo, con la OTAN. El condicionamiento alemán a esta teoría estriba por una parte en su inteligencia con los EE.UU. de asociar en cierto modo a la OTAN a algunos países del Este, como Polonia, Checoslovaquia y Hungría. La otra alternativa de Bonn consiste en apoyar al proyecto francés de otorgar a la CE nuevas responsabilidades en Seguridad y Defensa.

En resumidas cuentas, la fase de transición en que hoy se encuentra la Alianza Atlántica pudiera desembocar en una síntesis entre las tesis ítalo-británicas y las franco-hispano-alemanas. Pero en todo este amplio y complejo proceso, que ha venido forzado por los sucesos en el Este, hay que escuchar a los Estados Unidos, hoy día y de modo indiscutible la primera potencia mundial en todos los órdenes, que algo tendrá que decir acerca de la definición de una política de seguridad común para la todavía en suspenso UPE o Unión Política Europea, y mientras ello ocurra, la OTAN, a nuestro juicio, es insustituible a pesar de sus limitaciones de «fuera de zona» y otras de menor cuantía.

J. L. T.

MARINA MERCANTE

La flota mercante mundial sigue creciendo

Es el segundo año consecutivo que la flota aumenta de forma sensible. Este hecho obedece principalmente a dos factores:

- Las entregas de buques nuevos, que ya comenzaron a aumentar en el año 89, experimentaron un nuevo ascenso, que resulta especialmente importante en buques de carga seca, totalizando, según Fearnleys, 21,7 millones de TPM.
- Al mismo tiempo, las bajas, tanto por pérdidas como por desguaces, aun aumentando ligeramente respecto al año anterior, totalizaron según la misma fuente 4,9 millones de TPM.

Según datos del Lloyd's Register of Shipping (Statistical Tables), el 1 de julio de 1990 la flota mundial comprendía 78.336 buques, con un total de 423.627 millones de TRB. Así pues, había aumentado muy sensiblemente tanto el tonelaje de la flota, que en la misma fecha del 89 ascendía a 410.480

millones de TRB, habiendo crecido un 3,1 por 100, como el número de buques, que se había incrementado en un 2,8 por 100 (puesto que el año anterior sumaba 76.100 unidades).

La cartera de pedidos, que ya el año pasado se había incrementado en un 37 por 100, creció durante el 90 en otro 24 por 100, totalizando 62,7 millones de TPM, de los cuales casi 49 millones son para entrega en 1991-92. Por tanto, es previsible que la flota siga en franco aumento en los próximos años, y ello podría generar a medio plazo un excedente de oferta de cierta importancia.

Respecto a la distribución de la flota por países de abanderamiento, los mayores crecimientos relativos en las principales flotas los experimentan: Noruega (50,2 por 100), Malta (35,7 por 100), Bahamas (17,7 por 100) y Liberia (14,3 por 100), que incrementando su tonelaje en casi siete millones de TRB vuelve a tomar clara ventaja respecto de Panamá. Precisamente es este último país el que sufre el mayor descenso relativo (-17,7 por 100), seguido del Reino Unido (-12,2 por 100) y Filipinas (-9,3 por 100).

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo

Actualmente, a través del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, hoy día en fase de desarrollo, se está dando respuesta diaria y continua a incidentes y accidentes en la mar de todo tipo y entidad, en una labor callada, pero que no por ello se ha de ignorar.

La actuación operativa se coordina a través de los centros de Coordinación de Salvamento y LCC, y se realiza con las unidades operativas de superficie o aéreas, tanto propias como de otro organismo o entidad con las que se ha establecido convenio o acuerdo de colaboración a nivel internacional/nacional, autónomo, regional o local.

En este sentido se recuerda que el Plan actualmente se encuentra en fase de desarrollo. Y una vez completado seguirá estando «vivo», a efectos de perfeccionamiento y alcanzar las máximas cotas de eficacia, para lo cual siempre los medios podrán parecer escasos.

Pero desde un punto de vista racional y lógico el Plan elaborado, una vez desarrollado, podrá satisfacer adecuadamente las actuales necesidades.

Modernización de los puertos españoles

Las declaraciones del ministro de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, don José Borrell, en el sentido de que su Ministerio está elaborando un proyecto para abordar de forma inmediata una reforma que refuerce la unidad de gestión de los puertos mediante la creación de un consorcio que agrupe a las entidades públicas que gestionan estos organismos como si de empresas privadas se tratara, pone de manifiesto que la entrada en vigor del

Mercado Único supondrá la necesidad de realizar algunos trabajos de adaptación para poder competir, si no con ventaja, sí en igualdad de condiciones, ante los socios comunitarios en materia portuaria.

Para que esta competencia sea posible, los puertos españoles deberán adaptarse a sus propias realidades, especialmente al hecho de su dispersión, lo que dificulta considerablemente la implantación de nuevas tecnologías o los pocos calados de algunos muelles.

Según un análisis elaborado por la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones sobre el sistema portuario español, la importancia económica de los puertos en el conjunto de la economía española se deduce a través de varias consideraciones.

En primer lugar, el 90 por 100 de las importaciones y el 75 por 100 de las exportaciones, en toneladas, entran por los puertos en España.

Los datos más relevantes de la cuenta de resultados del conjunto del sistema portuario correspondiente a 1990 son: un total de facturación de 66.700 millones de pesetas; los gastos de personal ascendieron a 19.400 millones; el total de gastos corrientes, a 28.800; el *cash-flow* sumó 37.900 millones de pesetas, y las dotaciones para amortizaciones ascendieron a 14.100 millones.

Las cifras de inversiones previstas para 1991 suman un total de 40.406 millones de pesetas, de los que 36.706 millones corresponden a recursos propios y 3.700 millones se inscriben en las subvenciones del Estado.

Por lo que respecta a 1992, la inversión ascenderá a 50.582 millones de pesetas, de los que 40.482 pertenecen a recursos propios, mientras que los otros 9.000 serán subvencionados por el Estado.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

La pesca en aguas marroquíes

Algo más de 700 barcos españoles faenan habitualmente en las aguas del caladero marroquí. Son buques con base, fundamentalmente, en Canarias, Andalucía y Galicia, aunque también los hay de la Comunidad Valenciana, y de los puertos de Ceuta y Melilla. Son pesqueros que extraen especies como el calamar, el choco, el salmonete, el besugo, el pez espada, la pescadilla o la gamba, entre otras, y que dan trabajo a cerca de 11.000 pescadores españoles. Además de ellos faenan también en esas aguas 45 barcos portugueses, ocho franceses, dos holandeses y algunos otros griegos y daneses, aunque estos últimos de forma más esporádica. Todos ellos además de los propiamente marroquíes, estimados en una cifra cercana a los 150.

La presencia de estos barcos en aguas marroquíes se debe al acuerdo firmado por la Comunidad Europea con el Reino alahuita, como sustitución a acuerdos anteriores firmados únicamente por España y el país magrebí. Un acuerdo que beneficia a las dos partes, pero que no ha estado exento de problemas en el pasado, aunque el último año se ha desarrollado con plena calma, después de las protestas de los españoles por la inseguridad jurídica con que trabajan. El acuerdo, que ahora se renegocia entre Bruselas y Rabat para un nuevo período de vigencia, hace posible que los mercados españoles se vean abastecidos de pescado fresco.

Ante la renegociación del acuerdo entre las autoridades marroquíes y las de Bruselas, los pescadores españoles esperan que, al menos, se mantengan el mismo número de licencias y las mismas condiciones que les han permitido trabajar en los últimos años y, sobre todo, en el último ejercicio.

Pesqueros españoles indultados por Argentina

En un gesto que fuentes diplomáticas consideraron de «buena voluntad» por la visita oficial del Príncipe de Asturias, se conoció el indulto de los tres pesqueros españoles detenidos cuando presuntamente faenaban dentro de las aguas jurisdiccionales argentinas.

Los barcos afectados por la medida son el *Navegante*, el *Urabín* y el *Villa Mogor*, que aguardaban en Puerto Madryn la apertura de los correspondientes sumarios tras ser apresados por buques de guerra argentinos. Otros incidentes de este tipo se han producido con anterioridad. El más grave tuvo lugar en julio, cuando la captura del pesquero *Playa del Canaval* originó varios disparos de advertencia por parte de los navíos argentinos. El indulto de los últimos pesqueros abre la posibilidad de un diálogo más fluido entre las dos cancillerías para prevenir o, al menos, suavizar futuros incidentes.

Según señalaron fuentes de la representación diplomática española en Buenos Aires, a la mayor afluencia de pesqueros españoles frente a las costas argentinas se suma la inexistencia de acuerdos en este terreno entre los dos países.

Su condición comunitaria impide a Madrid suscribir unilateralmente ningún tratado de pesca, cuestión que hoy por hoy está paralizada entre la Argentina y la CE por la cuestión de las islas Malvinas.

Subvenciones de la CEE para modernizar pesqueros

Galicia y el País Vasco fueron las comunidades que recibieron más subvenciones estatales y de la Comunidad Europea para modernizar su flota pesquera durante 1990, según un informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). Tras estas dos regiones, con un 60 por 100 de la sub-

vención total, se sitúan, a bastante distancia en dinero, Andalucía, con 670 millones de pesetas, y la Comunidad Valenciana, con casi 500.

La comunidad gallega presentó 67 proyectos para modernizar sus buques, en los que se invirtieron 2.741 millones de pesetas, de los que la Comunidad Europea financió 600 millones y el Gobierno Central 198 millones. Tras Galicia, la inversión en el País Vasco ascendió a 2.593 millones de pesetas para los 62 proyectos de reforma que contaron con una subvención europea de 254 millones, mientras que Andalucía, la tercera comunidad que más ayudas ha recibido, obtuvo 164 millones de pesetas de este organismo y casi 48 de subvención estatal.

En otras regiones la Comunidad Europea destinó 89 millones de pesetas para los cinco buques de pesca canarios, que recibieron además 25 millones de la Administración Central, en tanto que la Comunidad Valenciana percibió 86,5 millones de la CE y otros 43 del Estado. Baleares dedicó 4,5 millones de pesetas para el único proyecto presentado el año pasado que fue subvencionado con 1,3 millones, y la ciudad de Ceuta invirtió 18 millones, de los que la CE aportó 3,5 y la Administración 1,7, para la reforma de un buque.

J. S. A.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Disminuye la contratación naval

La fuerte atonía que atraviesa el mercado mundial de construcción naval desde la crisis del golfo Pérsico, junto con el descenso de siete puntos en el volumen de ayudas públicas fijado en el nuevo Real Decreto sobre primas, de acuerdo con la VII Directiva de la CE, ha provocado una fuerte caída del 87 por 100 en la contratación de los astilleros españoles durante el primer trimestre de este año.

De acuerdo con los datos de la Gerencia del Sector Naval del Ministerio de Industria, entre enero y marzo de este año los nuevos contratos formalizados por los astilleros españoles totalizan únicamente 36.539 toneladas compensadas (CGT), frente a las 275.317 CGT contratadas en el mismo período de 1990.

Este descenso ha afectado especialmente a los contratos para exportación, que caen un 90 por 100, pasando de 262.748 CGT en los tres primeros meses de 1990 a sólo 25.768 CGT en el mismo período de este año. La contratación nacional retrocede un 14 por 100 y se sitúa en 10.753 toneladas compensadas, 1.816 CGT menos que en enero-marzo del ejercicio precedente.

A pesar de estos resultados negativos, la cartera de pedidos de los astilleros españoles se mantiene por encima del millón de toneladas compensadas, 1.007.260 CGT, que, aun siendo un 16 por 100 inferior a la existencia a 31 de marzo de 1990, garantiza trabajo para más de dos años al conjunto del sector.

Mientras que los grandes astilleros, en su mayor parte, presentan un nivel aceptable de pedidos, los pequeños astilleros, necesitados de contratos, se encuentran perjudicados por el recorte de las primas, que, según responsables del sector, son «insuficientes para compensar los costes de producción».

La Comisión Europea prorroga las ayudas a la construcción naval española

La Comisión Europea ha concedido al Gobierno español una prórroga hasta 1993 para el otorgamiento de ayudas a una nueva reconversión naval. Sin embargo, Bruselas rebaja del 20 al 13 por 100 las ayudas máximas admitidas por barco construido.

El plazo ahora aprobado por el Ejecutivo Comunitario se extiende hasta 1993 y cada año se podrán conceder ayudas hasta un tope de 25.000 millones de pesetas.

La Comisión ha señalado que ya se había previsto un plan especial de ayuda a la reestructuración naval española, y ha apuntado que cada ayuda que supere los 1.300 millones de pesetas debe notificarse a la Comisión.

En el capítulo de ayudas a la construcción, la Comisión Europea autoriza para este año sólo la concesión de una ayuda del 13 por 100, respecto del valor del contrato del buque, al igual que el resto de los países comunitarios. Para los buques pequeños, con un contrato inferior a los 1.300 millones de pesetas, la cuantía no excederá del 9 por 100.

El Gobierno español había solicitado una prórroga que contemplase ayudas máximas de un 20 por 100 del valor para los buques grandes y del 14 por 100 para los pequeños.

Respecto al techo máximo de la ayuda autorizada para la construcción de buques, este año no deberá exceder los 25.000 millones de pesetas, y para 1992 y 1993 la Comisión ha manifestado que éste no podrá superar el límite que fije para toda la Comunidad en estos dos años.

En este momento, los «Doce» negocian la firma de un acuerdo multilateral que recoja la suspensión total de las ayudas a la construcción naval en un horizonte no muy lejano.

J. S. A.



ECOLOGÍA MARINA

Operaciones contra la contaminación del mar

El Centro Nacional de Salvamento Marítimo opera desde el pasado mes de febrero con nuevas instrucciones de actuación en las operaciones contra la contaminación del mar. Desde entonces, la Dirección General de la Marina Mercante se ha preocupado por darlas a conocer en las Comunidades Autónomas ribereñas que, a su vez, las han difundido en sus municipios costeros.

Consciente de la importancia del tema, en Marina Mercante se ha elaborado un informe en el que quedan recogidas las normas a seguir ante un accidente en el que se detecte una pérdida de hidrocarburos, con la consiguiente contaminación del medio acuático o del litoral. En el informe, enviado a las distintas Comunidades Autónomas con salida al mar, se da cuenta de los pasos que han de seguir todas y cada una de las instituciones implicadas en la lucha contra la contaminación marina, con el fin de determinar una actuación rápida y eficaz en caso de tener que solucionar un problema de contaminación medioambiental.

La Capitanía de Puerto de la zona marítima donde se ha producido la contaminación sería la encargada y la responsable de las operaciones registradas en el área siniestrada, según las órdenes que le lleguen desde el Centro Nacional de Salvamento Marítimo en Madrid.

En el supuesto de que un buque, presunto causante de un siniestro de contaminación, se encuentre fondeado en puerto español o esté prevista su entrada en alguno de nuestros puertos, el capitán de puerto evitará que tal buque se haga de nuevo a la mar hasta que su armador o responsable legal garantice la cobertura de los posibles daños y gastos producidos por la contaminación. Así, en virtud de la magnitud del siniestro, la Dirección General de la Marina Mercante ha establecido unas cuantías de hasta 10.000 pesetas/litro en accidentes en los que se hayan perdido hasta 100 litros de crudo y 20.000 pesetas por litro cuando la magnitud del siniestro alcance los 1.000 litros de petróleo derramados. Cuando el accidente sea de mayor gravedad corresponderá al director general de la Marina Mercante, al ministro de Transportes o al Consejo de Ministros decidir la cuota a pagar por los responsables del buque siniestrado; de acuerdo con lo establecido en el título II de la Ley de Costas.

Fondeo de buques petroleros en aguas nacionales

Los accidentes marítimos ocurridos en Italia han sensibilizado a la opinión pública de tal modo que cuando se tuvo la noticia de que siete superpetroleros

de bandera extranjera permanecían fondeados en aguas del golfo de Cádiz, en espera de recibir órdenes de sus armadores para descargar el crudo que llevaban en su interior, las autoridades españolas se vieron en la necesidad de actuar ante la inexistencia de un instrumento legal que contemplase el supuesto.

En el mundo del transporte marítimo es habitual que, una vez cargados, los superpetroleros permanezcan fondeados en un punto en el mar a la espera de que en el mercado internacional suban los precios de crudo. A partir de ese momento los armadores les dan órdenes y determinan el puerto de descarga del carburante.

Hasta el momento, no existía ningún instrumento legal que regulara la permanencia de buques en aguas de nuestra competencia, sin tener como destino uno de nuestros puertos. A partir de ahora, el buque-tanque que pretenda fondear en tales circunstancias deberá solicitar un permiso a la Administración marítima española que, una vez tenga conocimiento de los datos de la embarcación, podrá o no autorizar la presencia del barco.

Cuando la Administración lo permita, el barco deberá fondear en la posición geográfica dictada por las autoridades marinas y ser sometido a una inspección de seguridad a su llegada al fondeadero, donde deberá contratar a un remolcador que, durante su estancia, permanecerá en posesión de espera. Asimismo tendrá que mantener el equipo de propulsión en situación de funcionamiento inmediato, la línea del sistema contra incendios preparada y las señales reglamentarias de fondeo. Cada quince minutos tendrá que comprobar su situación geográfica y anotarla en el Diario de Navegación y, durante su estancia, deberá mantener las guardias de puente y máquinas y no podrá realizar ningún trasiego de carga, limpieza de tanques, ni trabajos de reparación sin previa autorización.

J. S. A.

CULTURA NAVAL

Exposición de pinturas sobre el Rey en la mar

Organizado por el Real Club Náutico de Barcelona, con motivo del XVIII Trofeo «Conde de Godó», se ha celebrado en dicho Club una exposición de pinturas sobre el Rey en la mar, de Joan Martí.

Según el escritor Baltasar Porcel, puede establecerse un paralelismo entre Don Juan Carlos de Borbón navegante y el Rey Juan Carlos I al timón de la nave del Estado. Dos aspectos, entonces, resaltan veloces: la honda habilidad con que el Monarca supo capear en un primer momento las entonces revueltas aguas de la Historia, y la visión a largo término, a horizonte abierto, con que laborará después. Porque el Rey se nutre de verdades tan sencillas como contundentes, tan claras y decisivas como el mar y su fuerza.

FILATELIA NAVAL

Por el hecho de considerarse a Madrid capital europea de la Cultura, ante los acontecimientos del año 1992 y como cuarto grupo de otras actividades y conmemoraciones como el V Centenario del Descubrimiento de América, la Exposición de Sevilla y los Juegos Olímpicos de Barcelona, ha aparecido la primera serie de sellos con este título. El Banco de España; el Instituto de San Isidro; la Fuente de Apolo, sita en el Paseo del Prado, y la estatua de don Álvaro de Bazán de la plaza de la Villa, en Madrid, son los motivos que figu-



MADRID
29 JULIO 1991

PRIMER DIA
DE CIRCULACION

ran en esta serie y, claro es, agrada observar que aquel gran marino tenga de nuevo un sello, dado que con anterioridad, en 1966, tuvo otro. Este nuevo sello de don Álvaro es de 25 pesetas, pero al igual que los otros tres de la serie es de poca calidad.



Por lo que respecta a sellos extranjeros, sólo con los realizados por administraciones postales de la Comunidad británica hay una amplia referencia, que es de este tenor:

BAHAMAS: La cuarta parte de la serie dedicada al Descubrimiento de América se forma con los valores de 15, 40, 55, 60 centavos y 1,50 dólares de la Zona del Caribe, siendo este último nominal, una hoja bloque. Reunida la serie completa, hay una amplia panorámica de la gesta de Colón.

GEORGIA DEL SUR: Cuatro naufragios famosos ocurridos al destrozarse los buques contra los acantilados y escollos de estas islas significa un grupo de 12, 26, 31 y 62 peniques. Los naufragios son de los buques llamados *Brutus*, *Bayard*, *Karrakatta* y *Louise*.

TRISTÁN DE ACUÑA: A su vez, esta isla ha hecho también cuatro sellos de 10, 25, 35 y 50 peniques, donde figuran estos buques de la Marina de

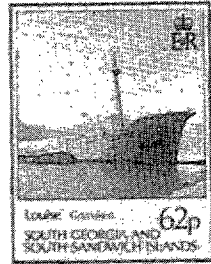
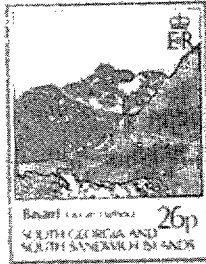
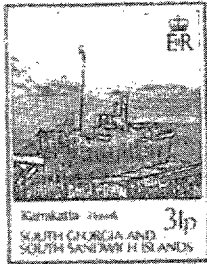
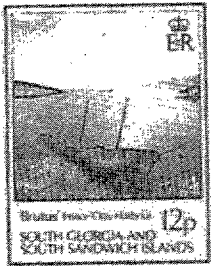
guerra británica: HMS *Milford* (1938), HMS *Dublin* (1923), HMS *Yarmouth* (1919) y HMS *Carlisle* (1938).

A este conjunto hay que añadir otro, con tasas de 10, 25, 35 y 50 peniques, donde figuran los HMS *Pyramus* (1829), HMS *Penguin* (1815), HMS *Thalia* (1886) y HMS *Sidon* (1858).

ASCENSIÓN: Para los servicios de esta isla, el Correo británico ha dispuesto desde hace muchos años de unos buques correo. Uno de los primeros fue el *Garth Castle* (construido en 1910). A éste siguió el RMS *St. Helena*, que por cierto participó en la guerra de las Malvinas en el año 1982, al que sustituyó el RMS *St. Helena II*. La serie de sellos hechos por esta administración postal hace referencia a los tres barcos mencionados, y, principalmente, a la botadura de este segundo *St. Helena*, el día 31 de octubre de 1989.

TERRITORIO BRITÁNICO EN EL OCEANO ÍNDICO: Se cumple ahora el 25 aniversario de la creación de este territorio y se celebra con tres efectos de 20, 24 peniques y una libra esterlina.

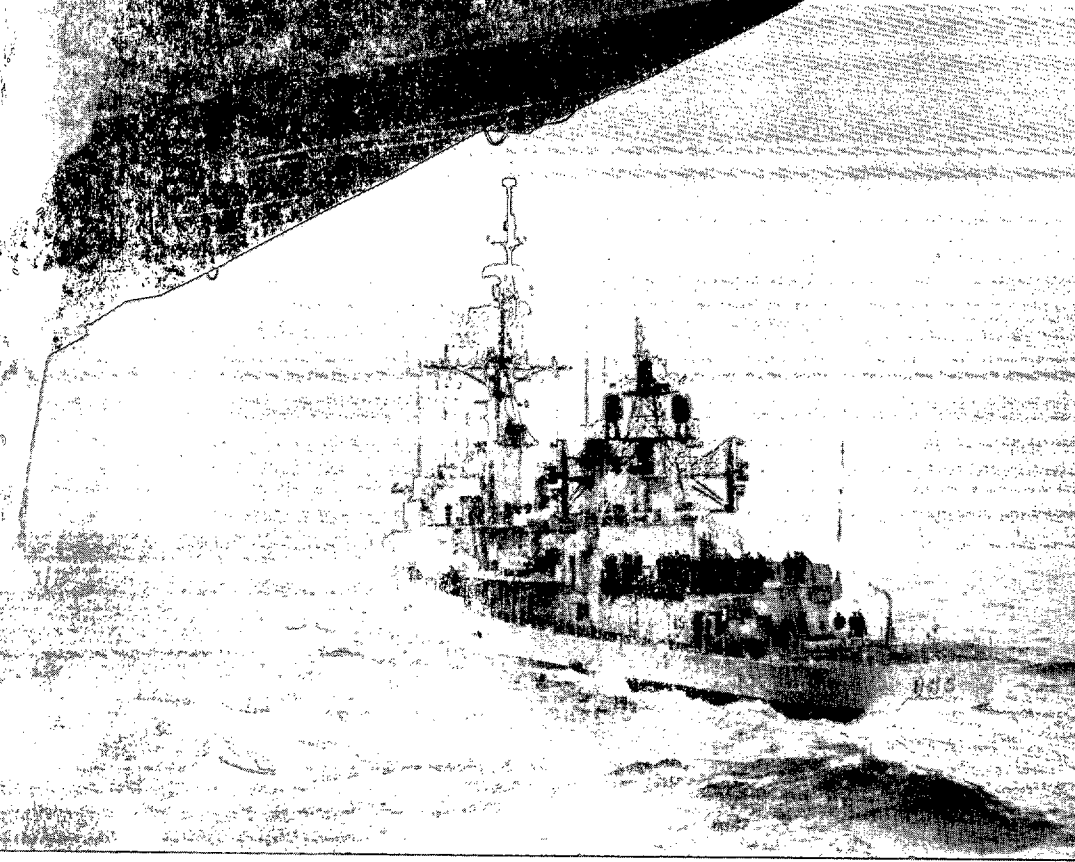
ISLA DE NORFOLK: Cuatro barcos de distintas nacionalidades: *La Dunkerquoise* (de la Marina de guerra francesa), el *Dimitri Mendeleev* (barco científico soviético), el petrolero *Pacific Rover* y el HMAS *Whyalla* (patrullero de la Marina de guerra australiana) se muestran en sellos de 45, 50, 65 centavos y 5 dólares australianos.



TERRITORIO ANTÁRTICO BRITÁNICO: Se cierra esta amplia relación con la emisión que este territorio dedica al agujero de ozono en el Antártico. Cuatro valores, de 12, 26, 31 y 62 peniques. Ha de indicarse que la Marina de guerra británica ha intervenido activamente en las investigaciones correspondientes, y por ello reseñamos aquí este grupo del signos del correo.

Luis MARÍA LORENTE





Los que se van. Autor: Vicente Juan Olmos Blázquez.

LIBROS Y REVISTAS



LIBROS

SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: **Crónica de las promociones de Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina, 1537-1990.**—Editorial Naval. Madrid, 1991; 213 páginas.

La Editorial Naval ha publicado esta *Crónica de las promociones de Oficiales del Cuerpo de la Infantería de Marina*, de la que es autor el coronel de dicho Cuerpo don Antonio Sánchez Pastor. Obra de paciente labor investigadora, en la cual éste «pretende censar cuantas promociones de oficiales de Infantería de Marina de la Armada ha habido, y también a aquéllos del Cuerpo General de la Armada que han mandado tropas de Marina», es, a nuestro juicio, si no exhaustiva, sí, por lo menos, la más completa y la primera de las publicadas hasta ahora. Ya el fallecido general Rivas (q. e. p. d.), en su momento, había trabajado sobre el mismo tema, aunque su trabajo no llegó a publicarse y se guarda actualmente en el Museo Naval. Por eso, cierto es, estimamos necesaria la publicación de este ordenamiento que, Sánchez Pastor, ha hecho con acierto y puesta al día.

El libro, después de un *Preámbulo* del autor, en el que explica su intención al publicarlo, se divide en cinco épocas: la primera (1537-1717) y la segunda (1717-1827) comprenden la creación de los Batallones de Marina y la incorporación a ellos de Oficiales del Cuerpo General de la Armada (año 1717), la tercera época (1827-1931), la cuarta (1939-1943) y la quinta (1944-1990). En todas estas épocas da unas explicaciones sobre las vicisitudes ocurridas en el

Cuerpo en lo que a Oficialidad se refiere; sabido es que los primeros oficiales pertenecieron al Cuerpo General de la Armada, hasta el año 1827 en que, con la creación de la Brigada Real de Marina, se creó una «Academia de la Brigada Real de Marina», para la «formación de Oficiales propios», aunque, en algunos momentos, las necesidades del servicio obligaran a la incorporación de algunos del Ejército.

Termina con un *A modo de epílogo* y una *Bibliografía*. La *Crónica*, muy bien presentada y con varias ilustraciones en color, merece nuestros plácemes, animando al coronel Sánchez Pastor a que continúe en su labor investigadora y esperando que ésta dé sus frutos, considerándola muy útil y necesaria en toda Biblioteca de Marina, especialmente en las del Cuerpo de Infantería de Marina.



F.

GARCÍA CORTÁZAR, Fernando, y LORENZO ESPINOSA, José María:
Historia del mundo actual.—Alianza Universidad. Madrid; 445 páginas.

Normalmente, para disponer de una Historia universal contemporánea había que recurrir a obras escritas por autores extranjeros, y de las mismas se podía disponer de una versión traducida al español, o a ejemplares en la lengua original. Así, a lo largo de muchos años se han vendido entre nosotros muchos ejemplares del libro de Malet-Isaac, o los numerosos escritos por ese magnífico historiador como es J. B. Duroselle, cuya *Histoire diplomatique de 1919 à nos jours* (Daloz-París), es sencillamente extraordinaria.

Ahora aparece una atractiva obra de todo cuanto ha sucedido en el mundo a partir del año 1945, escrita por don Fernando García Cortázar y don José María Lorenzo Espinosa. Este libro ya va por su segunda edición (la primera es del año 1989) y en la misma se recogen todos los acontecimientos mundiales hasta 1989. Esperemos que dentro de poco haya una tercera edición actualizada, dados los múltiples acontecimientos que han ocurrido en el mundo.

Consta de catorce amplios capítulos, llevando el primero el título de *El mundo de la postguerra*, que termina con los acontecimientos ocurridos tanto en la plaza de Tiananmen de Pekín, como los sucesos ocurridos en la ciudad rumana de Timisoara (o Temisora). La idea de los autores de este libro no ha sido construir una historia de opiniones al modo anglosajón (aunque las haya por docenas), ni han aspirado a la manualidad cronológica que, sin embargo, es tratada con respeto. El objetivo es más bien sugerir o completar, para que así el lector pueda extraer opiniones y comentarios de todo cuanto figura en este amplio texto.

En resumidas cuentas, tenemos así una obra sobre la Historia contemporánea universal, escrita por dos españoles, con nuestra mentalidad y con nuestra forma de expresarnos y contemplar los acontecimientos.



L. M. L.

FEJTO, François: **Réquiem por un imperio difunto.**— Editorial Mondadori. Madrid, 1991.

Hoy día, en que se olvida frecuentemente la historia, incluida la reciente, mucha gente se pregunta el porqué de los sangrientos sucesos acaecidos en Yugoslavia. Pues bien, en este excelente y bien documentado libro que comentamos, el lector podrá encontrar cumplida respuesta a este interrogante. En esta obra se pasa revista al desaparecido imperio austro-húngaro y a las causas y consecuencias de su destrucción.

Aquella voluntad destructora de los aliados de la primera guerra mundial se basó en dos razones fundamentales; en primer lugar, una motivación estratégica, ya que Austria-Hungría se había convertido en un instrumento del expansionismo prusiano. La segunda razón pudiera enmarcarse en aspectos ideológicos, y como resultado de todo ello se había sembrado la semilla de la segunda guerra mundial, ya que en aplicación de la teoría de las nacionalidades, seis millones de checos absorbieron a tres millones de eslovacos y a otros tantos de alemanes. La segunda gran guerra tampoco pudo arbitrar soluciones satisfactorias, y ahí tenemos los resultados.

P. J. L.



SÁNCHEZ BRUN, Isidro: **Toda mi posesión del alba.**—Valencia, 1991; 59 páginas.

Se trata de cinco poemas, a los que precede un *Prólogo*, titulados: *Estos ortos del alba*, *Y todo fue devuelto al paraíso*, *Una cálida lluvia nos recorre*, *A la orilla desnuda de mis brazos* y *Memoria del exilio*, reunidos en un volumen: *Toda mi posesión del alba*, del que es autor don Isidro Sánchez Brun; premiado en el II Concurso literario convocado por el Centro Cultural de los Ejércitos, de Valencia. Libro interesante, y, creemos, merecidamente galardonado, por la expresión imaginativa de este poeta, que cuenta en su haber con otros varios premios, y cuya gran sensibilidad se refleja en el ritmo y calidad musical de sus versos.

F.



INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS: **Consecuencias de la reducción de los arsenales militares negociada en Viena, 1989. Amenaza no compartida.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Actualmente está plenamente aceptado el criterio de que en caso de producirse un enfrentamiento entre Estados no primeras potencias su duración

sería breve, ya que el resto de los demás Estados actuará de forma inmediata con diversas clases de presiones para obligar a los beligerantes a concertar la paz para evitar que un conflicto local pueda degenerar en otro más generalizado.

Con esta temática a título general, se ha celebrado en el CESEDEN, Instituto Español de Estudios Estratégicos, un Seminario de Estrategia Operativa o estrategia de corto alcance en el espacio y en el tiempo, que referida a España se encuadra en unas coordenadas definidas por lo que se denomina «Amenaza no compartida», aplicada a posibles contenciosos que puedan avisarse peligrosamente y que por sus peculiaridades de desarrollo zonal pudieran no contar con la posible ayuda de nuestros aliados occidentales.

Y.



VARIOS: Estudios (nuevos y viejos) sobre la Frontera.—Centro de Estudios Históricos. Departamento de Historia de América. Madrid, 1991; 421 páginas.

Agrupar este libro varios trabajos referentes a la Frontera de la América española, expuestos en un Seminario que, coordinado por don Salvador Bernabeu Albert, se celebró en el Departamento de Historia de América «Fernández de Oviedo», del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, con la idea de «analizar tipológicamente algunos de los aspectos que se desarrollaron por el ancho mundo fronterizo desde la ocupación del suelo, poblamiento, intercambios con la población aborigen, comercios legales, contrabando, defensa y milicia, hasta la participación o el rechazo que realizaron las etnias indígenas a las múltiples ofertas europeas, sin olvidar las tentativas que efectuó el Estado español para impedir la ocupación indebida de tierras por parte de otras potencias»; a estos trabajos se han unido otros, publicados anteriormente, que «perfilan los rasgos creativos fronterizos, en un intento de completar aquellas intencionalidades y propósitos». Precedido de una *Introducción* de su coordinador don Francisco de Solano, comprende 13 estudios, todos de gran interés, tales como *La frontera californica de las expediciones cortesianas a la presencia convulsiva de Gálvez (1734-1767)*, por don Salvador Bernabeu Albert, en él hace un documentado estudio de la actuación de don José Gálvez, visitador general de la Nueva España, que tuvo una lucida y destacada actuación en la señalización y mantenimiento de la frontera del Noroeste, donde «el factor marítimo alcanzó su máximo apogeo». Otro, *La ciencia en las comisiones de límites hispanoportugueses: su proyección internacional*, es su autor don José Sala Catalá, se refiere a la «Literatura científica realizada por las comisiones de límites», y al «Alcance de los trabajos de las comisiones delimitadoras». Don Juan Pimentel, en *La frontera austral. La Monarquía hispana y la fundación de Nueva*

Gales del Sur (1788), estudia el mundo del Pacífico, la fundación de la colonia británica de Australia, lesiva para los intereses españoles, y las actividades de nuestros navegantes y exploradores, haciendo resaltar «cómo el gobierno de la Monarquía reaccionaba, echando mano una vez más de la ciencia y de la Real Armada para resolver sus problemas de información en el ámbito ultramarino».

Este es el intento de la obra al reunir una serie de trabajos, «nuevos y viejos», para obtener la aproximación más cercana a esa frontera, cada día más merecedora de atención, colaborando a su más perfecta definición, que, a nuestro juicio, lo consigue. Algunos mapas acompañan al libro.

F.



McCAIN, Morris: **Control de Armamentos. Opciones.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Con objeto de que el lector se familiarice con el tema del control de armamentos, el autor del libro que comentamos nos ofrece tres clases de información: técnica, lógica e histórica. Así, la primera parte describe las armas en torno a las que gira el control de armamento nuclear, como son los aspectos físicos fundamentales, los sistemas de lanzamiento y transporte, las armas de alcance intermedio, las de alta precisión, etc.

En la segunda parte se analiza la intrincada lógica de la doctrina estratégica, es decir, la forma de cómo Washington y Moscú consideran que pueden utilizar sus armas nucleares. Por último, la tercera parte nos presenta la trayectoria histórica de aciertos y fracasos en el tema del control de armamentos, desde final de 1979, exponiéndose los aspectos principales de los distintos tratados, desde el de Prohibición Parcial de Pruebas Nucleares hasta los SALT II, el largo silencio de la década de los 80 y la reanudación de las conversaciones de Reagan y Gorbachov.

J. L. T.



JUAN, Jorge, y ULLOA, Antonio de: **Noticias secretas de América.**—Historia 16. Madrid, 1991; 778 páginas.

Historia 16, en su Colección de «Crónicas de América», incluye ahora estas *Noticias secretas de América*, de las que fueron autores don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, primera edición, con *introducción* y *notas* de don Luis. J. Ramos Gómez. Sabida es la misión encomendada a estos dos jóvenes guardiamarinas, ascendidos a tenientes de navío por circunstancias comprensibles, que formaron parte de la expedición organizada por la Academia de Ciencias de París para la medición del grado terrestre en el ecuador, que

llevaron a cabo con gran éxito. No fue esta sólo la misión que se les encomendó, también, dicen los autores, otro de los encargos que se les dio «fue el de adquirir con exactitud y la más posible prolijidad y atención, todo lo que pareciese digno de ella acerca del gobierno, administración de justicia, costumbres y estado de aquellos reinos, con todo lo tocante a su civil economía, militar y política»; cierto es que cumplieron con esta misión que les encomendara el marqués de la Ensenada; la obra está dividida en doce sesiones y seis puntos, en éstos, el tema que tocan es el de la Marina en la Mar del Sur, pieza clave para la defensa de estas costas del Pacífico, aquí tratan, entre otras cosas, «de los puertos principales, astilleros y arsenales de las costas de la Mar del Sur, sus defectos y forma de corregirlos; maestranza; estado del Cuerpo de Marina; hospitales y navíos marchantes en dichas costas», etc.; sin embargo, pese a que estas *Noticias secretas* se han considerado como un informe veraz, parece ser, señala don Luis Merino (1956), que «el Consejo ni lo usó para basar sobre él ninguna reforma transcendental, ni lo citó, que sepamos, como referencia documental de ninguna de sus aseveraciones o informaciones al rey sobre los territorios de Indias».

El título de *Noticias secretas de América* se lo dio David Barry, al publicar la obra en Londres (1886), siendo en realidad su título: *Discurso y reflexiones políticas sobre el estado presente de los Reinos del Perú y Discurso y reflexiones políticas sobre el estado presente de la Marina en los Reinos del Perú*. Preciso es decir, que esta publicación de David Barry no es muy exacta, ya que el libro, editado y reeditado varias veces, unido a los fallos propios del manuscrito de donde lo tomó y a la nada buena traducción que de él se hizo, la hacen poco fiable.



F.

SERVICIO OFICIAL DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES: **Boletín de Novedades**.—Publicaciones Oficiales, 1991.

Este Boletín es de gran utilidad para una pronta localización parcial del fondo editorial publicado en el tercer cuatrimestre de 1990 por los distintos Departamentos ministeriales de la Administración del Estado.

Los títulos aparecen numerados consecutivamente, y a esta numeración remiten los índices del título y autores. La ordenación general está hecha por ministerios, y dentro de ellos, por editores u originarios cuyas publicaciones se incluyen clasificadas por colecciones y por temas abordados, con lo que resulta una verdadera ordenación por materias a lo largo de cada Departamento. De esta forma se recogen la totalidad de los títulos que puede tener una demanda continuada, exceptuando, por tanto, los carteles, hojas y folletos de interés temporal.



Y.

GRIGORE, Alexandrescu, y otros: **Influencia del pensamiento militar sobre la guerra en los cinco últimos siglos. El caso rumano.**—Editado en español por la Dirección de Estudios e Investigaciones Operativo-Estratégicas, Prognosis e Historia Militar de Bucarest. Bucarest, 1991.

Restringido hoy día, como territorio estatal, entre las fronteras de la Rumania actual y el espacio etnogenético rumano se ha situado, en lo cultural, y a lo largo de su historia bimilenaria, en el cruce de las civilizaciones de Oriente y Occidente, algo así como puente giratorio en el camino de las invasiones. De manera que Rumania se ha encontrado siempre en el denominado «camino de las maldades» y de todas las tormentas de la Historia.

En los tiempos contemporáneos, con esa constante histórica antes aludida, pusieron su sello elementos y rasgos específicos de la doctrina militar soviética, que influyó profundamente en las manifestaciones originales, creadas por los pensadores militares rumanos que sobre todo en los tres últimos decenios se esforzaron en hacer un enfoque con la especificidad nacional, sobre todo después de diciembre de 1989, con un redimensionamiento de la doctrina propia de la guerra, concebida como defensiva exclusivamente.



J. L. T.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: **Naviera Pinillos: Ciento cincuenta años de historia marinera.**—Santa Cruz de Tenerife, 1991; 250 páginas; ilustraciones.

La Marina Mercante sigue siendo noticia. La Administración ultima el proyecto de la nueva Ley que supondrá profundas modificaciones del sector, pero la actividad marinera sigue también su curso con esfuerzos que se compen en el resultado de una buena gestión.

Precisamente una de las navieras de mayor solera y prestigio en el marco político español, la Naviera Pinillos, acaba de ofrecer su «currículum» en un brillante y bien cuidado libro, escrito con excelente pluma por el periodista canario Juan Carlos Díaz Lorenzo, que ha sabido conjugar datos y fichas con una fluida prosa que le permite historiar la empresa desde el enfoque de su trayectoria emocional e histórica, sin que en ningún momento pese su lectura ni decaiga el interés de cuanto expone.

Ciento cincuenta años de historia marinera avalan la existencia y permanencia de la Naviera Pinillos. Díaz Lorenzo rinde homenaje a los hombres que la dirigieron en un relevo generacional de un buen quehacer, y desde su punto de partida, en la transición de la vela al vapor, hasta el final de singladura, con la contemplación de su actual flota, la información es precisa, objetiva, y diestramente ensamblada a través de un logrado hilo conductor.

El libro, que cuenta con un acertado prólogo del catedrático y académico

de la Real de la Historia don Antonio Rumeu de Armas, se enriquece con un magnífico aporte documental y fotográfico que valoriza la espléndida calidad de su edición.



J. C. P.

FERNÁNDEZ DE QUIRÓS, Pedro: Memoriales de las Indias Australes.—
Historia 16. Madrid, 1991; 444 páginas.

La Editorial Historia 16, en su Colección de «Crónicas de América», presenta ahora estos *Memoriales de las Indias Australes*, escritos por el navegante portugués, al servicio de España, Pedro Fernández de Quirós, con una *Introducción* del escritor y diplomático chileno don Oscar Pinochet de la Barra; complementan éstos las relaciones de sus viajes por el océano Pacífico, en el primero como piloto de la expedición Álvaro de Mendaña (1595-1596), y, en el segundo, como jefe de la expedición (1605-1606).

Cincuenta y cuatro son los *Memoriales*, a lo largo de los cuales vamos conociendo a su autor, «perfecto visionario buscador de nuevos mundos, el precursor del descubrimiento de la Antártida», a la que él llamaba *Tierra o Indias Australes*; van dirigidas a diferentes personajes, entre éstos, al Papa Clemente VII; al rey Felipe III; al piloto Juan Fernández; al arzobispo de Lima, Toribio de Mogrovejo, con el tiempo Santo; al joven piloto Velasco, etc., abarcando los más diversos asuntos, desde lo que debe cargarse en los tres barcos de su flota, narración de sus viajes, vicisitudes ocurridas durante ellos, política española seguida en el Nuevo Mundo, y otros asuntos de mayor o menor interés, haciendo en ellos unas consideraciones de gran valor, que ayudan a conocer una época: «el siglo de los descubrimientos colombinos».

El libro, además de interesante y curioso, lo estimamos necesario para el estudio y conocimiento de lo que fue la obra de Pedro Fernández de Quirós.

F.

REVISTAS

EJÉRCITO. Número 619. Agosto, 1991.

SUMARIO: Documento: Gibraltar. Presentación. Interés británico por el estrecho de Gibraltar (siglos XVI y XVII). Esfuerzos diplomáticos españoles para la recuperación de Gibraltar. Gibraltar: política de mancha de aceite. Gibraltar en la segunda guerra mundial. Valoración militar del Peñón de Gibraltar. Bibliografía. Artículos: La Agrupación Logística de la División

Acorazada. Nuestra andadura por el Kurdistán. «Chaff», una ECM que cobra de nuevo actualidad. La protección de los carros de combate. Las unidades de Operaciones Especiales en la defensa de archipiélagos. Operaciones especiales en el desierto. Dialogando entre profesionales de las armas. Organización y funcionamiento de la Sección de Selección. La torre de fusilería de Canfranc. Historia del fusil de asalto en España. Consejos de un húsar. «La Valtelina». El arte de la guerra en el Renacimiento: panorama técnico y doctrinal. Los hospitales militares, los grandes desconocidos. Premios Ejército. Pensamientos militares en la Historia.

COMENTARIO: Una parte importante de este número (Documento) está dedicado al tema de Gibraltar, asunto siempre vivo, seguramente el único en que estamos de acuerdo todos los españoles sin distinción y del que nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA se ha ocupado en varias ocasiones (véase, por ejemplo, nuestro número monográfico de mayo de 1983). Los artículos que reseñamos constituyen una valiosa aportación de la Revista hermana, comenzando por el documentado trabajo del general Uxó Palasí, en el que recuerda que el interés británico por el valor estratégico del Estrecho aparece ya coincidiendo con el inicio de su expansión naval en el siglo XVI con sus ataques a Cádiz. En 1625 se propone ya en Inglaterra la conquista del Peñón, lo que demuestra un propósito deliberado, aunque no se lleve a efecto sino aprovechando la coyuntura de la guerra de Sucesión. Desde el mismo momento de su pérdida comienzan los esfuerzos de España para su recuperación por la vía diplomática, las más veces —que son las que se estudian en el siguiente artículo—, y otras por la fuerza. El resultado es de todos conocido: el territorio original se fue ampliando por el insidioso procedimiento de la «mancha de aceite». Se examina también el papel del Peñón durante la segunda guerra mundial y los diversos planes de los contendientes para apoderarse de él, por una parte, y de impedirlo, por otra, así como los aspectos decisivos de la actitud de España. Finalmente, en un trabajo que ha tenido considerable repercusión, nuestro colaborador, contralmirante Salgado Alba, expone la valoración militar del Peñón ante las actuales circunstancias, en las que España y el Reino Unido son aliadas como miembros de la OTAN, la UEO y la CEE, y las limitaciones estratégicas, tácticas y logísticas de aquél, llevándole a la conclusión de que su valor militar global es hoy bastante reducido y notablemente inferior al de la Base Naval de Rota, que puede reemplazarle con ventaja dentro de la Alianza, de modo que pudiera llegarse a un acuerdo en el que el «Peñón de la Discordia» pudiera convertirse en el «de la Concordia» para beneficio mutuo y de los demás aliados.

G.



EL CORREO DE LA UNESCO: Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture. París, 1991; 82 págs.

Esta revista mensual, publicada en 35 idiomas y en braille, en su número de agosto-septiembre contiene lo siguiente:

SUMARIO: *Entrevista* con el poeta y novelista marroquí Tahar Ben Jelloun. *Diálogos con el mar*, por Luc Cuyvers. *Fragmentos para una iconografía del mar*, por Edouard J. Maunik. *Los dioses y el abismo*; comprende *El tenebroso océano*, por Rachid Sabbaghi; *Historia de un abandono*, por W. E. Cheong; *Los descendientes de Ulises*, por André Kédros; *Los nómadas del Pacífico*, por Tipene O'Reagan. *Las voces del mar: Al ritmo de las olas*, por Georges Muysyaki; *Yemanjá, la diosa del mar*, por Mario de Arantanha; *La soledad del vigía nocturno*, por Arturo Gillette. *El revés del espejo: El relato del naufrago Urashima Taro o un sueño de eternidad*, por Ninomiya Masayuki; *Moby Dick o el viaje interior*, por A. Robert Lee; *Reflejos en la mar*, por Elisabeth Mann Borgese; *Ritos y símbolos de la travesía*, por Pier Giovanni d'Ayala. *La última frontera: La conquista del océano*, por Don Walsh; *Baychimo, el barco fantasma*, por David Gunston. *Los cuatro pilares del templo de Neptuno*, por Jacques Ferrier; *Solos bajo el mar. Noticias breves. Acción/ UNESCO. Medio ambiente mediterráneo: Un Plan Azul para el futuro*, por Michel Batisse. *Reserva de biosfera*, por José Serra-Vega. *Las rutas de la seda: El regreso del Fulk al-Salamah*, por François-Bernard Huyghe. *Noticias de la UNESCO. Ritmo y compás: Discos recientes.*

COMENTARIO: Si todos los artículos de este número de la revista son interesantes por los asuntos que abordan, necesario es referirnos especialmente al de la mar, a los *Diálogos con el mar*, al que hace tema central, y en el que varios autores procuran «poner de relieve la diversidad de las culturas del mundo. Textos poéticos o eruditos, estudios literarios o etnológicos, análisis históricos, visiones del futuro, advertencias, experiencias personales» se suceden aquí. *El Correo de la UNESCO*, por su presentación, con gran número de ilustraciones en color y por las materias que trata, es, a nuestro juicio, una magnífica revista, merecedora de la más amplia difusión.

F.



REAL ACADEMIA HISPANOAMERICANA. Comisión Nacional del Quinto Centenario. «El posicionamiento astronómico de las costas de América en la expedición de Malaspina», por Alberto Orte Lledó.

A finales del siglo XVIII el posicionamiento relativo del Nuevo Continente respecto al Viejo no estaba aún bien determinado. La invención del sextante y su inmediata aplicación al cálculo de la latitud, y más tarde de la longitud y,

sobre todo, la introducción del cronómetro, proporcionaban los medios necesarios para resolver el problema práctico de la definición de algunos territorios, como la península de California, la navegabilidad del estrecho de Magallanes y el reconocimiento del supuesto paso de Fuca y del resto de la costa noroeste norteamericana. Las áreas de las costas de América del Sur y del Pacífico eran ya visitadas por navegantes de otros países, singularmente franceses e ingleses, y en 1787 los oficiales de la Comisión de las Costas proponen un levantamiento a fondo del área de las Antillas, pero es Malaspina quien realizará la exploración en aquellas otras áreas. Los resultados astronómicos brutos de la expedición de Malaspina, a la altura de la mejor astronomía geográfica de aquellos tiempos, localizaron ya de un modo sistemático una muy extensa zona, carente hasta entonces de un posicionamiento adecuado. El propósito de Malaspina de mejorar el conocimiento de la geografía de la zona menos conocida de América se cumplió a satisfacción; el enlace astronómico con Europa quedó garantizado a través de la red de puntos fundamentales muy interesantes, la medida del continente americano en sus dos direcciones quedó asegurada, y el trazado de las derrotas para o desde los puntos establecidos por él se ponía a la altura de las necesidades prácticas y científicas del siguiente siglo.



G.

NODALES. Editada por el Gremio de Mareantes de Pontevedra. Mayo, 1991.

SUMARIO: Saluda de la Escuela Naval Militar. Dedicatoria del Sr. D. M. Jorge Parada Mejuto. Saluda del Sr. Alcalde de Pontevedra. La concesión del premio Ciudad de Pontevedra al Gremio de Mareantes. Una escultura de Santiago, procedente de Pontevedra, en «Galicia no tempo». A vella «despedida». Un centenario muy nuestro. O Carne dos mariñeiros. «El Chucurruchu». Procesión de enfermos e impedidos. Gremimostra-90.

COMENTARIO: El origen del Gremio de Mareantes de Pontevedra es anterior al siglo XII, y en su ejecutoria constan hechos como su contribución a la construcción de la armada de Gelmírez y su importante aportación en hombres y barcos a la de Castilla, muy particularmente en la conquista de Sevilla, en la que su contingente iba al mando del pontevedrés Payo Gómez Charino. Tuvo gran importancia económica, relacionada sobre todo con la industria pesquera, durante siglos, y su actividad actual es eminentemente cultural, dedicándose a exaltar la tradición marinera de esta ciudad, cuna de ilustres navegantes, entre ellos, quizá el más destacado, Pedro Sarmiento de Gamboa, al que dedica un trabajo en este número nuestro colaborador Amancio Landín Carrasco con motivo del cuarto centenario de su nacimiento.



G.

REVISTA DE HISTORIA MILITAR. Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército. Madrid, 1991 (1.º semestre, núm. 70); 286 págs.

SUMARIO: *Las tropas de África en la guerra civil española*, por don José Gárate Córdoba, coronel de Infantería. *Soneto y glosa al Doncel*, por don Enrique Gallego Gredilla, coronel de Infantería. *El Estado Mayor: la formación de un Cuerpo Facultativo encargado de la dirección de la guerra (1801-1841)*, por don José Ignacio Muro Morales, del departamento de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona. *Katyn. Medio siglo después*, por don Guillermo G. Calleja Leal, doctor en Historia. *El desembarco en Alhucemas. Organización, ejecución y consecuencias*, por don Antonio Martín Tornero, teniente coronel de Infantería. Documentos: Plano del Río Grande de San Pedro en Brasil. Escritos de 1831, entre diversas autoridades, relativos a pliegos dirigidos por anarquistas, uniformidad y detención de don José María Torrijos. Actividades: Cursos, Seminarios y Exposiciones. Bibliografía de varios libros de autores españoles. Obras disponibles editadas por el Servicio Histórico Militar.

COMENTARIO: Se refiere el de *Las tropas de África en la guerra civil española*, al empleo de éstas, deshaciendo el «tema tópico en la literatura», que aludía al carácter extranjero de legionarios y regulares, quedando claro que «eran españoles el 95 por 100 de sus legionarios». Recuerda el *Soneto y glosa al Doncel* al caballero santiaguista Martín Vázquez de Arce, muerto cuando el asedio de Granada por los Reyes Católicos. En *El Estado Mayor: La formación de un Cuerpo Facultativo encargado de la dirección de la guerra (1801-1841)*, se hace un documentado estudio de este Cuerpo «desde sus primeras organizaciones hasta su establecimiento efectivo dentro del Ejército». En *Katyn: Medio siglo después*, tras una breve *Introducción* en la que el autor hace una breve reseña del comienzo de la guerra, con la invasión alemana y la de la Unión Soviética después, la trágica odisea del pueblo polaco, primero enemigo y después aliado contra Hitler; la formación de un Ejército polaco en la URSS al mando del general Anders, al descubrimiento por el Tercer Reich de la matanza de Katyn y la consiguiente ruptura de relaciones del gobierno polaco en el exilio con el soviético. *El desembarco en Alhucemas. Organización, ejecución y consecuencias*, nos recuerda a la terminación de la guerra en Marruecos que, desde el año 1909, constituía una verdadera pesadilla para España; este desembarco fue la causa inmediata de la rendición de Abd-el-Krin y, por tanto, terminación de la guerra. Gran número de ilustraciones, muchas de ellas en color, acompañan a este número.

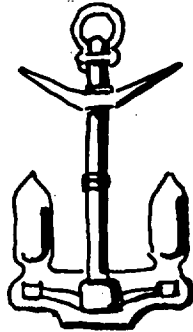


TECNOLOGÍA MILITAR. Núm. 4. Julio-agosto, 1991.

SUMARIO: Editorial: «Una antigua Alianza frente a una nueva amenaza...» Crónica desde Madrid. Balance del poderío militar: Introducción. Península Ibérica: *España. Portugal.* Centroamérica. Sudamérica. Panorama de la industria aeronáutica occidental. «Tormenta del Desierto»: una victoria de libro de texto. Noticias especiales: el Convenio defensivo España/EE.UU. de 1988, ¿qué aporta verdaderamente de novedoso? Noticias. Fichas técnicas.

COMENTARIO: Número monográfico en español dedicado al balance militar de los países iberoamericanos con amplia información cuantitativa de los medios de defensa de los países del área, además de otros datos generales correspondientes a cada uno de los examinados, conteniendo información de gran utilidad para consultas.

G.



El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 28014 MADRID.

REVISTA GENERAL DE MARINA

DICIEMBRE 1991



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 1991
DICIEMBRE
TOMO 221



EDITORIAL	649
TEMAS GENERALES	
Capitán de Navío Francisco Obrador Serra	
SEGURIDAD	651
Capitán de Navío José Luis Tato	
LA NUEVA OTAN	663
TEMAS PROFESIONALES	
Contralmirante J. Ramón Jáudenes Agacino	
LAS COMUNICACIONES ÓPTICAS: RETO DEL PRESENTE	673
Comandante de Infantería de Marina Miguel Ángel Pérez y Pérez	
EL FUTURO PRÓXIMO DE LA ARTILLERÍA NAVAL	685
Cabo primero (V) RT Abel Domínguez Rodríguez	
LA VIDA EN EL ANTÁRTICO, VISTA DESDE ABAJO	697
INFORMACIONES DIVERSAS	
J. G. S.	
DESPEDIDA A LAS NAOS DEL V CENTENARIO	703
J. G. S.	
ENTREGA DE LA BANDERA DE COMBATE A LA FRAGATA SANTA MARÍA	707
HISTORIAS DE LA MAR	
Coronel Auditor Amancio Landín Carrasco	
GUÍA DE DESCUBRIDORES: PEDRO FERNÁNDEZ DE QUIRÓS Y LUIS VÁEZ DE TORRES	711
Coronel de Infantería de Marina José Fernández Gaytán	
DON LUIS HERNÁNDEZ PINZÓN Y ALVAREZ, ALMIRANTE DE LA ARMADA	723
COMENTARIO INTERNACIONAL	
MISCELÁNEA	
LEXICOGRAFÍA	
Coronel Auditor Amancio Landín Carrasco	
CAÑAILLISMO	743

Nuestra portada:
«Contraluz».
Autor: Rafael Díaz Huélamo.

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: 098-91-002-5

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.

Librería *Moya*. Carretas, 29.

BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.

BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.

CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.

CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.

FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.

Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.

Central Librería. Real, 71.

SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.

TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I.V.A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
Nacional	142	8	150
Extranjero (incluidos gastos franqueo)	200		200

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

EDITORIAL

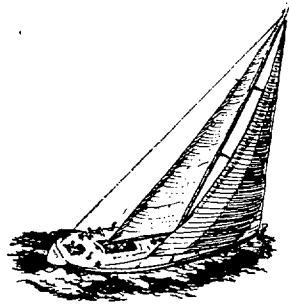


ESTE año capicúa que se nos va ha sido pródigo en acontecimientos que han mantenido nuestra atención pendiente de los medios de comunicación. La transformación de un mundo bipolar en otro en el que las tensiones se manifiestan de otra manera y con otras procedencias, aunque ya existían, impone una reflexión sobre el concepto de la seguridad: precisamente de ella tratamos en este cuaderno con la extensión de dos distinguidas colaboraciones. Seguridad que no puede reducirse al ámbito limitado por las fronteras de cada país, sino que requiere un tratamiento crecientemente cooperativo entre todos los que comparten intereses y valores que han de defenderse colectivamente. El nuestro, inmerso en el que llamamos mundo occidental, que se caracteriza más que por su ubicación geográfica por regirse por sistemas políticos democráticos alimentados en la economía de mercado, no puede permanecer ajeno —y no lo hace— a los riesgos que comparte. No puede negarse que, hoy por hoy, la amenaza directa a nuestro territorio no es un peligro inminente; ello puede inducir a ciertos sectores de opinión a pensar que no necesitamos importantes medios de defensa. Pero hay que hacer ver que no es sólo la defensa territorial, sino la de otros intereses, la mayoría compartidos con nuestros aliados, lo que puede llevarnos a actuar incluso lejos de nuestras fronteras, actuaciones que, aunque se limiten a una presencia disuasoria, darán la medida del peso específico de nuestro país en la comunidad internacional en función de los medios con que podamos participar.

No cabe duda que, en este contexto, las Fuerzas Navales desempeñan un papel relevante; de hecho, nuestra cooperación con las de la OTAN, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, se han intensificado notablemente durante este año y nuestra contribución, modesta pero eficaz, a la resolución de la crisis del golfo Pérsico ha servido para demostrarnos nuestra capacidad para operar con nuestros aliados sin mayor dificultad: hace muchos años que nos preparábamos para ello y estamos viendo los resultados. Además, como decía el mes pasado otro de nuestros colaboradores, se ha confirmado que la operatividad de las unidades navales crece exponencialmente con su permanencia en la mar. Pero también se han puesto de manifiesto nuestras carencias, y entre ellas quizá la que se ha percibido más claramente en todos los niveles es el retraso en la incorporación a nuestra flota del buque de aprovisionamiento logístico; por otro lado, nuestra fuerza anfibia envejece rápidamente, nuestros submarinos necesitarán relevo y otro tanto puede decirse de las unidades de superficie, no sólo de las que se van retirando, sino de las que habrán de serlo en un futuro relativamente próximo. Los recortes presupues-

EDITORIAL

tarios, cada vez más drásticos, no son alentadores en este sentido y, sin dejar de tener en cuenta las necesidades de la economía nacional, no deben llevarse tan lejos que comprometan esa seguridad. Porque lo que hoy se siembra es la cosecha de mañana.



SEGURIDAD

Francisco OBRADOR SERRA



Introducción



AS interpretaciones del concepto de seguridad en el escenario geopolítico de guerra fría fueron diferentes a las que se están gestando en el de posguerra fría. Las relaciones de seguridad se regían y regulaban, en el primero, por una lógica bipolar. El segundo escenario está en pleno proceso de transición geopolítica y tratando de alumbrar una nueva interpretación del concepto de seguridad y de encontrar una nueva lógica para su aplicación.

Los niveles y estructuras de seguridad concebidos y desarrollados en virtud de la anterior interpretación del concepto de seguridad están en proceso de adaptación a la nueva a punto de nacer. Este proceso fue originado por los de transición hacia la democracia y economía de mercado de los regímenes marxistas europeos.

El concepto de seguridad sigue siendo el mismo en los dos escenarios. Sus interpretaciones han variado al haberlo hecho las circunstancias geopolíticas existentes en ambos.

El trabajo analizará el concepto general de seguridad y expondrá sus principales interpretaciones y componentes para su desarrollo; expondrá los conceptos de proceso de seguridad, objetivos, políticas, niveles de seguridad y otros y también algunos análisis y reflexiones realizados sobre el tema, y finalizará con unas conclusiones.

La finalidad del trabajo es encontrar y definir un marco de referencia para una posterior aplicación del concepto y sus interpretaciones al estudio y análisis de casos concretos como la seguridad europea y española en el período de guerra fría (1945-1989) y de posguerra fría (1989-futuro previsible).

Concepto general de seguridad

La seguridad indica la cobertura percibida por una interpretación concreta del proceso de seguridad como necesaria, tanto para alcanzar como para mantener los objetivos que permitan un desarrollo normal y razonablemente justo de una sociedad o grupo de sociedades en competencia, contraposición u oposición con otras que tratan de impedirlo.

La seguridad se concreta mediante la elaboración de Políticas, desarrollo de estrategias y con la adopción de estructuras sociales que tengan como finalidad común tanto alcanzar como mantener un nivel de seguridad razonable.

Un nivel de seguridad se mide por la capacidad de poder proteger en todo momento, lugar y circunstancia los procesos de actividades políticas, económicas, sociales y de cualquier otra índole de una sociedad o grupo de sociedades que sean necesarios para poder tanto alcanzar como mantener sus objetivos.

La consecución de esa capacidad es, a su vez, un proceso permanente de actividades que toda nación y coalición desarrollan simultáneamente con sus otros procesos de actividades. Los procesos de actividades y el de consecución de un nivel de seguridad (capacidad) para su protección se confunden, en la práctica, en uno que se va a denominar proceso de seguridad.

Un proceso de seguridad es, en consecuencia, el resultante de la integración de todos los de actividades, incluido el que los protege permanentemente de amenazas y de su materialización en actos hostiles.

Los procesos de seguridad de las naciones se denominan nacionales, y los de las coaliciones, colectivos; el de las Naciones Unidas es el proceso de seguridad internacional.

Los procesos de seguridad son complejos y su desarrollo está vinculado a una interpretación concreta del concepto de seguridad. Pueden ser planeados por voluntades políticas y su control será siempre incompleto debido a que están sometidos a las influencias ejercidas por otros similares y competitivos que se desarrollan simultáneamente en el entorno internacional. Esta influencia o presión es normalmente ejercida sobre las voluntades políticas y se concreta en Políticas, estrategias, niveles y estructuras de seguridad competitivas o adversarias.

El conjunto de actividades de protección de un proceso de seguridad, constituido por elaboración de Políticas, desarrollo de estrategias, y en constituir, mantener y actualizar niveles y estructuras de seguridad, se resume y se expresa por *seguridad*.

Los dirigentes de la mayoría de las naciones consideran la seguridad necesaria para el bienestar de sus pueblos y suelen resumirla en los objetivos siguientes:

1. Soberanía nacional.
2. Régimen de gobierno democrático que asegure las libertades y los derechos humanos de todos los ciudadanos.
3. Una economía libre y suficiente que garantice el bienestar social.
4. Niveles y estructuras de seguridad adecuados para su protección.

Una vez alcanzados estos objetivos es posible, en teoría, afirmar que los ciudadanos gozan de una seguridad razonablemente aceptable.

La seguridad abarca dos aspectos fundamentales claramente diferenciados. El primero o defensivo tiene por finalidad mantener objetivos ya alcanzados. La finalidad del segundo u ofensivo es la de alcanzar objetivos compitiendo con otras seguridades que los mantienen o pretenden alcanzarlos. El segundo aspecto es mucho más dinámico que el primero.

Las interpretaciones del concepto de seguridad deben ser, para poder adquirir y actualizar los medios necesarios para elaborar y desarrollar tanto Políticas y estrategias como para constituir niveles y estructuras de seguridad eficaces, eminentemente dinámicas.

Las Políticas, estrategias, niveles y estructuras de seguridad tienen que estar en continua revisión para poder prevenir la aparición en el entorno internacional —tanto para los objetivos conseguidos como para los que se pretende alcanzar— de:

1. Nuevas interpretaciones del concepto de seguridad.
2. Nuevas circunstancias geopolíticas.
3. Nuevas amenazas.

El dinamismo tradicional del concepto de seguridad y de sus interpretaciones ha sido condicionado, en su aspecto militar, por la evolución de los medios bélicos de destrucción/desorganización utilizados para constituir los niveles y estructuras de seguridad convenientes para cada fase de los procesos de seguridad. Su protección pudo ser garantizada en siglos pasados con Políticas, estrategias, niveles y estructuras de seguridad que en lo militar se limitaban a disponer de unas fuerzas armadas con capacidad similar o algo superior a las del probable adversario.

Los medios bélicos asignados, a partir del final de la última contienda mundial, por algunas Políticas y estrategias a sus niveles y estructuras de seguridad configuran una capacidad de destrucción/desorganización tan grande y al mismo tiempo tan escasa que simultáneamente disuaden a sus poseedores de materializar amenazas y de acciones que tengan excesivas probabilidades de inducir a un presunto adversario, igualmente armado, a emplear su capacidad de destrucción/desorganización. La realidad es que tales capacidades se neutralizan mutuamente.

El concepto de seguridad no varía y es independiente de los medios bélicos que puedan asignarse a los niveles y estructuras de seguridad, y lo único que cambia y seguirá cambiando son las Políticas, estrategias, niveles y estructuras para el desarrollo de interpretaciones surgidas de nuevas circunstancias, tanto geopolíticas como de incremento de la capacidad de destrucción/desorganización de los medios bélicos que puedan asignarse a los niveles y estructuras de seguridad.

Las amenazas percibidas son distintas y los efectos de su materialización diferentes, pero la necesidad de obtener niveles y estructuras de seguridad

suficientemente eficaces para protegerse de ellas y de los posibles efectos de su materialización subsiste y subsistirá.

Política de seguridad

La Política de seguridad de una nación encauza y regula su proceso de seguridad, establece sus objetivos y emplea el Poder nacional para mantenerlos y alcanzarlos mediante el desarrollo de estrategias y la creación de un nivel y estructuras de seguridad con capacidad de protección suficiente.

Las Políticas de seguridad se desarrollan mediante estrategias, niveles y estructuras adecuadas que tienden a conseguir de la manera más eficiente y menos costosa posible sus objetivos.

Objetivos de los procesos de seguridad

Estos objetivos, establecidos por los responsables de elaborar la Política de seguridad de una sociedad (ecosistema humano), se determinan normalmente en función de una escala nacional de valores de carácter moral, ético, espiritual, material y geopolítico, así como por la necesidad de mantener y proteger el entorno geográfico y los recursos donde se asienta y desarrolla tal sociedad, de amenazas y de actos hostiles.

Estos responsables suelen fijar los objetivos de forma unilateral y constituir los niveles y estructuras de seguridad que estiman necesarios para mantenerlos y alcanzarlos. Esta tarea la realizan, con demasiada frecuencia, valiéndose de su juicio y criterio, falibles y a veces parciales, para interpretar la situación geopolítica del entorno internacional donde tendrán que competir y coexistir con otras Políticas de seguridad que determinan de forma similar sus objetivos.

Los objetivos son realidades y aspiraciones relacionadas con la cohesión e integración nacionales, y que establecidos por un Gobierno se pretende que sean percibidos por ciudadanos y opinión pública como necesidades de la Comunidad nacional, tanto para su supervivencia como para su bienestar.

Los objetivos pueden, en principio, clasificarse en permanentes y coyunturales. Los primeros son las realidades, intereses y aspiraciones que motivan la manifestación de grupos humanos como naciones soberanas en el entorno internacional. Estos objetivos pueden ser percibidos más o menos conscientemente, estar más o menos articulados y ser más o menos precisos y concretos, pero polarizan las aspiraciones de una nación (Gobierno y ciudadanía) teniendo en cuenta su continuidad en el espacio y en el tiempo. Pretenden la supervivencia y bienestar de los ciudadanos a través de un nivel y estructuras de seguridad que puedan garantizar la soberanía nacional y favorecer el bienestar, tanto económico como político y social de la sociedad, dentro de una

evolución cultural, prosperidad, libertad y una razonable igualdad. Además tratan de neutralizar los peligros y amenazas que puedan surgir para el desarrollo deseado para la sociedad.

Los objetivos coyunturales representan, en un momento dado, un equilibrio entre las posibilidades de una nación o coalición y las de los oponentes en un entorno geopolítico concreto. La adopción de estos objetivos está influida por la oportunidad de aprovechar circunstancias cambiantes que surgen y actúan tanto en el ámbito nacional como internacional. Su definición es difícil dada la complejidad y cantidad de factores a considerar, entre los que la opinión pública, partidos políticos y electores son, en los países democráticos, de la máxima importancia y pueden hacer que los cambien con relativa facilidad.

Los objetivos coyunturales de una Política de seguridad traducen las aspiraciones y necesidades todavía insatisfechas y que la aparición de determinadas circunstancias origina la percepción de una oportunidad de poder satisfacerlas con su nivel y estructuras de seguridad.

Amenazas a los procesos de seguridad

Los procesos de seguridad están expuestos a peligros y amenazas que tienden a obstaculizar y a oponerse a su desarrollo, o sea a la consecución y mantenimiento de los objetivos fijados por su Política de seguridad, tanto en los ámbitos terrestre y marítimo como en el aéreo y espacial. Estos peligros y amenazas pueden ser de carácter político, económico, social, ideológico, militar, naval, aéreo y espacial.

Niveles y estructuras de seguridad

El nivel de seguridad es, en un entorno internacional de procesos de seguridad competitivos, un conjunto de Políticas, estrategias, medios y estructuras de protección con sus funciones de relación y actuación coordinadas que configuran un sistema que se denomina sistema de seguridad. La eficacia de tales sistemas se mide, comparándolos con otros, por su éxito en evitar la guerra y por su victoria si no puede evitarla.

El logro y mantenimiento de un nivel y estructuras de seguridad suficientes es un objetivo permanente de los procesos de seguridad. El nivel de seguridad indica el grado relativo de garantía de que dispone una nación o coalición en un determinado momento y circunstancias para conseguir sus objetivos a pesar de la oposición de otras naciones y coaliciones.

Un nivel y estructuras de seguridad insuficientes impide, a la mayoría de las naciones que actúan en el entorno internacional con Políticas de seguridad independientes, mantener y alcanzar sus objetivos.

Las naciones democráticas han constatado que el mundo es demasiado peligroso para continuar rigiéndose y regulándose por conceptos rígidos de

soberanía nacional, establecidos cuando las naciones tenían, en su mayoría y por sí solas, posibilidades para elaborar Políticas, desarrollar estrategias y constituir niveles y estructuras de seguridad eficaces para la protección de sus procesos de seguridad.

Una de las principales características del desaparecido escenario de guerra fría fue que sólo los Estados Unidos y la Unión Soviética fueron capaces de elaborar Políticas, desarrollar estrategias y constituir niveles y estructuras de seguridad eficaces. Los dos países se apoyaron, sin embargo, en coaliciones regionales de valores nacionales afines (OTAN y Pacto de Varsovia), a las que utilizaron para constituir importantes estructuras de seguridad a las que asignaron una parte sustancial de los medios, fundamentalmente bélicos, de sus respectivos niveles de seguridad.

La eficacia de un sistema de seguridad varía en función de la del sistema del presunto adversario con el que se está comparando. La eficacia del sistema de seguridad de los Estados Unidos, comparado con los de México y Canadá, es muy grande en el aspecto militar y económico y puede serlo menos en otros aspectos como el demográfico. Este sistema ha tenido éxito en evitar la guerra con la Unión Soviética y puede suponerse que hubiera sido eficaz en caso de guerra por demostraciones parciales de su Poder, como en la intervención militar en el golfo Pérsico. Hay que indicar que su eficacia, en caso de tener que recurrir al empleo de armas nucleares, puede ser demasiado costosa, tanto para las naciones contendientes como para todas las demás. Este sistema ha sido suficiente para contener la Política de seguridad internacionalista de la Unión Soviética y para que los Estados Unidos pudieran asumir el liderazgo indiscutible del mundo democrático occidental.

Las naciones y coaliciones deben tratar, en consecuencia, de constituir niveles y estructuras de seguridad suficientes para poder contener las Políticas agresivas de sus principales presuntos adversarios.

Un análisis de los sistemas de seguridad existentes en el actual escenario geopolítico mundial indica que es casi imposible constituir sistemas de seguridad absolutos (con capacidad para poder neutralizar todos los peligros y amenazas percibidas). Los sistemas son siempre limitados y relativos, sin que ello descarte por completo que puedan llegar a ser absolutos en algunos de los aspectos de la seguridad, como, por ejemplo, en el nuclear, tecnológico o económico.

Interpretaciones del concepto de seguridad

Las interpretaciones del concepto de seguridad deben ser eminentemente dinámicas para poder adquirir y actualizar los medios necesarios para elaborar Políticas, desarrollar estrategias y constituir niveles y estructuras de seguridad eficientes, para poder configurar un sistema de seguridad suficiente, efi-

caz y adecuado para cada una de las múltiples fases de desarrollo de los procesos de seguridad.

Las interpretaciones son originadas por múltiples causas, tanto objetivas como subjetivas, que necesitarían para comprenderlas, en cada caso, un análisis detallado muy difícil de realizar.

Las interpretaciones pueden, en principio, clasificarse en restringidas o limitadas y amplias o ilimitadas.

Interpretaciones restringidas o limitadas

Estas interpretaciones se traducen en la elaboración de Políticas, desarrollo de estrategias y constitución de niveles y estructuras de seguridad limitadas, tanto a ámbitos geográficos claramente definidos como sólo a algunos de los aspectos de los procesos de seguridad. Esto determina que los objetivos de una interpretación restringida sean de carácter limitado.

La mayoría de las naciones y coaliciones interpretan el concepto de seguridad de forma restringida.

La Alianza Atlántica y el desaparecido Pacto de Varsovia constituyeron y regularon sus sistemas de seguridad por una interpretación restringida del concepto de seguridad: la Alianza, con posibilidades de actuar en defensa de su seguridad sólo en el ámbito geográfico definido en el Tratado del Atlántico Norte y Protocolo de adhesión de Turquía y únicamente ante la materialización de amenazas militares, descartándose su actuación ante la de amenazas de tipo económico, como sucedió en la intervención militar multinacional en la gestión de la situación de crisis provocada por la invasión y anexión iraquí de Kuwait.

Una posible explicación de la interpretación dada al concepto de seguridad de la Alianza Atlántica pudiera ser que las naciones democráticas que se agrupan para la defensa de sus procesos de seguridad no abdican de su soberanía, exigen que las decisiones sean consensuadas y sólo permiten a las coaliciones en las que se integran que aúnen y coordinen los esfuerzos de sus miembros.

La Alianza asume, en la práctica, sólo la defensa militar de los procesos de seguridad de todos sus miembros y se inhibe, en gran medida, de la defensa de otros aspectos. Esto determina que su nivel de seguridad proporcione cobertura sólo en lo militar y deje abierta la competición de sus miembros en todos los demás aspectos.

Interpretaciones amplias o ilimitadas

Una interpretación amplia del concepto de seguridad tiende a elaborar Políticas, desarrollar estrategias y constituir niveles y estructuras de seguri-

dad de posibilidades ilimitadas. Su finalidad es mantener y alcanzar objetivos de cualquier clase en cualquier lugar del mundo.

Esta interpretación fue la escogida por los Estados Unidos y la Unión Soviética.

La interpretación de los Estados Unidos se limitaba durante el período de entreguerras y al principio de la segunda guerra mundial a elaborar Políticas, desarrollar estrategias y constituir niveles y estructuras de seguridad (sistema de seguridad norteamericano) que pudieran garantizar físicamente sus fronteras y recursos contra ataques armados de presuntos enemigos. Era una interpretación del concepto de seguridad demasiado restringida para poder garantizar una protección eficaz del proceso de seguridad nacional. Fue necesario buscar una interpretación más amplia que permitiera constituir unos niveles y estructuras de seguridad mucho más ofensivos y los estadistas norteamericanos comenzaron a trabajar en ello.

El presidente Roosevelt expuso y defendió una interpretación ampliada del concepto de seguridad en su discurso del 10 de junio del año 1940 en la Universidad de Virginia. Ello formaba parte de un proceso tendente a convencer a la opinión pública y a los electores de la conveniencia de abandonar, como pauta a seguir por su Administración en las nuevas circunstancias geopolíticas mundiales, la Política de seguridad aislacionista tradicionalmente vigente en Norteamérica.

El presidente Roosevelt había evolucionado y de ser un convencido partidario de una interpretación limitada del concepto de seguridad a ser un intervencionista pragmático. Ello significaría un cambio profundo en el sistema de seguridad de Norteamérica, que de estar configurado para proteger una Política de seguridad aislacionista comenzó un proceso de reforzamiento y adecuación para poder servir a Políticas y estrategias internacionalistas.

La Política, la estrategia, el nivel y las estructuras de seguridad existentes fueron paulatinamente adaptándose a la nueva interpretación del concepto de seguridad asumido por la Administración Roosevelt.

Los Estados Unidos aumentaron considerablemente los medios bélicos de sus niveles y estructuras de seguridad y pusieron a disposición del Reino Unido y Francia algunos medios bélicos y recursos materiales.

Roosevelt indicó con su Política que Norteamérica no insistiría en que el entorno mundial fuera totalmente de su agrado, pero que tampoco se conformaría con algo peor de lo necesario si con sus esfuerzos podían impedirlo. Esto significaba una interpretación muy ampliada del concepto de seguridad del que tradicionalmente había estado vigente en Norteamérica y que aumentaba el ámbito geopolítico en el que trataría de que existieran condiciones razonablemente aceptables para poder garantizar la protección de su proceso de seguridad.

Una interpretación amplia del concepto de seguridad como la adoptada por Estados Unidos y la Unión Soviética puede servir para tratar de justificar

Políticas que se desarrollen mediante presiones tanto militares como económicas. El desarrollo de una interpretación ampliada corre el riesgo de recurrir a Políticas y estrategias de carácter expansivo.

Análisis de las interpretaciones

El análisis se centrará en los casos concretos de la Alianza Atlántica (interpretación restringida) y en los de Estados Unidos y la Unión Soviética.

La interpretación de la Alianza Atlántica es restringida y el sistema de seguridad diseñado cubre, en la práctica, sólo el aspecto de defensa militar ante ataques armados en Europa y Turquía. Esta interpretación del concepto de seguridad fue decisiva para la aceptación, firma y ratificación del Tratado del Atlántico Norte por todos sus miembros. El resultado de esta interpretación ha sido que la Alianza no haya podido reaccionar como tal en la gestión de la situación de crisis en la región del golfo Pérsico ni en su solución mediante una intervención militar de carácter multinacional.

Esta interpretación restringida de la Alianza no ha desarrollado estrategias ni estructuras para la protección del aspecto económico de su proceso de seguridad colectivo ante la materialización de amenazas de carácter económico, como en el caso de la invasión iraquí de Kuwait, que afectaba, más o menos, a todos sus miembros.

Los miembros europeos de la Alianza tuvieron que actuar en el período de gestión de la crisis unilateralmente o coordinados tanto por la Unión Europea Occidental (UEO) como por los Estados Unidos.

La interpretación del concepto de seguridad escogida por los Estados Unidos y la Unión Soviética es la ampliada. La elaboración de Políticas, desarrollo de estrategias y constitución de niveles y estructuras de seguridad abarcan en esta interpretación todos los aspectos de la seguridad en la totalidad del escenario geopolítico mundial en el que pretenden mantener y alcanzar, de una u otra forma, todos los objetivos que estimen necesarios para garantizar la defensa de sus procesos de seguridad nacional.

Un análisis de los sistemas de seguridad diseñados por estos dos países indica que cuentan con varios sistemas de defensa de sus respectivos procesos de seguridad: uno nacional y otro, o varios, de carácter regional. El primero está constituido por estructuras de seguridad, tanto de carácter defensivo (mantener objetivos) como ofensivo (alcanzar objetivos), y es el que regula a los demás. Los otros, o sistemas regionales, suelen estar constituidos por una o varias estructuras de carácter regional exclusivamente defensivas en paz y que, controladas por el sistema nacional, actúan con una interpretación restringida del concepto de seguridad. Los sistemas regionales están, en otras palabras, controlados y subordinados a los nacionales.

Las interpretaciones norteamericana y soviética del concepto de seguridad se han traducido en Políticas de Alianzas y en el desarrollo de estrategias

de despliegue avanzado de estructuras bélicas, tanto en los ámbitos terrestres de Europa y Extremo Oriente, como en los marítimos del Atlántico, Mediterráneo, Índico y Pacífico. Medios de vigilancia, información, inspección y alerta han sido también desplegados en el ámbito espacial.

La Alianza Atlántica es un sistema europeo de seguridad controlado, en gran medida, en lo militar por el sistema de seguridad de Norteamérica, y es el resultado de la elaboración, por su Administración, de Políticas de seguridad internacionalistas, desarrollo de estrategias como la de contención del comunismo y de la Unión Soviética en cualquier lugar del mundo, constitución de niveles y estructuras de seguridad suficientes para asumir las principales responsabilidades de defensa militar, tanto del sistema nacional como de los regionales derivados de su interpretación amplia del concepto de seguridad.

El desaparecido Pacto de Varsovia fue un sistema europeo de seguridad totalmente subordinado, tanto en lo militar como en lo económico, al sistema nacional de seguridad de la Unión Soviética y era el resultado de la elaboración, por el régimen soviético, de Políticas de seguridad internacionalistas, desarrollo de estrategias de carácter expansionista y constitución de niveles y estructuras de seguridad suficientes para poder asumir en Europa las responsabilidades de defensa militar y económica, tanto del proceso de seguridad de la URSS como de los procesos de seguridad de los miembros del Pacto de Varsovia. Este Pacto fue una consecuencia de la interpretación amplia del concepto de seguridad asumido por la URSS al terminar la segunda guerra mundial.

La interpretación del concepto de seguridad es muy flexible y en naciones como los Estados Unidos y la Unión Soviética su interpretación va mucho más allá de una legítima defensa de objetivos específicamente nacionales. La argumentación para su justificación es la de que este ir más allá significa una defensa más eficaz de sus objetivos nacionales.

Los dos países han acumulado tantos medios en la constitución de sus niveles y estructuras de seguridad, y especialmente de carácter nuclear con su enorme poder de destrucción/desorganización masiva, que es muy difícil imaginar que otros traten de agredirlos atacando directamente tanto su ámbito territorial nacional como los recursos que contiene, excepto en el caso de percepción de un ataque inminente del otro. Las circunstancias necesarias en el escenario geopolítico mundial para que uno de ellos tenga tal percepción son muy poco probables y los dos han tomado precauciones para protegerse de una percepción errónea.

Esto significa que los dos países disponen de un nivel de seguridad mayor que el que necesitan y que pueden dedicar la parte sobrante a tratar de influenciar situaciones mucho más allá de sus entornos. Esta situación, en la que unos países tienen más posibilidades de influenciar el escenario geopolítico mundial, es clásica dada la interdependencia que siempre ha existido

entre los poderes bélicos de naciones y coaliciones y su influencia en los asuntos internacionales.

La inversión de recursos necesaria para el desarrollo de una interpretación amplia del concepto de seguridad puede ser considerable en comparación con la necesaria para una interpretación limitada para el buen desarrollo de la economía de una nación.

Los efectos de una inversión considerable de recursos puede llegar a ser perjudicial para un proceso de seguridad, al perturbar la armonía que tiene que existir entre todos sus componentes. La Política de seguridad internacionalista de la URSS y su brusco cambio indican una larga falta de armonización de lo militar y lo económico de su peculiar proceso de seguridad.

Los Estados Unidos y la Unión Soviética han desarrollado sistemas de seguridad caracterizados por niveles y estructuras de seguridad excesivos y con grandes posibilidades de poder influir y, en su caso, intervenir, en todas las situaciones mundiales. Es razonable suponer que sus estadistas y dirigentes están convencidos de que faltarían a su obligación si dejaran de ejercer tal influencia para promover los objetivos de sus Políticas de seguridad y cesaran de creer que la protección de sus procesos de seguridad nacionales es algo más importante que la mera defensa de los territorios nacionales y sus recursos. El mundo se extiende mucho más allá de las fronteras de una nación o de una coalición, y en este ámbito exterior se originan amenazas que pueden afectar directa o indirectamente a cualquier proceso de seguridad nacional o colectivo.

El riesgo de una interpretación amplia del concepto de seguridad es la tendencia a sobrevalorar el significado real de amenazas muy lejanas dirigidas contra otros procesos de seguridad.

Los estadistas y dirigentes de naciones y coaliciones procuran tener una visión previa y amplia de la situación geopolítica mundial y de sus tendencias. Esto significa percibir las amenazas y sus tendencias antes de que se transformen, por su materialización, en peligros inmediatos. Muchas veces se carece de estimaciones de inteligencia lo suficientemente claras, precisas y creíbles para una clasificación de las amenazas percibidas y ordenarlas en una escala de prioridades. Existe, en consecuencia, una clara tendencia a no pasar por alto a ninguna por pequeña que pueda ser. Cualquier crisis o perturbación geopolítica en cualquier parte del mundo tiende a ser considerada, en las interpretaciones amplias del concepto de seguridad, como una fuente de potencial peligro.

Los sistemas de seguridad de Estados Unidos y la Unión Soviética permiten reaccionar de múltiples maneras ante las amenazas percibidas y sus tendencias, reales o no, mediante la aplicación de un conjunto amplio y variado de medidas y acciones tendentes a afrontarlas, si se materializan, más allá de sus fronteras. Los esquemas de medidas y reacciones reflejan niveles distintos de convencimiento y de peligro asignados a la materialización de las amena-

zas para sus procesos de seguridad nacional. Las posibilidades de varias respuestas a una concreta amenaza y a su materialización permiten una cierta protección contra el frecuente error de exagerarlas o de estimaciones extravagantes del peligro que representan para sus procesos de seguridad.

Interpretación de las Naciones Unidas

La interpretación del concepto de seguridad de las Naciones Unidas puede clasificarse como amplia e incompleta. La ONU elabora Políticas y desarrolla estrategias para tratar de mantener y, en su caso, restablecer la paz y la seguridad internacionales, y sin embargo carece de medios tanto bélicos como de otra clase que le proporcionen un nivel de seguridad y estructuras adecuadas movilizadas a su disposición inmediata de carácter permanente, pero dispone de procedimientos para conseguirlos en determinadas situaciones de crisis internacional y mientras duren tales circunstancias. Caso de ser necesario puede, en teoría, establecer Políticas, desarrollar estrategias y constituir niveles y estructuras para la defensa militar del proceso de seguridad internacional y utilizarlas para hacer entrar en razón al presunto perturbador de la paz y seguridad internacionales. Las Naciones Unidas han podido establecer, en la práctica, bajo su plena responsabilidad sólo niveles y estructuras de defensa militar de la paz y seguridad internacionales de carácter limitado y previo al consenso de los miembros permanentes del Consejo de Seguridad en ámbitos geográficos muy limitados.

Conclusiones

El concepto de seguridad rige y regula el desarrollo normal y coherente de todas las actividades de una nación. Su interpretación se traduce en la elaboración de Políticas, desarrollo de estrategias y constitución de niveles y estructuras que conforman con sus funciones de relación y coordinación un sistema de seguridad.

Un proceso normal y coherente de actividades y su protección conforman el proceso de seguridad que tiende a desarrollar el Poder de una nación y a neutralizar las amenazas que lo puedan obstaculizar o impedir.

El nivel de seguridad o posibilidades de poder neutralizar amenazas es, configurado en estructuras adecuadas a sus medios, la cobertura del proceso de seguridad contra cualquier amenaza o interferencia.

La seguridad es un concepto permanente, invariable, sujeto a interpretaciones e imprescindible para una racional organización y desarrollo de una nación.

La sensación de sentirse seguros es difícil que puedan tenerla la mayoría de las naciones de la era nuclear. La de sentirse defendida contra amenazas concretas es más fácil de conseguir.



LA NUEVA OTAN

I.—PERFIL DE LA NUEVA ARQUITECTURA EUROPEA DE SEGURIDAD

José Luis TATO



ESDE la fecha de su creación, la Organización del Tratado del Atlántico Norte ha navegado a un rumbo constante, fiel a la misión encomendada de la defensa de Occidente frente a la amenaza procedente del Este.

Sin embargo, y debido a las esperanzadoras circunstancias actuales por las que atraviesa el mundo para una convivencia entre las naciones, los mandatarios de los Estados miembros de la Alianza Atlántica, reunidos en

Roma durante los días 7 y 8 de noviembre último, han acordado su reestructuración, en forma de lo que pudiéramos denominar un cambio de rumbo y de formación para, manteniendo siempre su misión fundamental de preservar la paz, adaptarse a la nueva situación.

A continuación presentamos una exposición breve de este hecho trascendental a título meramente informativo, ya que para un análisis que permita deducir conclusiones de cierto alcance es preciso estudiar con detalle y sosiego los documentos que contienen las nuevas líneas maestras de esta nueva arquitectura de seguridad, en especial los relativos a la «Nueva Concepción Estratégica» y a la «Declaración de Paz y Cooperación».

Asimismo, desde un enfoque profesional, será muy interesante analizar las características de la dimensión naval de la nueva OTAN, pero ello, como lo anterior, requiere algún tiempo de reflexión, por lo que este estudio analítico será expuesto en un futuro próximo.

Antecedentes

En el preámbulo del texto del Tratado del Atlántico Norte, sus Partes se muestran «decididas a salvaguardar la libertad, la herencia común y la civilización de sus pueblos, basados en los principios de la democracia, las libertades individuales y el imperio de la ley» ... y ... «deseosos de promover la estabilidad y el bienestar en la zona del Atlántico Norte» ... «acuerdan, en consecuencia, este Tratado del Atlántico Norte».

Esta declaración de principios presenta un doble reflejo en el articulado del texto, ya que en el artículo 1 se establece el compromiso de las Partes signatarias para resolver por medios pacíficos cualquier controversia internacional en la que pudieran verse implicadas, de modo que la paz y la seguridad internacionales no sean puestas en peligro. Por ello, en el artículo 2 se abunda en este espíritu de paz y concordia, ya que «las Partes contribuirán a un mejor desarrollo de las relaciones internacionales pacíficas y amistosas»..., pero si esta ejecutoria constructiva fallase, el artículo 3 especifica que las Partes «mantendrán y acrecentarán su capacidad individual y colectiva de resistir a un ataque armado».

Como vemos, la Alianza estructuró su filosofía sobre dos pilares: los medios pacíficos, que suponen conversación, negociación, es decir, procedimientos políticos para garantizar la paz en su ámbito de acción, y en caso de ser atacados, la defensa armada, referido todo ello a ese ámbito de acción que definen los artículos 5 y 6, este último con las modificaciones de actualización posterior a su redacción original como consecuencia de la adhesión de nuevos miembros y la independencia de Argelia.

¿Por qué surgió la Alianza Atlántica? Para hacer frente a la dinámica expansionista del «desorden» del «orden» de Yalta. La Unión Soviética, con el valladar ofensivo-defensivo de sus países satélites que cubrían su frente europeo a modo de glacis operativo, aspiraba al dominio mundial, empujando por Europa, que habría de ser sometida a la ideología marxista-leninista en todos los órdenes.

Y precisamente la acción política, que no militar directa, pero sí de respaldo de aquélla, logró contener la avalancha del comunismo que se cernía amenazante sobre nuestro continente. Esta labor política propia de la Alianza —reflejo de la de Occidente— ha dado sus frutos positivos después de más de cuarenta años, con el colapso del marxismo-leninismo en la URSS y sus satélites, simbolizado todo ello con el derrumbe del muro de Berlín. A partir de ese momento —los «momentos» en política pueden ser muy amplios en el tiempo— la OTAN, sin bajar la guardia cautelar, empezó a considerar las líneas maestras de la nueva arquitectura que se perfilaba en Europa, ya que su seguridad había sido salvaguardada.

Garantía de seguridad

La seguridad, en su semántica, implica indemnidad o situación del que está libre de padecer daño o perjuicio, y este término se aplica también a ciertos mecanismos que avalan un buen funcionamiento para garantizar la exclusión del perjuicio o daño.

En un aspecto político-militar, la seguridad contempla todas las medidas que han de ser constantemente aplicadas para esa indemnidad, y durante este

último medio siglo Occidente tuvo que actuar de manera continua y cohesionada para asegurar estratégicamente su supervivencia, pues si no lo hubiera hecho así, habría quedado embocado hacia la desaparición como tal sujeto garante de los principios que se comprometió a salvaguardar mediante la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

Desaparecida ahora la amenaza directa que pesaba sobre la seguridad occidental en la figura del violento expansionismo soviético, hay que considerar si esa seguridad puede tener en esta nueva etapa otro tipo de amenaza, peligro o riesgo, y en su caso ratificar o no la necesidad de la continuidad de la OTAN.

Esto es lo que ha ocurrido en la «cumbre» de Roma, en la que se llegó a la conclusión irrefutable de que la OTAN sigue siendo indispensable por varios motivos, y entre ellos dos principales: el político y el militar. En cuanto al primero, no se puede olvidar que la Alianza es la asociación cuya vertiente política es la más importante del mundo libre, y si se decidiera disolverla, ¿en dónde se hallaría un foro o plataforma o instrumento de expresión común y coordinador de la voluntad política de las democracias occidentales? En lo que se refiere al aspecto militar, y aunque afortunadamente ha desaparecido la amenaza clásica, todavía siguen existiendo riesgos y peligros, ya que además hay que equilibrar el enorme poder militar residual que aún representan las fuerzas soviéticas, por lo que desde Roma se ha hecho un llamamiento de buena fe a la URSS para que dé el alto a toda posible proliferación nuclear como consecuencia de la dispersión de esta clase de armas en las repúblicas secesionistas, llamamiento éste que se extendió a estas repúblicas para que se atengan a sus responsabilidades, o lo que es lo mismo, para que suscriban los tratados restrictivos al respecto. La solución a este problema específico es la del mando único para todo el ingente arsenal nuclear desplegado a lo largo del extenso territorio soviético, y la destrucción prevista de misiles de largo y medio alcance. Por ello, la OTAN sigue alerta ante esta incertidumbre. A estos riesgos hay que añadir otros, tales como los representados por algunas naciones del Oriente Medio, los de la propia Rusia, la mayor y principal componente de la URSS, cuya miseria económica y problemas sociales podrían provocar un giro radical a su actual sistema político, con graves resultados para Europa, y, finalmente, el peligro potencial emanado del fundamentalismo islámico, fenómeno radical y excluyente, que está alcanzando profundas raíces en las naciones árabes del norte de África.

Líneas de modificación

Todos estos factores y otros más constituyeron el eje principal del esquema que va a adoptar en lo sucesivo la nueva OTAN, y para ello se ha partido de la base de que Europa —fuerte y próspera hoy, a diferencia de la

de 1949— necesita ordenar su propia identidad defensiva. ¿Cómo se va a hacer este ordenamiento? Porque entre otros aspectos hubo que considerar el extender la protección que se garantizan a sí mismo los miembros de la Alianza —artículo 5 del Tratado— a las nuevas democracias del Este, que como Checoslovaquia, Hungría y Polonia precisan del amparo occidental ante la incertidumbre que surge con la delicada situación actual de la URSS, situación que no se corrige en un breve período de tiempo.

Además de lo anterior, la discusión se centró en las distintas posturas acerca de las funciones de esa cooperación militar para la defensa europea. Por una parte se argumentó que el pilar europeo quede en la UEO de forma transitoria en tanto no se convierta en brazo armado de la UPE o Unión Política Europea, bien con un enlace permanente con la OTAN, o bien convertido en fuerza autónoma para contar con total libertad de maniobra. Ello no es más que una alternativa: establecer un pilar europeo que duplicaría las funciones clásicas de la Alianza, o crear una fuerza complementaria de la OTAN y cubrir así lo que se conoce como «espacio fuera de zona», delimitada esta última por el artículo 6 del Tratado.

La solución a esta problemática, en la que se ventilaba en cierto modo la supervivencia de la OTAN, fue elaborada tras una prolongada discusión, y sus resultados se incluyen en un documento titulado «Declaración sobre la Paz y Cooperación», que en resumen, y tras dar la bienvenida a las distintas propuestas de desarme, añade a los dos elementos clásicos con los que los aliados fundamentan su seguridad —diálogo y defensa colectiva— un tercero consistente en la cooperación. Se establece también una fórmula de compromiso, «reconociendo que compete a los aliados europeos decidir cuáles son las medidas necesarias para la definición o expresión de una política de seguridad y defensa común de Europa, acordamos también que, según vaya avanzando este proceso, desarrollaremos arreglos prácticos para garantizar la necesaria transparencia y complementariedad entre la identidad de seguridad y defensa europea y Alianza». La traducción al lenguaje de la calle de este párrafo es simplemente que la OTAN sólo aceptará un Ejército europeo si éste queda bajo su control total, lo cual es factible en el caso de la UEO con enlace permanente con la Alianza, pero descarta por completo la propuesta franco-alemana acerca de un Ejército exclusivo europeo, cuyo embrión podría ser la brigada combinada ya existente, si bien este rechazo viene como consecuencia de que dicho Ejército generaría superposición de funciones con el Ejército aliado y, por otra parte, su creación implicaría un aumento en los gastos de Defensa en unos momentos en que, como ocurre en los actuales, se están reduciendo en buena medida los presupuestos de este Departamento.

Por último, caben señalar una innovación orgánica y una ratificación operativa, dimanantes ambas del nuevo concepto estratégico de la OTAN, cuyos puntos principales presentamos en un párrafo posterior.

La innovación a que hacemos referencia descansa en la creación de un organismo denominado «Consejo de Cooperación del Atlántico Norte», cuyo objeto es el de institucionalizar las relaciones de la OTAN con los países del Este, recalcando la palabra «relación» para excluir, por ahora, la de «entrada» o «adhesión», como han solicitado Checoslovaquia, Hungría y Polonia. Este Consejo empezará a funcionar el 20 de diciembre en Bruselas por medio de una reunión entre los ministros de Asuntos Exteriores de los miembros de la OTAN con los de las nueve naciones del Este: Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Polonia, Rumania, la URSS y las repúblicas bálticas Estonia, Letonia y Lituania.

La ratificación a que hemos aludido se refiere a la permanencia dentro de la OTAN del empleo, aunque remoto, del arma nuclear, a título cautelar. El nuevo concepto estratégico contemplaba la definición del arma nuclear como «último recurso», en lugar del previsto en la doctrina de respuesta flexible, pero para contentar a Francia, ausente de la estructura militar de la Alianza, pero que ha asumido la estrategia otánica, la definición de este «último recurso» ha quedado redactada así: «... las circunstancias en las que se podría contemplar la utilización del arma nuclear se convierten en más lejanas.»

Nuevo concepto estratégico

Los puntos principales de la «Declaración sobre el Nuevo Concepto Estratégico de la OTAN» son los siguientes:

1. *Mantener la OTAN:* Ya no hay que afrontar la amenaza de un ataque masivo. Sin embargo, la prudencia nos obliga a mantener un equilibrio estratégico.

2. *Conservar las fuerzas americanas en Europa:* Nuestra Alianza considera de alto valor la presencia de las fuerzas militares de los EE.UU. en Europa.

(A finales del próximo año quedarán 125.000 soldados americanos en lugar de los 300.000 que ahora se encuentran en Europa. Además, se irán cuatro Alas de su Fuerza Aérea, y en cuanto a la VI Flota, continuará en el Mediterráneo, aunque con menos efectivos que los actuales.)

3. *Intervenciones fuera de zona:* Nuestro nuevo concepto estratégico subraya que la seguridad de la Alianza ha de tener en cuenta el contexto global en que vivimos. En él hay riesgos de distinta naturaleza que pueden afectar a nuestros intereses en materia de seguridad. Reafirmamos la importancia de los acuerdos que existen para establecer consultas entre los miembros y para coordinar nuestros esfuerzos y respuestas a esos riesgos cuando sea necesario.

4. *Capacidad militar:* La dimensión militar de nuestra Alianza es un factor esencial, ya que ahora está al servicio de un amplio concepto de seguridad.

La Alianza mantendrá sus propósitos defensivos y sus acuerdos sobre una estructura militar integrada, cooperación y coordinación. De cara al futuro mantendrá una fuerza militar adecuada a las necesidades.

(Estas necesidades quedarán cubiertas por ahora con una serie de fuerzas, siendo las principales las «Fuerzas de Intervención Rápida» y las «Fuerzas Principales», acuarteladas estas últimas en Alemania, con una composición de 150.000 hombres, de los cuales 75.000 serán americanos y otros tantos alemanes. En cuanto a la Fuerza de Intervención Rápida o Inmediata, estará constituida por cuatro divisiones, dos completamente británicas, una en el territorio metropolitano y la otra en Alemania. La tercera división tendrá un componente predominantemente aerotransportado con base en Bélgica, y contará con efectivos belgas, holandeses y británicos. Por último, la cuarta división radicará en Verona, con efectivos italianos, griegos, turcos y portugueses.)

5. *Reducción nuclear:* Nuestro arsenal nuclear en Europa será reducido en un 80 por 100. El objetivo de nuestras fuerzas nucleares sigue siendo preservar la paz y prevenir la guerra.

6. *Ejército europeo:* Las necesarias formas de comunicación serán establecidas para informar a los aliados que no están participando ahora en el proceso de desarrollo de una identidad europea de seguridad y defensa.



Apéndice

CRONOLOGÍA DE LA OTAN

1945

26 de junio. Se firma en San Francisco la Carta de las Naciones Unidas.

1946

16 de marzo. Conferencia de Winston Churchill en Fulton, Missouri, con mención del «Telón de Acero».

1947

12 de marzo. El presidente Truman exhorta a los EE.UU. a «apoyar a los pueblos libres que están resistiendo intentos de subyugación por parte de minorías armadas o por presiones exteriores» (doctrina Truman).

1948

22 de febrero. El Partido Comunista de Checoslovaquia se hace con el control del Gobierno de Praga mediante un golpe de Estado.

- 17 de marzo. El Tratado de Bruselas, tratado de colaboración económica, social y cultural y de autodefensa colectiva, es suscrito por los ministros de Asuntos Exteriores de Bélgica, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y Reino Unido.
- 24 de junio. Comienza el bloqueo de Berlín por la Unión Soviética.
- 6 de julio. Se inician conversaciones sobre defensa del Atlántico Norte en Washington entre los Estados Unidos, Canadá y las potencias signatarias del Tratado de Bruselas.
- 28 de septiembre. Los ministros de Defensa de los países del Tratado de Bruselas deciden crear una Organización de Defensa de la Unión Occidental.
- 26 de octubre. El Consejo consultivo de los países del Tratado de Bruselas anuncia «un completo acuerdo sobre el principio de un pacto defensivo para el Atlántico Norte».
- 10 de diciembre. Se inician en Washington las negociaciones para la redacción del Tratado del Atlántico Norte entre los representantes de los países del Tratado de Bruselas, Canadá y los Estados Unidos.

1949

- 15 de marzo. Se invita a Dinamarca, Islandia, Italia, Noruega y Portugal a adherirse al Tratado del Atlántico Norte.
- 4 de abril. El Tratado del Atlántico Norte es suscrito en Washington por Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y los Estados Unidos.
- 9 de mayo. Se levanta el bloqueo de Berlín.
- 24 de agosto. Entra en vigor el Tratado del Atlántico Norte.
- 24 de octubre. El primer ministro francés, Plevén, presenta un plan para un Ejército europeo unificado, con inclusión de contingentes alemanes dentro del marco de la OTAN.
- 19 de diciembre. El Consejo del Atlántico Norte designa al general Dwight D. Eisenhower como SACEUR.
- 20 de diciembre. Los países del Tratado de Bruselas acuerdan integrar en la OTAN la organización militar de la Unión Occidental.

1951

- 2 de abril. El Mando Aliado en Europa pasa a ser operativo con la entrada en servicio en Rocquencourt, cerca de París, del Cuartel General Supremo de las Potencias Aliadas en Europa (SHAPE).
- 17 de octubre. Se firma en Londres el Protocolo de ingreso de Grecia y Turquía en la OTAN.

1952

- 30 de enero. Se designa al vicealmirante Lynde D. McCormick como primer comandante supremo aliado del Atlántico (SACLANT).
- 21 de febrero. Se crea el Mando en el canal de la Mancha y se nombra al almirante británico Arthur J. Power como primer comandante en jefe (CINCHAN).
- 10 de abril. Se establece en Norfolk (Virginia) el Cuartel General del SACLANT.
- 16 de abril. Inauguración de la sede provisional de la OTAN en el Palacio de Chaillot, París.
- 28 de abril. Primera reunión del Consejo del Atlántico Norte en sesión permanente en París.

J. L. TATO

1953

- 5 de marzo. Muerte de Stalin.
8 de agosto. La URSS anuncia que dispone de la bomba de hidrógeno.

1954

- 7 de mayo. Francia, los Estados Unidos y Gran Bretaña rechazan una proposición de la URSS para formar parte de la OTAN.
23 de octubre. Se invita a la República Federal de Alemania a adherirse a la OTAN.

1955

- 5 de mayo. La RFA pasa a ser miembro de la OTAN.
14 de mayo. La URSS ultima el Pacto de Varsovia con Albania, RDA, Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Polonia y Rumania.

1956

- 4 de noviembre. Las tropas soviéticas aplastan la insurrección del pueblo húngaro.

1958

- 1 de enero. Entra en vigor el Tratado de Roma por el que se crea la Comunidad Económica Europea.

1959

- 22 de diciembre. Inauguración del nuevo Cuartel General de la OTAN en Porte Dauphine, París.

1961

- 13 de agosto. Se erige el muro de Berlín.

1962

- 6 de mayo. Los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa estudian las circunstancias en las que la Alianza podría verse obligada a recurrir a las armas nucleares (Directrices de Atenas).
16-23 de octubre. Crisis de los misiles de Cuba.
20 de diciembre. El presidente Kennedy y el primer ministro McMillan acuerdan asignar a la OTAN una parte de sus fuerzas nucleares estratégicas.

1966

- 10 de marzo. El presidente francés De Gaulle anuncia el propósito de Francia de retirarse de la estructura militar integrada de la Alianza.

1967

- 31 de marzo. Inauguración oficial del SHAPE en Casteau, Bélgica.
14 de diciembre. El Consejo del Atlántico Norte aprueba el informe «Harmel» sobre las futuras tareas de la Alianza. El Comité de Planes de Defensa adopta el nuevo concepto estratégico de respuesta flexible y aprueba la creación de la Fuerza Naval Permanente del Atlántico (STANAVFORLANT).

1968

21 de agosto. Tropas soviéticas, polacas, alemanas del Este, búlgaras y húngaras invaden Checoslovaquia.

1969

28 de mayo. Se aprueba la creación de una fuerza naval a disposición en el Mediterráneo (NAVOCFORMED).

1973

11 de mayo. Se establece la Fuerza Naval Permanente del Canal (STANAVFORCHAN).
3 de julio. Se inaugura en Helsinki la Conferencia sobre Seguridad y Cooperación en Europa (CSCE).

1974

14 de agosto. Las fuerzas griegas se retiran de la estructura militar integrada de la OTAN.

1979

12 de diciembre. Se adopta en Bruselas la «doble decisión» sobre modernización de la fuerza nuclear de teatro de operaciones que supone el despliegue en Europa de los sistemas de misiles con base en tierra *Cruise* y *Pershing II* norteamericanos y, paralelamente y de forma complementaria, un esfuerzo en control de armamentos con vistas a evitar la necesidad de tal despliegue.

1980

20 de octubre. Retorno de las fuerzas griegas a la estructura militar integrada de la OTAN.

1981

11 de diciembre. Firma del protocolo de acceso de España a la Alianza Atlántica.

1982

30 de mayo. España se convierte en el miembro decimosexto de la OTAN.

1985

11 de marzo. Gorbachov se convierte en secretario general del Partido Comunista de la URSS.

1989

A lo largo de este año se inician los procesos de democratización de los países del Este, y el 10 de noviembre se abre el muro de Berlín, que posteriormente será demolido. Con ello termina prácticamente el período denominado de «guerra fría», y se abren nuevas esperanzas para la paz, todo lo cual conduce a la reunión de jefes de Estado y de Gobierno de los países de la OTAN en Roma durante los días 7 y 8 de noviembre de 1991, en la que se acuerda una reestructuración orgánica y operativa de la OTAN ante la nueva situación mundial.

A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos 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.

Los originales, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; la Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Otros subtítulos subordinados a éstos llevarán doble subrayado, ondulado y continuo, para su impresión en negrita cursiva. Otros de menor entidad, subrayados en línea continua (cursiva). Asimismo se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecomillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindir de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando la haya (OTAN en lugar de NATO, Armada de los Estados Unidos en vez de US Navy, etc.).

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas.

En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más sintético posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, al que se acompañará de la dirección completa, con distrito postal, del autor, deberá figurar su firma.

TEMAS PROFESIONALES



LAS COMUNICACIONES ÓPTICAS: RETO DEL PRESENTE



fibra óptica.

ESDE hace años, no se puede decir que la luz se propague exclusivamente en línea recta. Un rayo curvo y flexible de impulsos luminosos puede propagarse a velocidades vertiginosas bajo la tierra y el mar, por recovecos urbanos y parques empresariales o por el interior de edificios inteligentes. La palabra clave en las telecomunicaciones de los años 90 es la

Los sistemas de comunicaciones ópticas se llevan usando más de 20 años, pero sólo hace pocos se han revelado por su eficacia-coste, como una tecnología viable que ha revolucionado la industria y la realidad de las telecomunicaciones. Los sistemas de ondas luminosas atraviesan hoy día naciones, continentes y océanos, formando una inmensa y tupida red que rodea el mundo, enlazando persona con persona en dondequiera que se hallen.

Los avances en la tecnología optrónica y de la fibra óptica se encuentran plenamente consolidados y han ido adquiriendo cada vez mayor importancia en el mundo de las telecomunicaciones en pleno desarrollo. Por su gran capacidad de transporte de información, la fibra óptica se usa no sólo para transmisión de voz y datos, sino para la transmisión de imágenes luminosas a larga distancia con una alta fidelidad. Por su gran seguridad se considera indispensable en los sistemas terrestres de comunicaciones militares y en el planeamiento de los sis-

temas de mando y control, así como alternativa, fácilmente asequible y comercialmente disponible, de las comunicaciones por satélite a larga distancia.

Hoy día la fibra óptica está siendo utilizada por las principales compañías telefónicas del mundo y su uso se ha generalizado en compañías eléctricas, ferroviarias y en el campo de la Defensa, tanto en los sistemas de telemando, señalización y control, como en los sistemas de telemedicina, guiado de misiles, sensores submarinos, teléfonos ópticos, y transferencia de datos en buques y aviones.

Para adquirir un nivel de competitividad aceptable, la estrategia de las grandes empresas tiene que incorporar estas nuevas tecnologías no sólo con la implantación de potentes y eficaces redes de información a alta velocidad, sino también asimilar los nuevos desarrollos con impacto en las telecomunicaciones del futuro. Por muchas razones, el transporte de la información de los sistemas comerciales y militares deben planearse conjuntamente para una economía de escalas en los medios de comunicación nacionales, máxime en tiempos de presupuestos de Defensa restringidos.

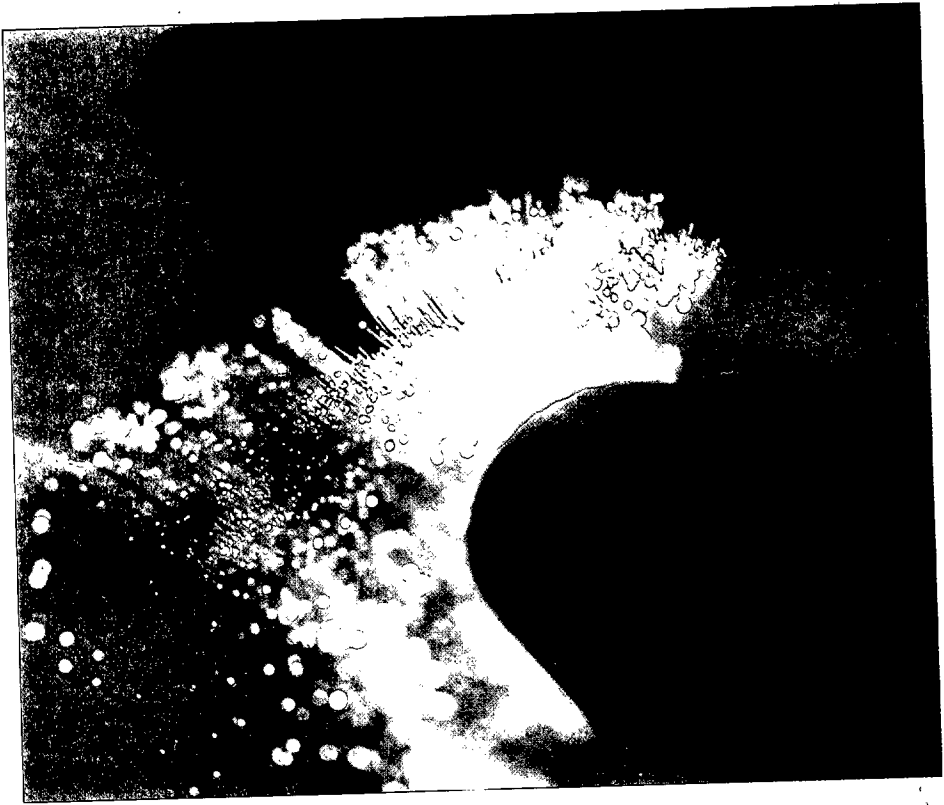
Tecnología básica de las telecomunicaciones ópticas

Muchos son los avances conseguidos en estos últimos años que han hecho que sean cada vez más crecientes las aplicaciones del portador óptico sobre los medios convencionales, despertándose un gran interés por esta tecnología, que ofrece beneficios significativos.

La fibra óptica es una tanza de silicio con un diámetro menor que el alma de un pelo, por el que se transmite la luz con muy poca pérdida de energía y con una dispersión controlada. Las longitudes de onda que se emplean en la fibra óptica para la transmisión de la luz están en una región del espectro comprendida entre el infrarrojo lejano y cercano, en ventanas propicias a las telecomunicaciones, donde muestra un mínimo de pérdida de potencia.

Un sistema óptico completo consta de una fuente de información transmisora y un terminal receptor, con los correspondientes convertidores electro-ópticos y opto-electrónico, conectados por cable de fibra óptica. La elevada fiabilidad y la reducción de precios de los elementos claves, fundamentalmente del cable de fibras y del láser semiconductor, han sido los factores claves que han fomentado el uso masivo de los sistemas ópticos.

En su forma más simple, los rayos de luz se propagan mediante sucesivas reflexiones a través de la fibra en el sistema multimodo, siendo factores determinantes la longitud de onda y el diámetro del núcleo de la fibra. Existe un diámetro máximo por debajo del cual aparece un único modo de transmisión, recibiendo entonces el nombre de fibra monomodo. Este tipo de fibra presenta claras ventajas respecto a la multimodo, ya que posee menor dispersión y atenuación, pudiéndose alcanzar mayores longitudes y velocidades de transmisión. Por contra, su menor diámetro —del orden de las 9 micras frente a las 50 del



Impulsos luminosos de alta velocidad a través de fibras para las comunicaciones ópticas.

multimodo— obliga a utilizar emisoras que sean capaces de concentrar toda la luz en esa finísima fibra.

El principal factor que diferencia los tipos de fibra es la atenuación, estrechamente ligada a la longitud de onda. Según la que se utilice, aparecen tres ventanas de transmisión en las cuales el silicio presenta una menor atenuación. La primera, se encuentra alrededor de los 850 nm y es la más utilizada en los sistemas comerciales con fibra multimodo. La segunda ventana aparece en los 1.300 nm y trabaja con fibras monomodo, representando una mejora de veinte veces del producto velocidad-distancia respecto a la anterior. La tercera, con láser de espectro estrecho en la región de los 1.550 nm, se utiliza actualmente en las redes de larga distancia con velocidades de entre los 565 Mbits/s hasta varios Gbits/s, y distancias de regeneración cada vez mayores.

Los cables ópticos, de hecho, están compuestos por un número determinado de fibras, que pueden ser de 6 hasta 128 o más, con las consiguientes capas protectoras. Para su fácil manejo se dispone de bobinas de hasta dos kilómetros, que precisan empalmes de extrema exactitud en la coincidencia de los

ejes ópticos para reducir la atenuación. Actualmente para un cable monomodo resulta necesario la regeneración de la señal a una distancia de 40 ó 50 kilómetros. Los cables submarinos se tienden en vanos de mar de 170 a 200 kilómetros, con regeneradores especiales incorporados, que permiten minimizar los costes y proporcionan una alta fidelidad a los sistemas.

En la actualidad se han conseguido unas buenas características físicas y de transmisión en la fibra óptica, con aislamientos, no sólo contra abrasión, corrosión, torceduras, forzamientos y excesos de temperatura, sino también protecciones especiales contra ataques de peces devoradores en los cables submarinos, y contra impactos de disparo o metralla para tendidos aéreos. El esfuerzo técnico actual se dirige al desarrollo de nuevos modelos de conectores que reduzcan la pérdida de reflexión, simplifiquen los procedimientos de terminación y sean fáciles de instalar, así como a la mejora de los equipos de empalmes de fusión y de medidas de dispersiones y atenuaciones.

Los transmisores ópticos pueden ser diodos emisores de luz, fotodiodos LED de baja potencia, que emiten en una banda de frecuencia amplia, con poca demanda de energía y de fácil apoyo, o bien el transmisor láser de más alta potencia, que funciona en una banda de frecuencia seleccionada más efectiva. Difieren también en las funciones de transferencia electro-óptica y características de modulación.

Los receptores ópticos son fotodetectores que actúan como transductores opto-eléctrico de comunicaciones, como el fotodiodo de avalancha APD, que asegura la explotación óptica de las múltiples fotocorrientes con suficiente amplitud del área de sensibilidad. Pueden ser de detección directa en los sistemas de modulación de intensidad y de detección heterodina en los sistemas coherentes; también existen receptores balanceados. En los sistemas coherentes se utilizan las mismas técnicas que en la radio, con la ventaja de poder utilizar un mayor ancho de banda, permitiendo cientos de canales en una sola fibra y con una mayor sensibilidad que los receptores de los sistemas no coherentes.

Ventajas de la fibra óptica

Los sistemas ópticos ofrecen grandes ventajas sobre los otros sistemas terrestres de comunicaciones convencionales, que se derivan de las propiedades de la fibra y de la transmisión de la luz. Además de tener pequeñas pérdidas de energía, que permite transmitir la luz a larga distancia, como hemos indicado, las altísimas frecuencias que utilizan aumentan drásticamente la capacidad de información debido a su característica de tener un ancho de banda inusitado y a las posibilidades multiplexoras de aprovechar los intervalos no activos, con fibra de pequeño diámetro.

La fibra óptica, por su naturaleza no metálica completamente dieléctrica, es una guía de onda prácticamente invulnerable a las interferencias proceden-

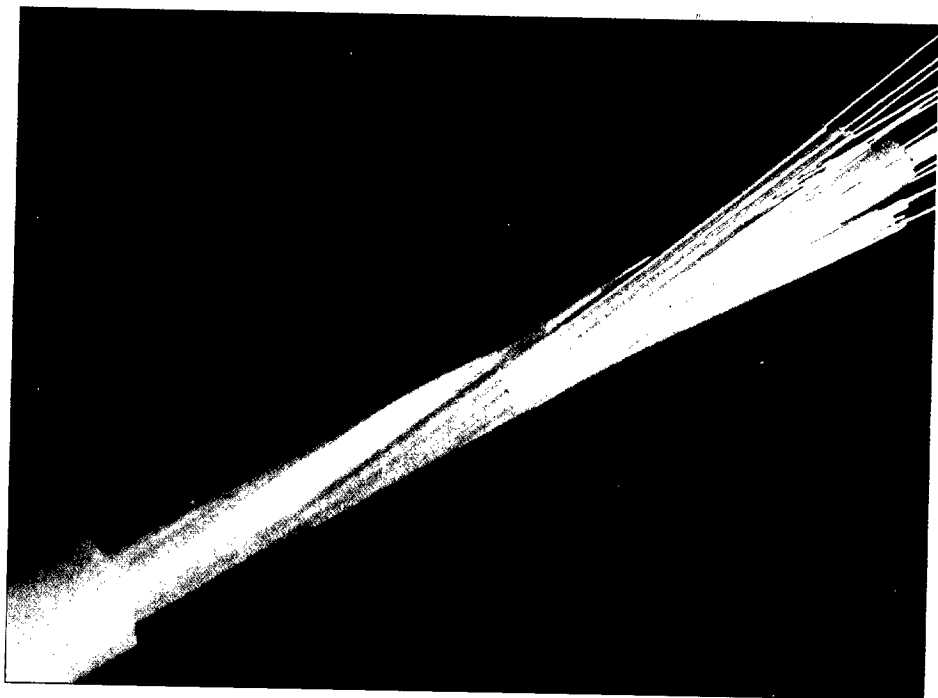
tes de fuentes de energía electromagnéticas externas, ya sean naturales, como los fenómenos atmosféricos o de equipos electrónicos, líneas de energía o iluminación, estaciones transformadoras o soldaduras de alta frecuencia, u otros campos electromagnéticos. Tampoco existen posibilidades de interferencias, o efectos de diafonía entre fibras de un mismo cable; asimismo aísla las líneas propiamente dichas de las fuentes de alimentación, lo que supone una gran ventaja al hacer las líneas de transmisión más fiables.

Esta cualidad de no crear en su entorno ningún campo magnético, hace a la fibra óptica sumamente interesante desde el punto de vista de privacidad y seguridad militar, al ser inmune a los peligros que causan las perturbaciones electromagnéticas intencionadas, no necesitando por tanto protección especial. Tampoco puede ser «pinchada» fácilmente, pues se necesitarían unos equipos de laboratorio técnicamente complejos que serían detectados inmediatamente en los puestos terminales debido a las atenuaciones inherentes que provocarían la alarma. Asimismo, este cable de fibra de vidrio, no metálico, tendido bajo tierra, no puede ser detectado electrónicamente, lo que le asegura de alguna forma contra sabotajes. Como cualquier otro medio de comunicación, una vez localizados están expuestos a su destrucción física, pero la dispersión de la red, el control de la configuración y el encaminamiento de la señal por otras rutas, pueden evitar la degradación del sistema.

Como sabemos, por otro lado, la onda de una explosión nuclear produce un impulso electromagnético (EMP) de gran amplitud y corta duración con la suficiente energía para destruir los equipos electrónicos en una gran zona. Los cables metálicos instalados actúan como antenas receptoras induciendo corrientes eléctricas elevadas que generan ondas de alta y baja frecuencia según su longitud y que pueden destruir circuitos integrados, alterar propiedades de algunos componentes y dañar el software, produciendo además interferencias en las comunicaciones radio y telefónicas que impiden su utilización por largos períodos de tiempo. Nada de esto ocurre en los sistemas ópticos, porque la fibra óptica es especialmente apta contra los pulsos electromagnéticos, ya que éstos no afectan a la propagación de la luz en el interior de la fibra. En términos generales, se puede asegurar que las comunicaciones soportadas por fibra óptica no serían interrumpidas por una explosión nuclear.

Por último, no son despreciables las características físicas de los cables ópticos en cuanto a su peso y tamaño, que los hacen muy ligeros y manejables, simplificando enormemente su instalación en redes fijas y en aplicaciones de comunicaciones tácticas en zona de combate, así como en los circuitos de transferencia de datos a bordo de buques y aviones.

Tradicionalmente, las redes telefónicas estaban compuestas por redes mixtas coaxiales-radio. En lo que se refiere al cable coaxial, ha sido literalmente barrido por la fibra, al encontrarse aquél en su tope tecnológico, con baja velocidad de transmisión, pequeña distancia de regeneración e inconvenientes físicos de peso y volumen, lo que hace que el coste del sistema de transmisión por



Los cables de fibra óptica son los grandes protagonistas de las redes de comunicaciones ópticas.

fibra óptica se reduzca veinte veces, a la par que aumenta la capacidad de la ruta.

En lo que se refiere al sistema radioeléctrico, aunque ha adoptado la tecnología digital, su máxima capacidad disponible por radiocanal no resulta compatible con la ofrecida por la tecnología óptica, sobre todo cuando se precisan altas capacidades de información y cierto grado de seguridad y fiabilidad.

Las comunicaciones ópticas como alternativa a las comunicaciones por satélite

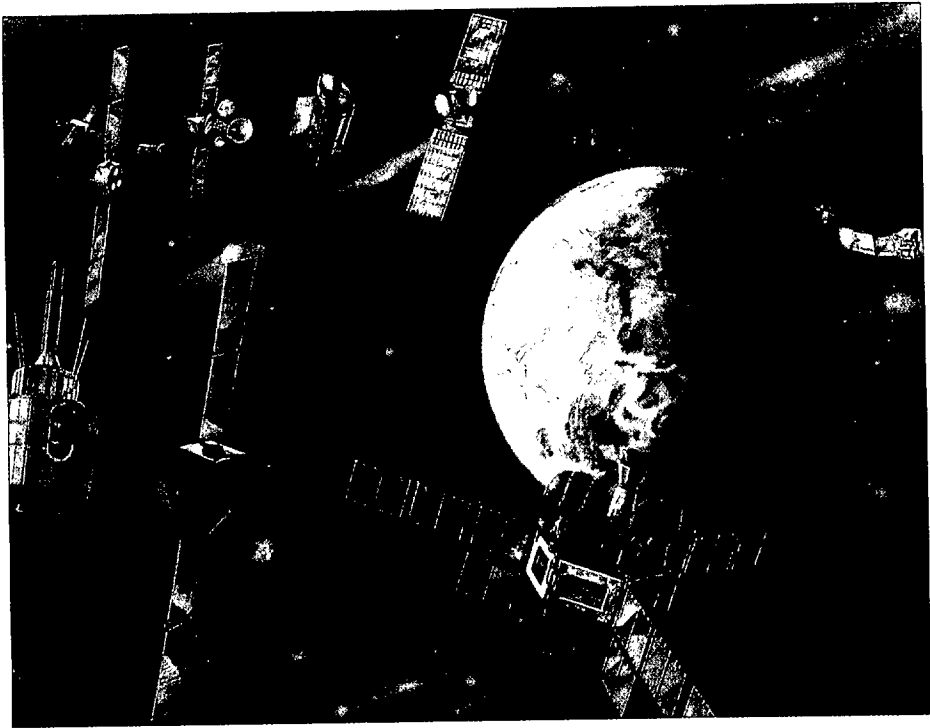
Las comunicaciones de los años 90 y del futuro se basan tanto en las comunicaciones radio, fijas, espaciales o móviles, como por las redes terrestres, compitiendo entre sí y adaptándose a las exigencias de cada tipo de aplicación.

Los satélites militares desarrollan toda su potencialidad en áreas de vigilancia de observación de la Tierra desde el espacio, y muy especialmente para las comunicaciones militares de mediana capacidad desde un punto fijo a otros móviles, en países con poca infraestructura o zonas aisladas, y, en general, para la radiodifusión en una sola dirección.

Sin embargo, en los últimos años las telecomunicaciones por satélite han sufrido un descenso en comparación con el uso de la tecnología de fibra óptica, simplemente porque los sistemas ópticos en las comunicaciones punto a punto son más eficientes, más seguros y no tienen el retraso inherente a la comunicación vía satélite.

Por otra parte, se prevé que los satélites no tengan la capacidad potencial de gran ancho de banda necesaria para hacer frente a los requerimientos militares de los sistemas de mando y de información del futuro. Desafortunadamente, Defensa no dispone, en la mayoría de los países, de los medios económicos necesarios para preparar, lanzar y utilizar sus propios satélites, con los requerimientos técnicos exigibles para mantener las comunicaciones en situaciones extremas o de precrisis.

Las instalaciones de cableado de fibra óptica pueden ser programadas y controladas en su calendario con más facilidad y seguridad que el lanzamiento de los satélites, que dependen de muchas variables en su construcción y riesgos y retrasos en su lanzamiento. También es de consideración la reducción



Las comunicaciones vía satélite son una alternativa a las comunicaciones ópticas para largas distancias e insuficiencia de infraestructura terrestre. Las comunicaciones intersatélite se efectúan por enlace óptico láser.

del retraso en la propagación de la señal en su viaje de ida y vuelta por la fibra óptica en relación con el retraso que se produce por vía satélite, que puede llegar a ser de hasta medio segundo en su recorrido completo. Asimismo, la información enviada por satélite es más difícil de proteger que por fibra óptica, al recibir la señal en toda el área iluminada por el satélite.

Es probable que en los próximos años exista una capacidad precaria de transpondedores militares en órbita, lo que hace necesario que Defensa alquile y use combinadamente los satélites comerciales, con el consiguiente aumento de precio debido a la demanda y el coste de seguros de lanzamiento, lo que hace que este medio sea cada vez menos deseado, hasta tal punto de que algunos satélites militares no serán sustituidos al cumplir su ciclo de vida.

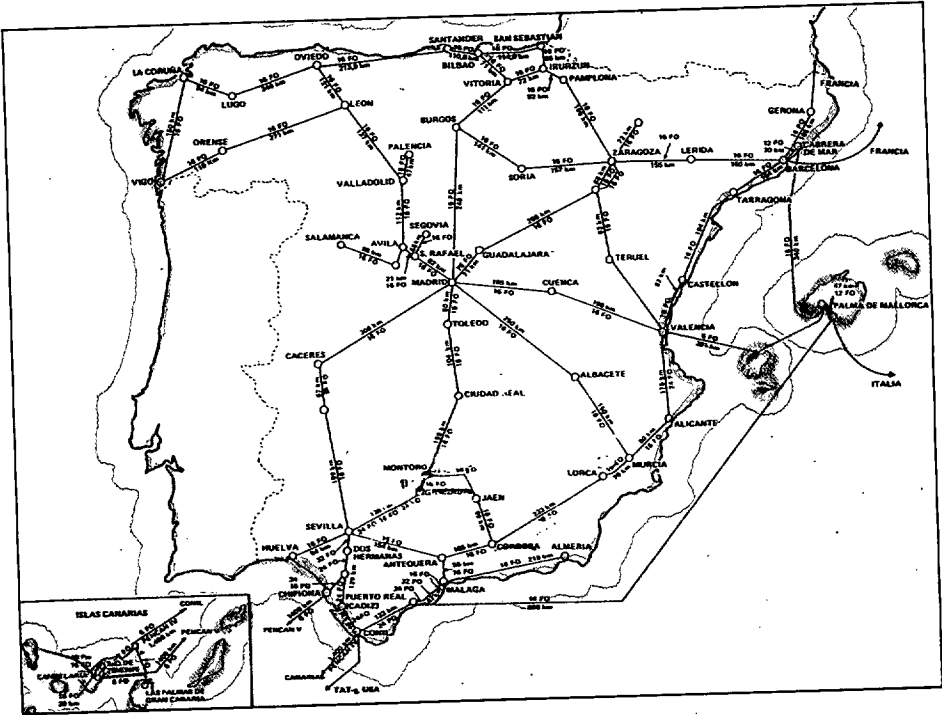
En una situación ideal, los sistemas de comunicaciones por satélite y por fibra deben complementarse mutuamente. Para grandes distancias, el satélite resulta competitivo frente a la solución por cable, no así para distancias como la existente en un país de las dimensiones de España, ya que, por ejemplo, para unas necesidades de 2.000 circuitos punto a punto, la solución satélite no es económicamente similar a la de la fibra óptica hasta los 2.500 kilómetros.

Redes de cables ópticos

El objetivo de la Compañía Telefónica de España para el año 92 era que todas las capitales de provincia dispusieran de dos rutas de cable óptico de 16 ó 32 fibras cada uno, y entre Madrid y Barcelona de 128 fibras, lo que supone más de 200.000 kilómetros de fibra instalados. La red se configura con una estructura radial con centro en Madrid, y una periférica que recorre las más importantes ciudades, en las que se instalarán sistemas de 565 Mbits/s extensible a 2,4 Gbits en el futuro. A esta estructura básica se le añadirán ramales que vayan cerrando anillos o triangulaciones que irán creando un elevado grado de mallaje, que proporcionará una alta seguridad a la red. Igualmente, Canarias y Baleares estarán conectadas cada una con dos cables de fibra óptica submarinos. En el primer caso (PENCAN IV y V, de 1.400 kilómetros), utilizan cables de 6 fibras monomodo, en segunda ventana, y entre la Península y Baleares se utilizan fibras en tercera ventana, eliminando la necesidad de repetidores intermedios al hacer escala en Ibiza.

Para las redes urbanas se ha adoptado la estructura de anillos cerrados y anillos de acceso para abonados profesionales, constituyendo bucles de cable monomodo de 64 fibras, que con perímetro medio de dos kilómetros recorrerá las áreas comerciales más activas de la ciudad. En el ámbito rural, la fibra óptica también ha empezado a desplazar al cable de cobre, en función de los circuitos que esta red demande y de la reducción de costes. Por último, para la conexión de usuarios a las centrales telefónicas, el cable de pares metálicos es aún la solución económica.

El cable de fibra óptica comenzará a utilizarse a nivel de abonado en función de la demanda que origine la Red Digital de Servicios Integrados (RDSI) de banda ancha que se prevé en un futuro próximo, con redes de área local, en parques y edificios empresariales, e interconexión entre ellas con distribución de datos por fibra óptica. Ciertamente, a corto plazo llegará la fibra óptica a las mesas de trabajo, portando voz, dato e imagen.



Red de cables ópticos en España para 1992.

En el campo internacional, desde la costa de Cádiz y Málaga se han tendido cables de fibra óptica submarinos hacia diversos puntos de Europa, en el Atlántico (TAT 9) y en el Mediterráneo (MAT 2), con tecnología de tercera ventana, así como con los Estados Unidos (TAT 8), que permiten más de 40.000 circuitos telefónicos transoceánicos y que complementan las comunicaciones vía satélite. El nuevo cable transatlántico (TAT 9), de doble capacidad del TAT 8, junto con el PTAT 1, también con capacidad de 80.000 conferencias simultáneas, asegura el enlace entre Europa y América. El ciclo de vida de estas instalaciones es de veinticinco años, con un tiempo entre averías previsto de ocho años.

Dada la rápida evolución de la tecnología optrónica, y con el objeto de eliminar incertidumbres en cuanto a modernos equipos de superior capacidad y

hacer frente a cualquier tipo de demanda masiva con la utilización de la banda ancha, los tendidos actuales se hacen con un cierto sobredimensionamiento, de forma que no haya que crear nuevas infraestructuras y canalizaciones y así poder instalar nuevos cables de fibra óptica en un corto plazo.

Es decir, el criterio es instalar no sólo fibras para hacer frente a las necesidades actuales, sino prever la expansión futura de la red sin mayores gastos de instalación, al ser el coste propio del cable bajo en relación con la instalación conjunta del sistema. En general, la red sólo debe quedar con las limitaciones impuestas por la potencia y la velocidad de conmutación de los transmisores actuales y cubrir las posibilidades de expansión de los aparatos en el futuro. La estrategia debe reflejar, por tanto, las necesidades de cableado a largo plazo, aunque signifique un pequeño aumento de coste inicial.

Utilización de la red nacional para las comunicaciones militares

La Defensa Nacional necesita disponer de un soporte de telecomunicaciones tecnológicamente avanzado y tiene en estudio el Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares (SCTM), en el que se toman como base todas las redes militares existentes, para disponer de un soporte de telecomunicaciones rápidas, fiables y seguras a nivel de conducción estratégica, de forma continua en tiempo de paz y de apoyo a las actividades militares en situaciones de crisis o tiempo de guerra.

Para su consecución ha llegado a un acuerdo con Telefónica de España, no sólo para recoger su experiencia en ingeniería y diseño, sino para asegurar el soporte de las telecomunicaciones de las Fuerzas Armadas, proporcionando los diversos recursos y capacidades de transmisión necesarias para la Defensa. Al mismo tiempo que garantiza el derecho de uso y de disponibilidad sin restricciones de determinados medios de las redes telefónicas puestos a su disposición.

Este acuerdo marco de utilización de los medios públicos de telecomunicaciones para los sistemas de comunicaciones militares españolas, aportará los enlaces de fibra óptica para formar parte como elemento integrante de la red que soporta el SCTM, por lo que el Ministerio de Defensa podrá utilizar en cada ruta de cable óptico los pares de fibra dedicados que precise de la Red Nacional, tomadas en la sala de transmisiones de Telefónica y utilizadas en régimen de alquiler; por otra parte acuerda la instalación y cesión de uso de los tramos de interconexión a la red militar, mediante pago de parte de la inversión realizada.

Con ello se consigue optimizar el rendimiento de los recursos nacionales de telecomunicaciones con una economía de escala, y con una mayor eficacia en las áreas de normalización y compatibilidad de las redes militares y civiles, al mismo tiempo que se consiguen, por su dispersión y redundancia, una

supervivencia más resistente a la degradación del sistema que la que pueden dar las redes exclusivamente militares, más restringidas, más costosas y de más difícil mantenimiento y actualización.

Por otra parte, para aumentar la supervivencia de la red terrestre es conveniente diversificar los medios de transmisión de distintas características para hacer frente a las diversas amenazas. Una solución muy ventajosa es la de combinar el empleo de la fibra óptica con el radio-enlace. También es aconsejable disponer de una red de últimos recursos, mediante satélites o equipos de HF, que, aunque de menos potencia, sirva para unir directamente los elementos más importantes del sistema C³ I, en situaciones de emergencia.

Mirando al futuro

Además del tráfico de comunicaciones de larga distancia y locales, abundan, cada vez más, las aplicaciones militares que usan la fibra óptica. Como ejemplo, podemos citar los sistemas de vigilancia y detección submarina a larga distancia con sensores remolcados o fijos en el fondo, que aumentan la claridad y sensibilidad de la señal de blancos silenciosos, como el sistema hidrofónico submarino norteamericano ARIADNE, que utiliza fibra óptica; los misiles filoguiados, que además de recibir por fibra óptica las imágenes de la cámara de televisión montada en su morro, pueden ser maniobrados desde posiciones ocultas y lejanas; la motorización de detecciones de radiaciones y temperaturas; las redes de comunicaciones tácticas de fácil despliegue y gran capacidad; los sistemas robóticos con sensores remotos, y la transferencia de datos en buques y aviones, como el utilizado a bordo del avión de despegue vertical *Harrier AV-8B*.

El transporte de señales de los sistemas C³ I, directamente sobre sistemas comerciales, requerirá una modificación de los formatos militares a los sistemas de fibra óptica. Otro aspecto vital es adaptar los sistemas de encriptación a las tecnologías de alta velocidad, aumentando la velocidad de encriptación a las posibilidades de transmisión de la fibra óptica.

Los sistemas futuros podrán transportar la información de millones de libros en menos de un segundo, por sólo una fibra del tamaño menor que el de un cabello, a miles de millas, sin repetidores.

Ciertamente, el avance tecnológico de la Humanidad en 500 años ha marcado la gran diferencia entre las carabelas de Colón y las rutas transatlánticas por las superveloces vías de fibra óptica. Hoy día, con la supercomunicación se recibe la información al mismo tiempo en todo el mundo. Las telecomunicaciones siguen el ritmo de evolución de las ciudades, industrias y empresas, propiciando su desarrollo.

Desde el oleógrafo y el proyector de señales al rayo láser y la fibra óptica,

es mucho el camino que se ha recorrido y lo que queda aún por recorrer, mirando hacia un futuro técnicamente sorprendente y utilitariamente prometedor. En esta aventura, las comunicaciones ópticas son el reto del presente.

J. Ramón JÁUDENES AGACINO



BIBLIOGRAFÍA

- «Evolución de las redes de transmisión telefónica. Papel de la tecnología óptica». Pilar de la Rosa. *Cuadernos BIT*, 1988.
- «Optical Fibers Provide Satellite Alternatives». *Signal*, marzo 1990.
- «Comunicaciones tierra/tierra para ACCS». Capitán Gómez López de Medina. *Revista Aeronáutica*, septiembre 1990.
- «New Undersea Surveillance Uses Optical Fiber Sensors». *Signal*, marzo 1990.
- «Military uses of fibres optics». P. Bourne. *Nato's Sixteen Nations*, abril 1988.
- «Fundamentos prácticos de las comunicaciones por fibra óptica». *Ingecon*, marzo 1991.

EL FUTURO PRÓXIMO DE LA ARTILLERÍA NAVAL

Introducción



E pretende en estas páginas exponer algunas reflexiones en torno a la vigencia de la artillería naval y la posible evolución de su empleo, parte del cual podrían ser aún los eficaces y frecuentemente ostentosos bombardeos de costa con fines de destrucción, interdicción y hostigamiento, o en apoyo de operaciones como las anfibas.

Toda misión se compone de un cometido y una finalidad. Suele decirse que el primer cometido de la fuerza naval es alcanzar el dominio del mar y el segundo proyectar su poder sobre tierra. No parece razonable renunciar al segundo cometido y con ello incumplir la misión por no alcanzar la finalidad.

Comencemos por enunciar tres principios que podrían guiarnos a lo largo de esta exposición:

- Segundo principio de Todd: «No importa de qué le estén hablando; le están hablando de dinero».
- Quinto corolario de Murphy: «Dejadas a sí mismas, las cosas tienden a empeorar».
- Ley de Peter: «La solución a un problema cambia la naturaleza del mismo».

Para resaltar la validez de la aplicación de estas tres ideas al tema que nos ocupa, bástenos recordar el fallido intento de invasión de la Inglaterra de Isabel por la Armada de Felipe II, fijando más nuestra atención en el tipo de buques enfrentados, su armamento y táctica empleada, que en el triste cambio de almirantes de última hora o en las tempestades padecidas.

Antecedentes

Con la aparición del cañón naval, la galera, nave de guerra clásica hasta entonces, se fue quedando anticuada a pasos agigantados. Ya a comienzos del siglo XVI, en 1513, fue hundido el primer barco a cañonazos. A pesar de ello, los países y pequeñas repúblicas mediterráneas se obstinaban en utilizarlas como arma tradicional en la mar. Por eso en 1571, cuando los océanos ya eran

surcados por el galeón, ocurrió la última gran batalla entre galeras: Lepanto. En este combate naval, la escuadra cristiana contaba con seis galeazas, que ayudaron de forma decisiva a conseguir la victoria. Estas galeazas eran grandes y sólidas galeras de tres palos que embarcaban numerosa infantería y disponían de cañones de grueso calibre, bastante perfeccionados, de tiro frontal. Tal detalle fue sin duda el que inclinó la balanza a favor de los cristianos, ya que, además de abrir brecha en la formación enemiga, poseían un abordaje irresistible.

Pero el galeón, navío de guerra por excelencia de este siglo XVI, siguió usando el abordaje y los castillos se hicieron altos y estrechos por arriba. Los ingleses, que creían más en la eficacia de la artillería que en el abordaje de la infantería embarcada, construyeron sus galeones más bajos de castillos y con más calado, detalles que les proporcionaron indudables ventajas: en primer lugar mayor estabilidad, lo que permitía montar cañones de mayor calibre y de más alcance; también presentaban un blanco menor. Además, la ausencia de soldados en las cubiertas daba una total libertad de movimiento a los artilleros, consiguiendo así una mayor velocidad y precisión de tiro. El desastre de la Armada de Felipe II, donde se enfrentaron las dos tácticas, demostró la superioridad indiscutible de la artillería, por lo que en el siglo XVII no tardó en aparecer el navío de línea, buque de guerra que usó exclusivamente cañones como sistema de combate en la mar, dejando casi en desuso el abordaje, pese a lo cual la infantería embarcada siguió existiendo para realizar otras tareas necesarias aunque diferentes, como guarnición y fuerza de desembarco.

Algo parecido ha ocurrido también al cañón naval al verse superado en prestaciones por el misil y la aviación embarcada; pero haber dejado de ser el sistema de armas principal en el combate naval no significa que su presencia a bordo no siga haciendo falta para otros menesteres.

En las décadas de los años 60 y 70 muchos abogaban por la sustitución de cañón naval por misiles, hasta tal punto que las fragatas *tipo 22* británicas fueron armadas con sólo dos cañones de 40 mm, lo cual era casi simbólico. Desde entonces se ha demostrado repetidamente cuán desafortunada fue aquella decisión, y ahora es generalmente aceptada la necesidad de contar al menos con un cañón efectivo.

Actualmente los diversos cañones navales modernos en servicio en las distintas Marinas de guerra se caracterizan por ser compactos y estar altamente automatizados; por ejemplo, el MK 45 (de 127 mm/54 calibres) de la Armada norteamericana pesa 25 toneladas, con una cadencia de 20 disparos por minuto, y ninguno de sus seis sirvientes está en la torreta. De semejante tipo es el montaje compacto multipropósito italiano (127 mm/54 calibres) OTO MELARA.

Pero el modelo de OTO MELARA que más éxito ha tenido en Occidente es la pieza 76 mm/62 calibres, que podemos ver montada en nuestras fragatas tipo *Santa María*, corbetas tipo *Descubierta*, y patrulleros tipo *Lazaga*, y en

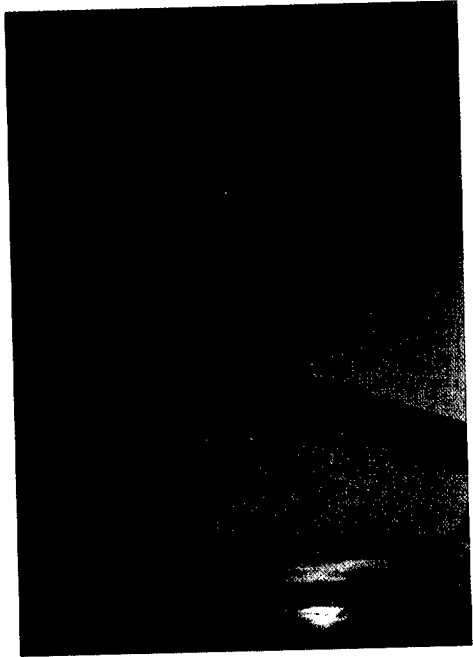
más de cuarenta buques de diversos países. Su ritmo de fuego varía entre 10 y 85 disparos por minuto y puede hacer 80 disparos sin necesidad de recarga. El peso total del montaje es de 7,5 toneladas y tiene un alcance de 16 kilómetros.

Aunque es un buen cañón multiuso, los 6,5 kilogramos de peso de su proyectil son insuficientes para el fuego naval de apoyo, aunque en caso necesario su alto ritmo de fuego le permite batir eficazmente algunos tipos de blancos en la costa, supliendo sólo en parte la potencia necesaria con precisión y reiteración. OTO MELARA está desarrollando un nuevo proyectil con las mismas características balísticas y peso, pero mayor letalidad al estar cargado con explosivo y 4.660 esferas de wolframio de 0,2 gramos, con una espoleta de proximidad que funciona a ocho metros del blanco. Pero aunque esta munición tendría buenos efectos contra personal y material ligero al descubierto, es eminentemente antiaérea, al igual que el montaje, en el cual, de los 80 disparos listos para el tiro, 70 son antiaéreos de carga automática y sólo 10 contra blancos de superficie que, además, requieren carga manual.

Los franceses cuentan con la torre CREUSOT-LOIRE de 100 mm de calibre. Es un montaje compacto multipropósito de 17 toneladas de peso total, refrigerado por agua y con una vida útil del tubo de 3.000 disparos a pesar de sus 90 d.p.m.

Los soviéticos nunca se vieron arrastrados por la tendencia del «todo-misil», quizá porque, tanto en el Ejército como en la Armada, tienen una larga tradición de buenos diseños de artillería, con excelentes alcances, precisión y ritmos de fuego para grandes calibres y montajes de poco peso relativamente. Todos sus grandes buques han contado al menos con un montaje y constantemente siguen apareciendo nuevos diseños. Por ejemplo, el antiguo modelo 130 mm/60 de los años 1953/56

montado en torres dobles, a bordo los cruceros de la clase *Sverdlov* o los destructores de la clase *Kotlin* tienen un alcance de 17 kilómetros, un proyectil de 17 kilogramos y 15 d.p.m. Sin embargo, las más modernas torres dobles de



Haber dejado de ser el sistema de armas principal no significa que su presencia a bordo no siga haciendo falta para otros menesteres...

130 mm montadas en el *Frunze* (una torre), en cruceros clase *Slava* (una torre) o en destructores tipo *Sovremenny* (dos torres), son totalmente automáticas y refrigeradas por agua, indicando esto que poseen un alto ritmo de fuego, estimado en 30 ó 35 d.p.m. También disponen de una moderna torreta de 100 mm montada en los cruceros tipo *Kirov* y *Udaloy*.

Posiblemente no vuelvan a construirse jamás cañones tan grandes como la torre triple MK7 de 16 pulgadas (406 mm) y 50 calibres de los acorazados norteamericanos de la clase *Iowa* aún en servicio, capaces de poner un proyectil de 862 kilogramos, de los cuales 70 son de alto explosivo (perforante de gran capacidad), hasta 38 kilómetros de distancia.

Sin llegar a postular tales calibres, lo que sí quiero reclamar del lector es la atención a dos consideraciones: la primera es que un buque de guerra debería ser un conjunto equilibrado de capacidades mínimas que le permita enfrentarse con éxito a las posibles amenazas, tanto electromagnética como aérea, submarina o de superficie. Y digo enfrentarse, no sólo defenderse, sino también cierta capacidad de actuar ofensivamente. La segunda es que una Marina modesta como la nuestra quizá no pueda permitirse el lujo de mantener buques excesivamente especializados contra un tipo particular de amenaza, pero sus sistemas de armas sí deben estar especializados. Dicho de otra forma, si a nadie se le ocurre usar el *Meroka* contra un buque, el torpedo contra un helicóptero o el *Harpoon* contra un submarino, ¿por qué insistir en que el cañón sirve para todo cuando hay carencias específicas de capacidad de fuego contra costa?

También es verdad que actualmente el arma que ofrece mayores prestaciones en alcance, precisión y poder destructivo es el misil de crucero, pero su número a bordo es escaso; además es caro y necesita de alto apoyo tecnológico. Para la gran mayoría de las misiones de apoyo de fuego sería excesivo en sus efectos y prestaciones, y escaso y poco rentable en cuanto al número y tipo de blancos a atacar. Sería como ir a cazar conejos con misiles contracarros.

Actualmente, en un aspecto táctico tan particular como el apoyo de fuego a operaciones en tierra, en el ataque a blancos diversos sobre costa, el cañón presenta más ventajas que inconvenientes, comparado con cohetes y misiles, tales como:

- Tiene mayor volumen y duración del fuego, a igual peso de munición transportada, y su coste es menor.
- Permite mayor número de combinaciones eficaces de proyectil y espoleta, incluyendo municiones guiadas en fase terminal y municiones especiales contra blancos específicos.
- También permite un mejor reparto y distribución del fuego de forma más eficaz y económica.
- Una vez disparado el proyectil, es más rápido y no interferible por medios de guerra electrónica.

- Puede ser usado contra mayor variedad de blancos y con menos restricciones al permitir con el mismo volumen de pañoles mayor número y diversidad de proyectiles y espoletas.
- El alcance de las piezas modernas suele ser menor que el de los misiles, pero equiparable o superior al de los cohetes con su misma función táctica.
- Igualmente su precisión es inferior a la del misil, pero superior a la del cohete y puede usarse basado en un sistema común de coordenadas que relacione arma-observador-blanco sin necesidad de información de satélites artificiales y topografía digitalizada en memoria.
- Otra ventaja adicional es que dentro de su alcance máximo no exige alcance mínimo, lo que permite batir una zona mayor.
- Por último, está la ventaja nada desechable de una mayor influencia en la opinión pública profana, pues disuade más un cañón ostentoso que un silo o contenedor de misil invisible u oculto.

Características de la artillería necesaria

Suele ser conocido y aceptado que la artillería, en cualquiera de sus múltiples formas navales o terrestres, causa más bajas al enemigo y tiene un mayor efecto adverso sobre la moral de combate de éste que ninguna otra arma convencional.

Para que la artillería pueda desorganizar, desmoralizar y destruir al enemigo, debe poseer un alcance, una precisión y una potencia suficientes que le permitan conseguir un fuego concentrado eficaz sobre las defensas del enemigo y sobre sus vías y medios de comunicación.

Con respecto a los efectos del fuego sobre vehículos y medios mecanizados, la artillería ha visto mermada su eficacia con la aparición de carros de combate con blindajes muy mejorados. Hasta hace pocos años, un proyectil de obús de 105 mm o de cañón de 5 pulgadas (127 mm) que cayese cerca de un carro podía inmovilizarlo, pero ahora se necesita por lo menos un disparo de obús de 155 mm o de cañón de 8 pulgadas (203 mm) para conseguir un efecto parecido en un T-72 ó un T-80, o bien en un M-1 Abrams o un Leopard-2. Y si es preciso destruirlo en vez de averiarlo, será necesario un impacto directo o el uso de municiones especiales, de las que trataremos más adelante, pero ya adelantamos que los mayores avances artilleros han ocurrido en la última década y especialmente en las municiones de artillería de campaña de los calibres 155 y 203 mm.

Así, los primeros M-109 de 155 mm podían hacer un fuego sostenido de 45 disparos por hora, alcanzando sus proyectiles de 43 kilogramos los 18.500 metros. En cambio, el último de los modelos de esta pieza autopropulsada, el M-109 A5, lleva cargador y control de tiro automático pudiendo hacer hasta tres disparos en 15 segundos, seguidos de una cadencia sostenida de ocho dis-

paros por minuto, y su tubo de 45 calibres le permite un alcance de 38.000 metros con un proyectil ERFB-BB de 47,6 kilogramos (*).

Quizá convenga comentar aquí algo sobre estas municiones. La Infantería de Marina española dispone del M-109 A2 de 155 mm/39, llamado 155 mm/32 en algunos textos artilleros españoles, por tomar referencias distintas en la medición del tubo que el fabricante, norteamericano igual que la munición, aunque ésta se fabricaba, al menos experimentalmente, en España por EXPAL desde antes de 1986. Estos proyectiles ERFB-BB son un desarrollo de cuarta generación iniciada por los ingenieros de la Space Research Corporation (SRC) con el ERSC (Extended Range Subcalibre) y acabada con la adaptación por SRC del dispositivo «Base Bleed» (BB), inventado en Suecia, y cuyos derechos de exportación se hallan en poder del grupo belga PRB, aunque no faltan interesantes historias ligadas al calibre 155 protagonizadas por ingenieros e investigadores canadienses, sudafricanos, austríacos y españoles.

Estos proyectiles aerodinámicos, de carga y calibre completos y alcance aumentado por flujo de gases ERFB-BB, han representado un gran avance en el campo de las municiones, ya que no sólo consiguen unos alcances mucho mayores que la munición hasta ahora convencional usando proyectiles de mayor peso y volumen, sino que además tienen un mejor aprovechamiento que les permite llevar una mayor carga útil, por lo cual pueden ser cargados interiormente con cualquier tipo de combinación de municiones o submuniciones y espoletas desarrolladas para otros proyectiles de 155 mm.

Algunas de estas municiones de 155 mm, puestas recientemente en servicio, son de gran especialización y eficacia. A modo de ejemplo podemos nombrar al M483AIDP-ICM, este proyectil es del tipo conocido como «munición convencional mejorada, de doble propósito». Efectivo contra personal y material ligero, es de eyección por culote programada por espoleta de tiempo y expulsa durante el vuelo 88 granadas M-42 que contienen una cabeza perforante de alto explosivo en carga hueca y un cuerpo de fragmentación controlada contra personal.

Otros ejemplos pueden ser los ADAM's y los RAAM's. Los primeros son proyectiles utilizables para la interdicción de zona, que actúan mediante la expulsión de 36 minas, de 454 gramos de peso, con mecanismos de autodestrucción regulados a un tiempo largo (HE. M692-ADAM) o corto (HE. M731-ADAM).

Los segundos se emplean para situar minas contra carro en una zona, para impedir o retrasar la progresión de fuerzas acorazadas enemigas durante un determinado período de tiempo largo (HE. M718-RAAM's) o corto (HE. M741-RAAM's), según se quieran efectos durante más o menos 24 horas.

(*) ERFB-BB = Extended Range Full Bore-Base Bleed: Proyectil aerodinámico de gran capacidad interior y alcance aumentado por baja resistencia al aire por emisión de gases en culote.

Cada proyectil va cargado con nueve minas contra carro de más de dos kilogramos de peso, que se dispersan en una zona de entre 175 y 350 metros cuadrados.

También es interesante el HEAT. M712. Este es un CLGP (proyectil guiado lanzado por cañón) o «COPPERHEAD», que está dotado de una guía terminal láser, por lo que puede atacar eficazmente blancos diversos de superficie, fijos o móviles, blindados o no, terrestres o navales, pero necesita un designador láser que localice, vea y le señale el blanco. Este observador avanzado puede ir a pie, en vehículo terrestre, helicóptero, embarcación e incluso puede usarse un designador de blancos en RPV (vehículo aéreo de control remoto). (Por cierto, estas pequeñas aeronaves teledirigidas pueden ser una buena solución naval para la observación y corrección del tiro cuando se carece o no se quiere exponer a un riesgo excesivo al observador o a la aeronave embarcada).

Por supuesto, estos proyectiles ERFB-BB de 155 mm también pueden llevar cargas consideradas más convencionales, como el rompedor de alto explosivo, o los fumígenos de hexacloroetano, tintados o no, para ocultación, cegamiento o señalización; o los incendiarios de fósforo; o los «tácticos CS», que contienen gas antidisturbios; o iluminantes; o tal vez, próximamente, los tipos SADARM (Sense And Destroy Armour), que son proyectiles para batir zonas, cargados con submuniciones antiblindajes que bajan en paracaídas formando una espiral de forma parecida a como lo hace el torpedo ASROC, pero con un detector de ondas milimétricas en lugar de un detector de ruidos. Cada una de las submuniciones puede discriminar y elegir al blanco que le devuelva un eco metálico más «frío».

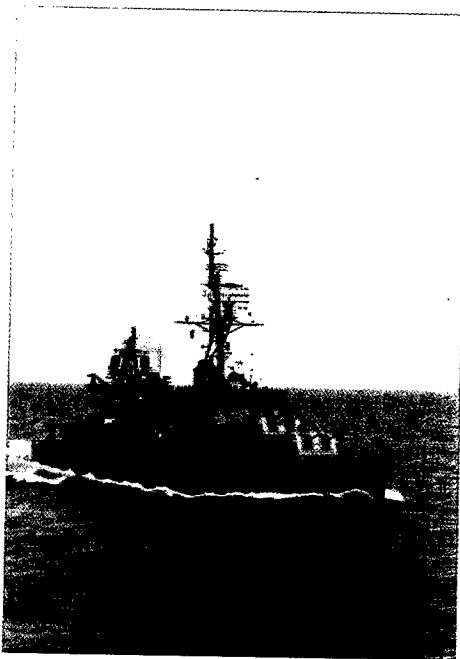
En cambio, por parte naval, los estudios siguieron otros caminos. Además de los esfuerzos por automatizar y reducir el peso de los montajes, se procuró aumentar el alcance de las piezas. Muchos trabajos de investigación se orientaron hacia proyectiles RAP (Rocket-Assisted Projectil), sobre todo en la década de los 60 y principio de los 70. Algunos resultados fueron alentadores, como el incremento de alcance dado al proyectil del montaje naval de 5 pulgadas (127 mm) desde 12.800 metros hasta los 20.117, pero a costa de sacrificar la precisión y la carga explosiva del proyectil, que pasó de 3,58 kilogramos del normal a sólo 1,59 kilogramos para el RAP, a pesar de un mayor peso total que se incrementó hasta 24,9 kilogramos en vez de 19,3 kilogramos. Además no podía ser disparado con carga máxima por problemas de ignición y la zona de seguridad para las tropas propias tenía que aumentarse mucho en previsión de que no funcionara el motor cohete. En la actualidad el RAP no se usa.

Tampoco llegaron a montarse en la serie *Spruance* las torres ligeras de 203 mm (8 pulgadas), pese a lo cual diversos países de la OTAN, entre ellos España y EE.UU., cada uno por su cuenta, tienen grandes esperanzas en alcanzar los 50 kilómetros con prototipos de piezas de campaña de este calibre. Los nuevos desarrollos de municiones especiales frecuentemente funcio-

nan mejor con este calibre que con 155 mm, al disponer de mayor volumen en el proyectil para carga útil.

Una posible solución

Quizá parte de la responsabilidad del fracaso en el diseño de los cañones navales multipropósito haya que achacarla precisamente a este concepto multituoso, ya mencionado, que se tiene del mismo. Concepto éste avalado por siglos de historia pero que hay que acotar, es decir, marcarle finalidades o propósitos principales. Lo secundario no debe dificultar la finalidad de la



Los últimos barcos con cañones de nuestra Armada. Destructor *Gravina*.

misión principal. Así, un cañón para el tiro de superficie debe ser capaz de hacer fuego contra costa y de disparar proyectiles especiales de saturación de zona (ICM) o con guiado terminal (CLGP) tanto contra objetivos en tierra como contra buques. Incluso puede participar en la defensa antiaérea disparando «chaff» para perturbar equipos electrónicos de aeronaves o misiles y en la antisubmarina disparando cargas de profundidad a distancias que aprovechen los mayores alcances sonar y con ello las posibilidades de destrucción de un submarino. Este espacio interno de los proyectiles que les permita tal variedad y capacidad de carga implica un calibre (peso y volumen) incompatible con el automatismo necesario para la velocidad de giro y ritmo de fuego necesario para un tiro antiaéreo eficaz.

En cambio, incluir el tiro antiaéreo como prioritario dentro de los cometidos de un cañón multipropósito, obliga a un alto ritmo de fuego, lo que hace que sean más complejos, caros y pesados; y ello invita a reducir su calibre, con lo cual pierden eficacia en el tiro de superficie al perder alcance y no poder hacer uso de estas municiones especiales, que necesitan un cierto volumen de proyectil que las contengan.

Teniendo en cuenta que el calibre 155 está muy difundido y que cuenta actualmente en la OTAN con el mayor número de municiones especiales, parece acertada la iniciativa de la empresa británica VSEL, la cual emprendió

privadamente a finales de los 80 (1987/1989), en colaboración con la Royal Ordnance, los estudios de viabilidad para desarrollar un arma naval destinada, en principio, al bombardeo de costa. Como los requerimientos operacionales eran los de un proyectil de gran alcance, precisión y letalidad (adecuada efectividad final), VSEL optó por un cañón de medio calibre. Eligió el 155 mm por ser el más avanzado y estar más extendido, tanto en su aspecto operacional como logístico, y ser actualmente la munición disponible de la OTAN más desarrollada de efectos especiales y alcance aumentado. Esto se puso de manifiesto en los dieciocho meses de estudios comparados entre armas de fuego naval de apoyo para uso general montadas en destructores y fragatas, encargado por el Royal Armament Research and Development Establishment (RARDE) de Reino Unido. VSEL y Royal Ordnance también procurarán, previsiblemente, aprovecharse de las tecnologías que han desarrollado para el AS90, cañón autopropulsado de 155 mm que ha sido adquirido por el Ejército británico, y el obús ligero remolcado de 155 mm todavía en desarrollo. Muchas de las características del proyecto podría ser modificadas según las preferencias de posibles clientes, pero en líneas generales son las de un montaje monotubo de 20 toneladas de peso, manejado por control remoto y provisto de un sistema de carga automática. VSEL ha estudiado tres variantes de carga de proyección: «fija, semifija o separada», con el propósito de poder introducir y atacar los disparos (carga de proyección y proyectil) con cualquier elevación del cañón. Desconozco si ha experimentado con cargas de proyección del tipo propulsor líquido inyectado en recámara. Para evitar demasiada complejidad mecánica y un peso excesivo, se decidió excluir la capacidad de tiro antiaéreo, permitiendo deliberadamente que el ritmo de fuego operativo fuera reducido a 10 disparos por minuto. La pieza tendrá una longitud de tubo de 52 calibres y un alcance máximo eficaz de 40 kilómetros usando proyectiles «Base-Bleed». El montaje será movido por un motor eléctrico que se beneficiará de la tecnología del AS90, pero con una elevación de tiro o arco de fuego que va desde —15 grados a +80, lo cual es muy superior a la del actual montaje británico MK8 de 4,5 pulgadas. Las prestaciones del montaje en velocidad y aceleración deberán permitir batir también blancos navales de superficie.

Este proyecto atrajo el interés de la Armada británica y podría ser el nuevo cañón que releve al MK8 de 4,5 pulgadas en futuros buques británicos si se abandona el principio de cañón multipropósito, pero aunque VSEL afirma que podría terminar un prototipo de esta nueva arma para 1994, no se compromete a un desarrollo completo sin contar, al menos, con una subvención para el modelo británico. Esta empresa tiene en consideración que el fuego naval de apoyo es todavía un requerimiento operacional de la OTAN y que por ello no debería ser ejecutado por sistemas de armas más anticuados. A esto cabe añadir que esta idea no es incompatible con esa otra tan difundida en la Armada española de que no conviene arriesgar cerca de costa a buques

sofisticados y caros. En primer lugar hay que decir que el factor eficacia-coste de la misión lo dará el valor del objetivo a alcanzar en relación a los medios que podemos emplear; en segundo lugar hay que resaltar que si el objetivo es rentable hay que conseguirlo con los medios adecuados, es decir, idóneos y especializados; en tercer lugar cabe decir que un medio especializado, incluido un buque, siempre suele ser rentable en el cometido objeto de especialización. Por último, si cada sistema de armas es sólo una parte del precio del buque, como tal medio de combate será más rentable en tanto pueda cumplir eficazmente mayor número de misiones sin aumentar significativamente el coste del mismo.

Consideraciones finales

De acuerdo con lo expuesto anteriormente y pensando que para 1992 no quedará, previsiblemente, en activo ningún buque tipo *Churruca* y que ya han desaparecido los destructores clase *Lepanto* y *Roger de Lauria*, no quedan más buques con capacidad de efectuar fuego naval de apoyo que las fragatas tipo *Baleares*. Teniendo en cuenta que, aunque estas fragatas se vayan quedando más anticuadas por sus muchos años de servicio, no por ello van a ser más aptas para ejecutar apoyo de fuego ya que sólo cuentan con un cañón de 127 mm, poco alcance, falta de munición especializada, dificultad de cambio de munición y de corregir con proyectiles de diferentes características, falta de helicóptero de observación, falta de condiciones específicas de diseño tales como la configuración y situación del sonar que afecta al calado o la distribución, situación y capacidad de pañoles de municiones. Y puesto que son buques defensivos de escolta, antiaérea y antisubmarina, hará falta la construcción de buques con una artillería de más prestaciones en el tiro de superficie, siempre y cuando se quiera estar en condiciones de poder cumplir con los compromisos internacionales contraídos o poder respaldar la política exterior propia.

En principio, aparte de la renuncia expresa a contar con tal capacidad, parecen existir dos opciones:

La primera es dotar de capacidad de efectuar fuego naval de apoyo a una escuadrilla de escoltas de tipo medio, de entre 3.000 y 5.000 toneladas, como pueden ser las futuras «F-100», que se prevén que sean buques de alta calidad y avanzada tecnología. Sería una capacidad más, añadir a otras como la antiaérea, la antisubmarina, la guerra electrónica o la capacidad de control aéreo.

La segunda opción sería dotar de tal capacidad de fuego a una serie de patrulleros de altura, o algún tipo de barco semejante, que podría desempeñar, incluso en tiempos de crisis, misiones de vigilancia y control de tráfico

marítimo, aparte de otras de salvamento, apoyo a pesqueros o incluso de tipo ecológico o de investigación.

Común a ambas opciones sería la conveniencia de contar con dos cañones y un helicóptero. Contar con dos cañones permite disparar dos tipos de munición al mismo tiempo, por ejemplo, iluminantes y proyectiles de alto explosivo con guiado terminal o bien humo rápido (HC) mezclado con humo inmediato (WP) y alto explosivo (EH). El helicóptero es fundamental para designar blancos al buque, en un sistema común de coordenadas, antes de contar con observador avanzado en tierra o incluso sin cartografía si se cuenta con navegador inercial puesto a cero en el buque y un sistema de enlace terminal de datos a distancia conectado al ordenador de la dirección de tiro.

También sería común a ambas opciones la dotación de misiles, incluidos los de «crucero» de ataque a tierra, pues sus posibles blancos serían muy diferenciados en tipo y distancia de los atacables con el cañón.

Soy consciente de que los presupuestos de la Armada son muy limitados, pero nada atrae tanto la mala suerte como la falta de previsión. Es cierto que no podemos predecir con certeza el futuro, pero es obligado prevenirlo en lo posible y reducir el azar al mínimo.

Miguel Ángel PÉREZ Y PÉREZ



AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Se ruega a los señores suscriptores que en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentren en la situación de «disponible forzoso» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3 - 1.º 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

LA VIDA EN EL ANTÁRTICO, VISTA DESDE ABAJO

UNA REFLEXIÓN PRAGMÁTICA DEL ASPECTO SOCIAL Y HUMANO DE LA VIDA EN EL ANTÁRTICO

Introducción



E pretende aquí complementar el tema antártico, otras veces expuesto desde otros puntos de vista, aportando su visión, experiencias, anécdotas, etc., a raíz de las campañas antárticas desarrolladas por el buque oceanográfico *Las Palmas*.

El autor de este artículo conoció una forma de vivir y convivir que, al margen de los aspectos científicos y técnicos de la misión, cree merece ser contada también desde otro ángulo.

Rompiendo esquemas: una actitud diferente, una labor vital

Para un profesional de marinería, que ha tenido una formación y dedicación militar, y ha conocido la disciplina en buques de primera línea, adaptarse a un buque antártico significa cambiar muchos esquemas. Principalmente, porque se destacan la *pólivalencia*, la *autosuficiencia*, y la *confianza mutua* de forma mucho más acentuada que en aquéllos en los que las funciones individuales están especializadas y casi siempre subordinadas en una amplia cadena de mando.

Polivalencia, en tanto que se espera de nosotros un rendimiento muy alto en la ejecución de labores para las que en principio no hemos sido adiestrados. Ahí nos damos cuenta de que nuestras limitaciones son menores de lo que creíamos.

Autosuficiencia, porque también es preciso conocer esas limitaciones, y no pretender que tendremos ayuda exterior para resolver nuestros problemas. En nuestra situación, los de cada uno pueden transformarse en colectivos.

Y *confianza mutua*, porque estamos solos, dependemos todos de todos, y debemos confiar plenamente en que el compañero —desde el primero al último— cumpla su misión con profesionalidad.



Espanoles y chilenos en tránsito hacia la base chilena «Prat».

Ante todo esto, se empieza a adoptar una actitud diferente; nos damos cuenta de que personas que anteriormente raramente debíamos tomar decisiones, en muchas ocasiones tenemos que llevar la iniciativa y hacer valoraciones. Nos sentimos con una gran responsabilidad, y llegamos a considerar que nuestra labor es importantísima; es una labor vital.

Una disciplina diferente, autodisciplina

Mi concepto de la disciplina siempre se ha basado en la *puntualidad, impecable uniformidad, acatamiento y puntual ejecución de las órdenes*, y un sin fin de valores que todos hemos conocido por los tratados de moral militar, aunque no siempre los cumpliéramos con la máxima exactitud.

Muchas de esas referencias varían en el ámbito antártico. No es que haya indisciplina: es una disciplina diferente, es una *autodisciplina*.

La uniformidad va en función del entorno climático, las señales distintivas desaparecen y, no obstante, nunca se cuestiona la autoridad de quien la tiene, y; con todo, es común convivir alegremente mandos y subordinados.

Las funciones individuales están tan asumidas, que no precisan una orden de ejecución. Existe una libertad, bastante distinta de la disciplina a que estábamos acostumbrados. Pero esa libertad nos hace más responsables, nos obliga a corresponder a la confianza depositada en nosotros no sólo en igual medida, sino con un esfuerzo suplementario de profesionalidad y buen hacer.

El hecho de que jefes de la Armada y del Ejército de Tierra, además de titulados civiles, trabajaran codo con codo junto a sus subordinados en labores pesadas, además de las profesionales, evidencia una gran solidaridad sin menoscabo de su categoría, granjeándose la admiración y respeto de los subalternos, que nos sentíamos más obligados que nunca a responder con *autodisciplina*.



Fin de campaña. Dotación.

Un compañerismo sin precedentes

En toda mi vida militar —y va más de un quinquenio— nunca he llegado a conocer tanto como ahora el compañerismo. Aquella lejana instrucción de moral militar me parecía utópica en un mundo que ha perdido tantos valores. Felizmente ese sentimiento no sólo lo conocí, lo viví y sentí durante más de 180 días de estrecha convivencia con más de 60 personas, viéndonos 24 horas al día, a lo largo de dos campañas.

Eso me ha hecho pensar que mis compañeros no eran diferentes de los que había tenido en anteriores destinos, simplemente tenían el aliciente de sentirse importantes para con los demás, a todos los niveles, desde el jefe de Agrupación hasta el último marinero. Sentíamos la mutua necesidad unos de otros, había una gran solidaridad y el compañerismo alcanzaba su máxima expresión.

Calor humano y modelo de convivencia

Cuando se convive largo tiempo con otros seres humanos en espacios reducidos, se valoran esos términos. Adaptarse a un medio hostil como el antártico, es difícil. La lejanía familiar, la dedicación laboral exclusiva y per-

manente, además de otros factores físicos y psíquicos, ayudan a crear un estado de ánimo. Y en el medio antártico, un caso individual influye decisivamente en el conjunto.

... Pero si hubo problemas no trascendieron prácticamente a la convivencia pacífica. Es más, se manifestó una actitud positiva general y fechas clave como Nochebuena, Navidad, Fin de Año..., fueron explosiones de júbilo, ¿o quizá una fórmula de escape? Definidas o no las razones de esas actitudes, el *calor humano* se sintió, existió realmente un *modelo de convivencia*. Podría ser éste un buen laboratorio de pruebas para un sociólogo.

Considero que la Antártida ha sido una escuela de convivencia social. Las pautas de comportamiento han cambiado en la mayoría de sus miembros; existe ahora una actitud diferente ante la vida, otra forma de enfocar el vivir cotidiano. Pero los que no lo vivieron quizá no puedan comprenderlo.

Alejados ya de las labores antárticas, persisten con fuerza los vínculos contraídos. Los que convivieron estrechamente durante meses no pierden los lazos que se crearon entonces, y son comunes las reuniones de ex antárticos, como si sólo entre ellos se sintieran realmente bien y a gusto. El *calor perdura*.

Los que hemos tenido el privilegio de participar en alguna campaña antártica, la comenzamos con una ilusión tal vez desmedida. Teníamos informacio-



Izando bandera en la base española.



Mandos compartiendo con la dotación.

nes precedentes que no nos atemorizaban: arduo trabajo, navegaciones intensas, condiciones extremas y hasta un mar de Drake con el calificativo de tempestuoso. Tal vez esperábamos una compensación muy superior a todo eso, pero si la hubo o no, muchos han regresado allí.

La realidad es que, una vez allí, se asume el riesgo con extraordinaria facilidad. La posibilidad de perder el buque, sufrir un accidente o quedarse aislado ni siquiera se plantea en voz alta. Las labores diarias se ejecutan con la facilidad de quien realiza trabajos hidrográficos en cualquier punto del Mediterráneo. Naturalmente, se tiene conciencia del medio y de que las dificultades son otras, pero la rapidez en adaptarse es sorprendente.

Tanto es así, que cuando estuvimos a punto de perder un buceador que se golpeó en la cabeza, o en el caso de una presunta apendicitis, las reacciones fueron rápidas, calculadas y frías. Sólo después, meditando en nuestra soledad, apreciamos la gravedad que hubieran supuesto esas pérdidas no sólo para la ejecución de nuestra misión, sino también para la moral de la dotación. El hecho de asumir sin sentimentalismos todas las posibilidades ayudó a que las labores fueran fluidas. Eso puede parecer una aptitud humanamente despegada y hasta temeraria, pero de hecho no es así, sino que está dictada por un principio de racionalidad y eficacia que, en definitiva, son garantía de la seguridad.

Otra forma de hacer Patria

Si algo recordaremos mucho tiempo, es la gran cantidad de amigos que hemos dejado al otro lado del Atlántico. No esperábamos indiferencias, pero tampoco tantas muestras de afecto.

Existen muchos descendientes de españoles que quizá por herencia se emocionan al ver los colores rojo y gualda, y otros muchos que, sin tener relación directa con España —salvo el idioma—, nos muestran su cariño y respeto.

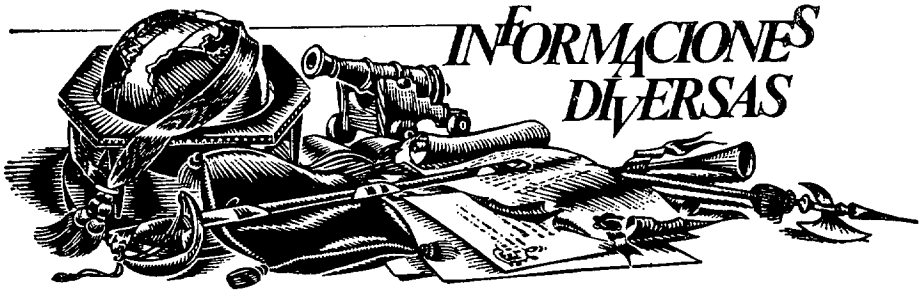
Recuerdo que al regreso de la Campaña 90-91, en Buenos Aires, una madre con su hija, con la que habíamos trabado amistad, contemplaba nuestra enseña ondeante a popa, exclamando: «Qué bandera más bonita.» Todo un orgullo. A nuestro paso por las distintas bases antárticas, intercambiamos a menudo dotaciones para participar activamente en actos de fraternidad entre los pueblos. Recuerdo una anécdota del refugio argentino «Brown», en el continente antártico. Media docena de científicos, entre ellos un militar, nos recibieron en su modesta base, éramos los primeros que veían en algún tiempo, y nos ofrecieron entre lo poco que disponían una especie de dulce de guayaba y el whisky que nosotros les llevábamos como obsequio. Esa noche les invitamos a cenar a bordo y organizamos una fiesta especial en su honor. Preparamos lo más exquisito de nuestra despensa, cantamos juntas nuestras típicas canciones de juerga, y les ofrecimos nuestro mejor licor. Esas y muchas más cosas calaron hondamente. España y los españoles caldeaban rápidamente aquellos helados parajes.

Llegó incluso a la base uruguaya «Artigas», cuyo jefe dio la bienvenida a los componentes de la expedición española, con un discurso en auténtico lenguaje «paladino», poniendo de relieve el valor y gallardía de los españoles, y recordando los hechos heroicos de Hernán Cortés, entre otras expresiones de afecto y admiración. Muchos de nosotros nos sentíamos un poco fuera de contexto, quizá porque la España actual difiere bastante de la que hemos tenido hace siglos. Pero no dejamos que se notara. Fue... «otra forma de hacer Patria.»

Conclusiones

La Antártida ha supuesto para quienes la conocimos un virar por adelante y cambio de rumbo en nuestras vidas, una ayuda a la reflexión sobre las relaciones humanas, el renacer de un sentimiento de comprensión mutua y una nueva forma de enfocar la vida. Pero de todo ello extraería lo que considero un valor que no debe caer en desuso y que aprendí a querer: «Un auténtico compañerismo.»

Abel DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ
Cabo primero (V) RT



INFORMACIONES DIVERSAS

DESPEDIDA A LAS NAOS DEL V CENTENARIO

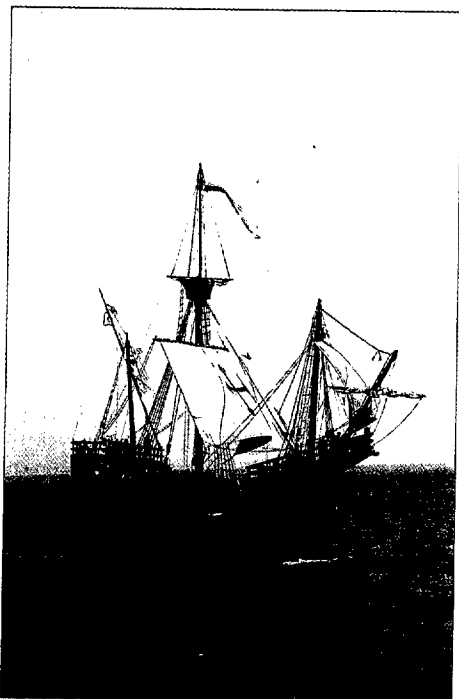


L pasado 13 de octubre largaron amarras del onubense muelle de Levante las réplicas de la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña*, iniciando así el viaje conmemorativo del histórico acontecimiento.

Los actos, que revistieron gran brillantez y colorido, fueron presididos por S. A. R. el Príncipe de Asturias, que llegó en helicóptero a la Rábida, donde fue recibido por el presidente de la Junta de Andalucía, don Manuel

Chaves, y la alcaldesa de la villa de Palos de la Frontera, doña Pilar Pulgar, trasladándose a continuación por carretera a Huelva, donde fue cumplimentado por el almirante de la Flota, don Pedro Regalado, en representación del jefe del Estado Mayor de la Armada; por el jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante don José Antonio Serrano; jefe del Estado Mayor de la Flota, contralmirante don Carlos Sánchez de Toca; gobernador militar, coronel don Olegario Moreno, y comandante militar de Marina, capitán de navío don Julio del Cuvillo, entre las autoridades militares; embajadores iberoamericanos y de la Comunidad Europea, presidente de la Comisión del V Centenario, don Luis Yáñez; presidente de la Diputación y del Patronato Provincial del V Centenario, don Domingo Prieto; del Parlamento andaluz, don José Antonio Marín Rite, y el alcalde de la ciudad, don Juan Ceada, entre las civiles, además del ya citado presidente de la Junta de Andalucía.

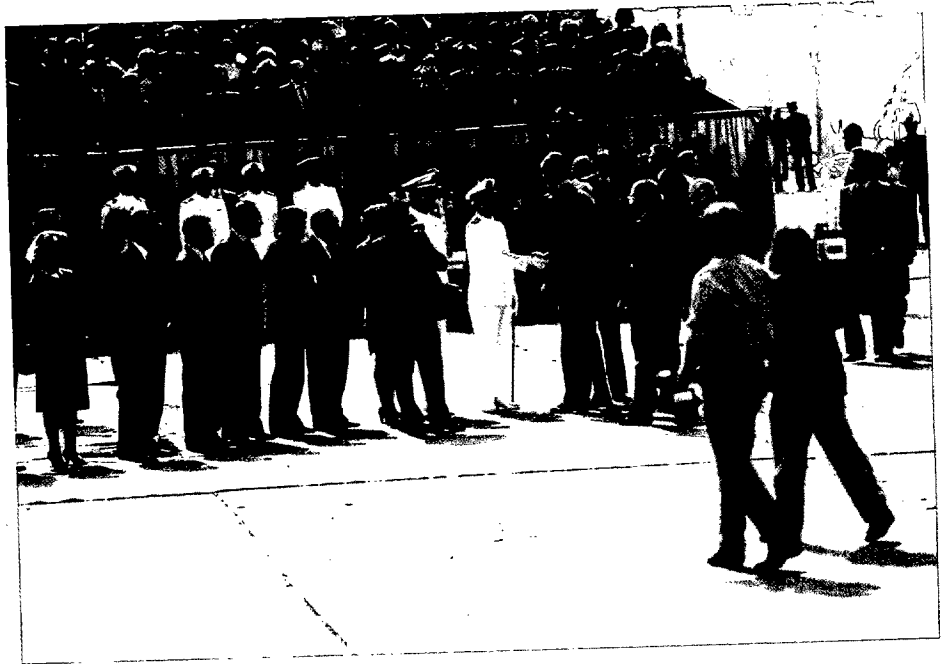
A las 10.00 comenzaron las ceremonias con el vistoso lanzamiento de cuatro grandes globos y fuegos artificiales. Más de un centenar de actores, ataviados a la usanza de la época, recorrieron las calles de Huelva con carromatos tirados por bueyes y mulas que transportaban simbólicamente las vituallas con que habían de aprovisionar a las naves, animados por numeroso público. Reunidos ante el *escribano*, éste anunció cuál era el objetivo del viaje, nom-



bró a los capitanes y algunos de sus colaboradores y dio cuenta del inventario de los víveres y pertrechos que se embarcaban, así como su procedencia. Hecho esto, desembarcaron para ser relevados por los 67 tripulantes *de verdad*. El Príncipe Don Felipe, que visitó detenidamente la *Santa María*, departió con su dotación y firmó en su libro de oro, pronunció una alocución en la que deseó feliz travesía y llegada a los marineros «para que al llegar a puerto llevaran el abrazo de los pueblos de España; que Dios os acompañe y tengáis buenos vientos», y añadió: «En las naves que parten hoy van hombres de buena voluntad y llevan un mensaje de solidaridad, porque aspiramos a que España sea en el 92 un lugar de encuentro de hombres y mujeres de todo el mundo». Recordó que a Palos de la

Frontera, Moguer y Huelva, así como a otros pueblos andaluces, «les cupo el honor de haber participado en esta empresa que cambió la noción humana», agregando que «los iberoamericanos continuamos los trabajos que se iniciaron hace quinientos años con proyectos y actuaciones que quieren conseguir un mundo más solidario; así, la “cumbre” Iberoamericana representa un vasto conjunto de naciones que tenemos una raíz común» y recordó que «si importante fue la ida, también lo fue la vuelta: la ida sembró la semilla del nuevo continente y la vuelta inició el nuevo mundo universal».

Tanto el presidente de la Junta de Andalucía como el de la Diputación y Patronato Provincial del V Centenario señalaron la trascendencia del acto; el señor Yáñez aseguró que el 92 abrirá una nueva etapa en las relaciones con Iberoamérica, citando realizaciones concretas como el Intituto Cervantes, la Biblioteca del V Centenario y la Comunidad Iberoamericana de naciones, entre otras. El poeta Rafael Alberti recitó un poema compuesto para esta ocasión, que comenzaba diciendo: «Yo soy la carabela que un día/ salí de Huelva en mano azul del viento/ sin saber que iba a ser mi pensamiento/ lo que la luz por siempre escribiría...», cuyos versos, junto con la carta de un niño onubense y los mensajes de las autoridades, se introdujo en un cofre que se embarcó a bordo de la *Santa María*. No obstante, debemos anotar que extrañó la ausencia, entre tan distinguidas personalidades e instituciones, del



El almirante de la Flota, don Pedro Regalado Aznar, saludando a S. A. R. Don Felipe de Borbón, Príncipe de Asturias.

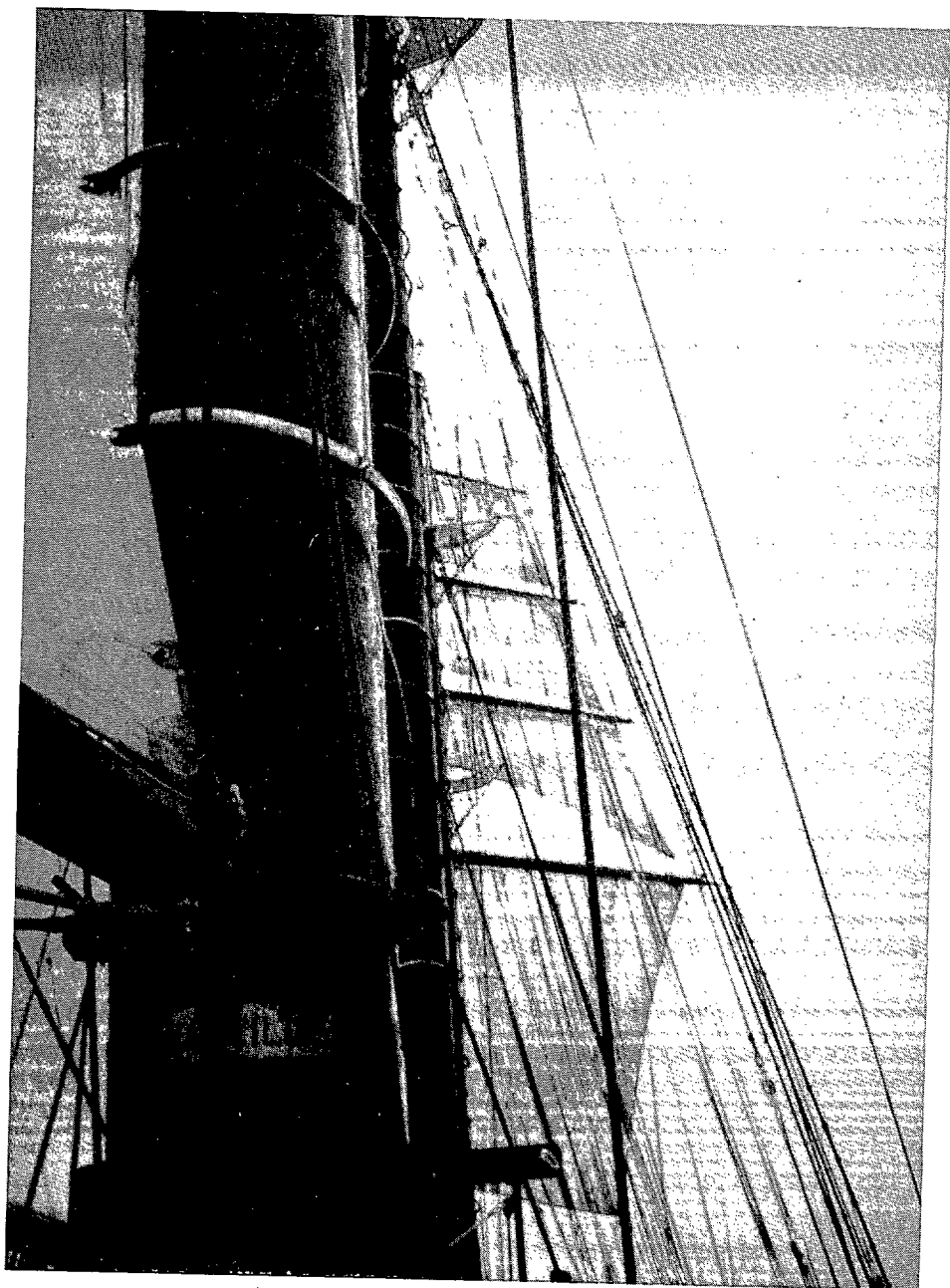
duque de Veragua y Adelantado Mayor de las Indias, así como la de la Real Sociedad Colombina.

El comandante de la *Santa María* y de la flotilla, capitán de corbeta don Santiago Bolívar, requirió de Su Alteza permiso para largar amarras y, concedido éste, se izó el aparejo con la piadosa y tradicional fórmula «En nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo, un solo Dios verdadero...», seguido por la *Pinta* (capitán de corbeta don Álvaro Ollero) y la *Niña* (teniente de navío don Luis Sánchez). Pero, como los dioses son caprichosos, esta vez Eolo no colaboró, como era su obligación, por lo que las naves tuvieron que desatracar con la ayuda de remolcadores, iniciando así el viaje poco después de las 12.30, sobrevolados por una formación de helicópteros de la Armada, entre las aclamaciones del público, el sonido de las sirenas de los buques surtos y el estallido de los fuegos de artificio.

¡Buen viaje y vientos propicios!

J. G. S.





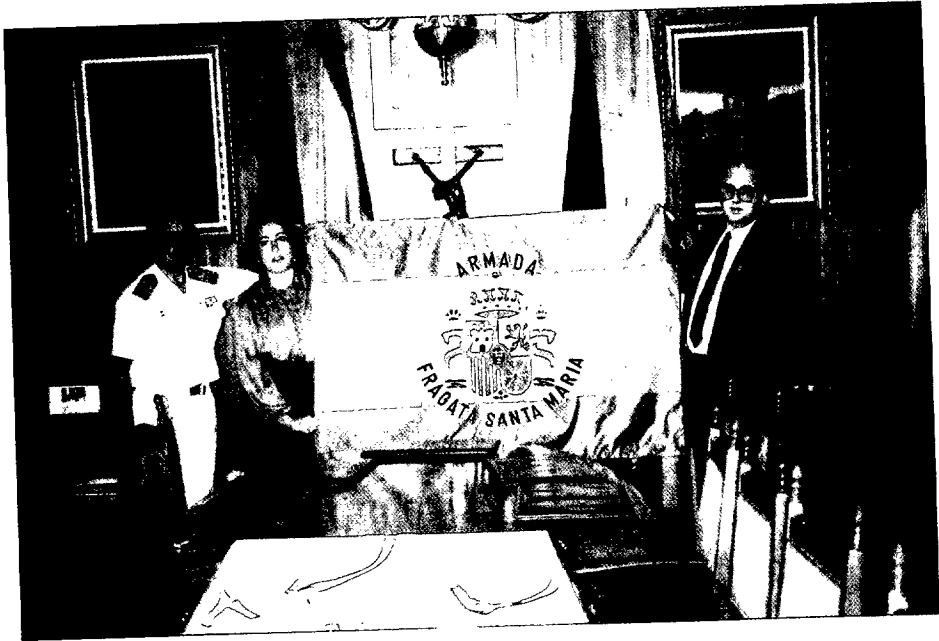
Palo mesana «Nautilus». Buque-escuela «Juan Sebastián Elcano». Autor: Enrique Bartolomé y Cela.

ENTREGA DE LA BANDERA DE COMBATE A LA FRAGATA SANTA MARÍA



N la tarde del mismo día 13 de octubre, en solemne acto presidido por el almirante de la Flota, don Pedro Regalado Aznar, se efectuó la entrega de la bandera de combate a la fragata *Santa María* en el muelle Juan Gonzalo Vara, de Palos de la Frontera. La enseña fue donada por el Ayuntamiento de la histórica villa, cuya alcaldesa, doña Pilar Pulgar, actuando como madrina, expresó al entregársela al comandante del buque, capitán de fragata

don José Romero Iglesias, el deseo de que «esta ocasión única que se nos brinda sirva para estrechar más aún los lazos que nos unen con la Marina». A



Los tenientes de alcalde doña Josefa González Rodríguez y don Manuel Pérez Rodríguez, mostrando en el Ayuntamiento de Palos la bandera de combate donada por ésté, en presencia del comandante de la fragata *Santa María*, capitán de fragata Romero Iglesias.



En manos de la alcaldesa de Palos, doña Pilar Pulgar, la bandera es bendecida por el obispo de Huelva, monseñor González Moralejo.

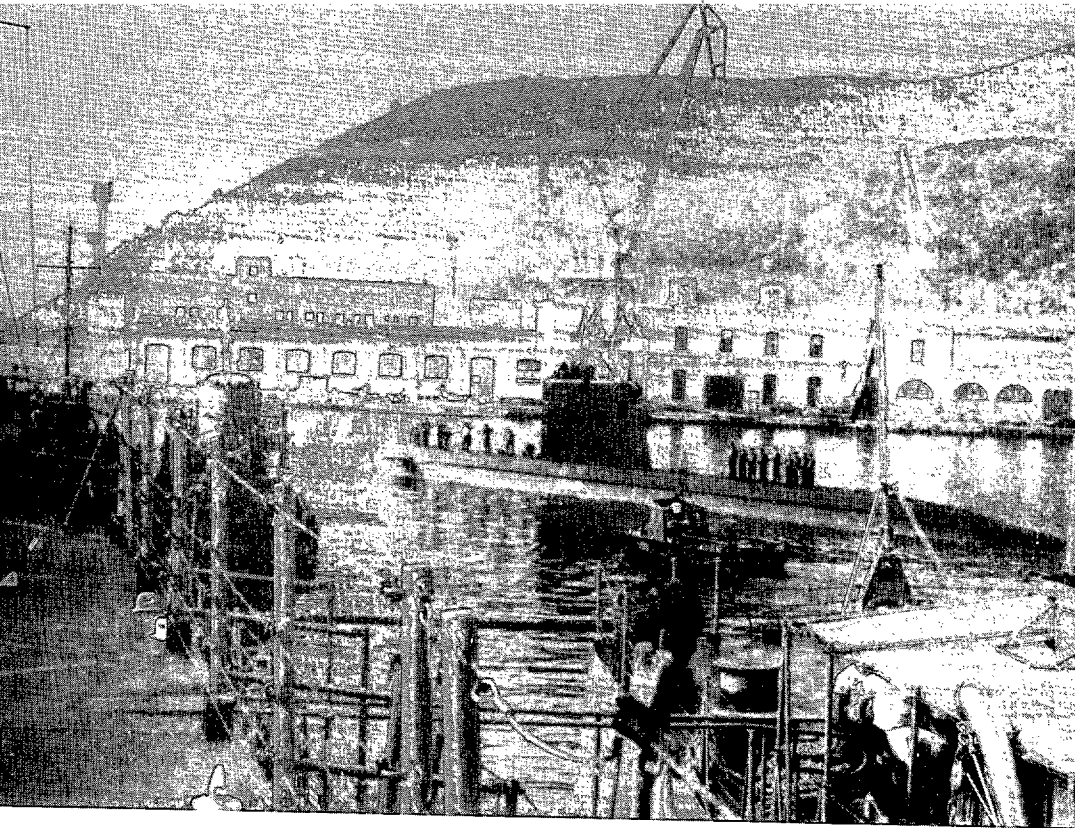


La bandera de combate de la *Santa María* en el momento de izarse a bordo.

las palabras de la alcaldesa de Palos, respondió el capitán de fragata Romero evocando cuáles serían los pensamientos del antecesor de aquélla, el alcalde mayor de Palos, Diego Rodríguez Prieto, al ver partir las naos de Colón, añadiendo: «si aquellos pensamientos iban cargados de ansias de futuro, quisiera recogerlos para siempre con vuestro pueblo, a quien desde hoy mi buque recordará siempre con especial emotividad», y refiriéndose a su dotación, «a ese conjunto de hombres que, siendo muestra del mosaico de las Españas, anhelaban vivir este día, porque ellos conocen el significado de la Bandera como seña de identidad de esa realidad grande y hermosa que es España». Expresó el solemne compromiso de defender la Bandera hasta perder la vida, dando paso seguidamente, tras una salva de fusilería, a la bendición de la enseña por el obispo de Huelva, S. E. Rvma. don Rafael González Moralejo, después de lo cual doña Pilar Pulgar hizo la entrega formal de la misma al comandante del buque, izándose a bordo con los honores reglamentarios. Se cerró el acto —al que asistieron entre otras autoridades, además de las citadas, el vicealmirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, don José Antonio Serrano Punyed; el jefe del Estado Mayor de la Flota, contralmirante don Carlos Sánchez de Toca Acebal; gobernadora civil, doña Violeta Alejandre, y el vicepresidente de la Diputación, don Fernando Pineda— con un brillante desfile militar.

J. G. S.





Bundo Azul y Naranja. Autor: N. Rey-Stolle Area.



GUÍA DE DESCUBRIDORES

Pedro Fernández de Quirós y Luis Váez de Torres

Pedro Fernández de Quirós (1605)



L hallazgo del archipiélago de las Salomón en 1568, llevado a cabo por Álvaro de Mendaña, fue la razón que movió algunas expediciones posteriores, como la del mismo Mendaña de 1595, ya estudiada, y la que aquí recordaremos, de 1605, capitaneada por Quirós, una y otra proyectadas para el redescubrimiento y población de las islas salomónicas. Ambas campañas aumentarían considerablemente los conocimientos geográficos con el

avistamiento de nuevos conjuntos insulares, pero nunca pudieron localizar de nuevo aquellas tierras melanesias.

Hagamos una breve semblanza de Pedro Fernández de Quirós, portugués de origen. Si bien nacido en Évora hacia 1565, se crió en Lisboa y fue asiduo de los ambientes marineros. Embarcó primero como escribano o sobrecargo de naves mercantes, al tiempo que adquiría conocimientos de pilotaje. Casó muy joven con la madrileña Ana Chacón, de la que tuvo al menos dos hijos: Francisco y Jerónima. Ya en Perú, se enroló en 1595 como piloto mayor en las naves de Mendaña y participó en la empresa que concluiría con los descubrimientos de los archipiélagos de las Marquesas y de Santa Cruz. Muerto Mendaña, Quirós llevaría la responsabilidad náutica del viaje que se remataría en Manila, desde donde navegó hasta Nueva España en diciembre de 1596.

De vuelta en Perú, estimulado por el afán de localizar las Salomón, propuso al virrey Luis de Velasco una nueva expedición, pero el desinterés de este último le llevó a gestionar el asunto en la metrópoli. En febrero de 1600 llegaba a Sanlúcar de Barrameda, y al enterarse allí de que era año jubilar romano, siguió viaje a la capital de la Cristiandad, donde el embajador español, duque de Sessa, le facilitó una audiencia con el Papa Clemente VIII, cuya recomendación fue decisiva para obtener la ayuda del Rey Felipe III. De nuevo en Lima desde marzo de 1605, se presentó Quirós con las cédulas reales al virrey don Gaspar de Zúñiga, conde de Monterrey, que allanó sus designios y le proporcionó las naves y dotaciones para la campaña que se iniciaría en el Callao en diciembre del mismo año. De los detalles y resultados de esta aventura hablaremos enseguida.

A comienzos de 1607 estaba en Acapulco, de regreso de su viaje, pero Quirós, al haberse divulgado el supuesto y poco gallardo abandono de la expedición, dejando sola a la nao almiranta, no halló en las autoridades novohispanas sino frialdad y desdén. De tal forma, en octubre del mismo año estaba en Madrid, y aquí va a conocer años calamitosos en los que redacta una larguísima y reiterativa serie de memoriales, siempre rogando el premio a sus méritos y la capitania de una nueva exploración oceánica. De la salud de su bolsillo dice bastante este párrafo de uno de sus escritos: «Las camisas eran dos, y de ambas se podía hacer media, y tantos los piojos que los contaba a centenas, y duró la busca dellos más de dos años».

Sólo después de siete años empezaron sus gestiones a dar frutos tardíos. Una cédula real de octubre de 1614 dispuso que el virreinato del Perú aprestase una armada que debería ponerse a las órdenes de Pedro Fernández de Quirós. En la primavera de 1615, apenas llegado el navegante a puerto mejicano, dejó esta vida sin probar la miel que ya tenía en los labios.

La evidente demora oficial en la resolución de las instancias de Quirós se explica a la vista de los testimonios emitidos por quienes fueron sus compañeros en la expedición de 1605. Aun así, están llenos de interés la vida y los viajes de este nauta de paradójica personalidad: Visionario y pragmático, tenaz e inconsecuente, fiel y olvidadizo, arrogante y seráfico, concurrente de antesalas y pesadilla de ministros.

Las fuentes originales para el estudio de la campaña de 1605 se reducen a tres documentos: Una compilación atribuida al mismo Quirós, un relato hecho por el piloto mayor de la expedición, Gaspar González de Leza, y la crónica empezada por fray Martín Munilla y concluida por fray Mateo de Bascones, unos y otros dados a la imprenta por Justo Zaragoza entre 1876 y 1882, o por Celsus Kelly entre 1965 y 1969 (1). Los fines que la empresa pretendía eran la población y pacificación de las islas próximas al archipiélago salomense, así como el descubrimiento del «gran pedazo de tierra firme, o canti-

(1) Justo Zaragoza: *Historia del descubrimiento de las regiones australes...*, t. I, y Celsus Kelly: *Australia Franciscana*, t. I, pág. XX.

dad de islas que se continúan desde el estrecho de Magallanes hasta la Nueva Guinea y la Java Mayor», como rezaba una cédula de Felipe III, es decir, el gran continente austral incógnito, tal y como lo concebían los geógrafos y cartógrafos de la segunda mitad del siglo XVI.

Se aprestaron para este viaje dos naos y un patache: La *San Pedro y San Pablo*, capitana, de unas 150 toneladas de porte; la *San Pedro*, también llamada *San Pedrico*, almiranta, de unas 120 toneladas, y el patache *Los Tres Reyes*, que portaba entre 20 y 30 toneladas, con una dotación total de 130 a 160 hombres. Entre las figuras más destacadas de la expedición, aparte del general Fernández de Quirós, debe recordarse a Luis Váez de Torres, almirante y capitán de la nao almiranta; el capitán entretenido Diego de Prado y Tovar, cronista y cartógrafo muy estimable; Juan Ochoa de Bilbao, piloto mayor, pronto enemistado con Quirós; Pedro Bernal Cermeño, capitán y piloto del patache, luego almirante tras la separación de las naos; Gaspar González de Leza, segundo piloto de la capitana, autor de una relación y después piloto mayor, así como otros nautas y entretenidos, además de Lucas y Vicente de Quirós, el primero de ellos buen cartógrafo, ambos sobrinos del general. Llevaban a su cargo el cuidado espiritual de la empresa seis religiosos del hábito franciscano, cuatro sacerdotes y dos legos, encabezados por el padre comisario fray Martín de Munilla, casi octogenario, que redactó una valiosa crónica de la aventura. Finalmente; tomaron plaza en las naves «cuatro hermanos de Juan de Dios, para curar enfermos», que asumieron una tarea abnegada y meritísima.

Desde el puerto del Callao, la expedición se hizo a la vela el 21 de diciembre de 1605, con rumbo oessudueste, si bien el primer avistamiento no se produciría hasta el 26 de enero de 1606. Se trataba de la isla de cinco leguas de bojeo que llamaron *Luna-puesta* y también *Anegada*, identificable con la actual Ducie, en 24° 40' de latitud sur y 124° 48' de longitud oeste, próxima a las de Henderson y Pitcairn (2), en la que no hallaron surgidero. Dos días más tarde descubrirían la de Henderson, que nuestros expedicionarios bautizaron *San Juan Bautista*, donde tampoco pudieron fondear. Ya con rumbo oesnoroeste, en el atardecer del 3 de febrero dieron con la isla que, según la nao en que iba cada cronista, se llamó *Tercera*, *San Telmo* o *San Blas*, y que responde a la actual Marutea, en 21° 29' sur y 135° 38' oeste, próxima al grupo Acteón, al sudeste de las Tuamotu, que descubren entre el 3 y el 5 de febrero.

Si las características de los atolones hallados hasta entonces no permitieron a Quirós un desembarco para hacerse con agua dulce y leña, lo mismo ocurrió con el avistado el 9 de febrero, miércoles de ceniza, bautizado *San Miguel* o *Santa Apolonia*, que corresponde a la isla madrepórica rotulada Vairaatea, en la zona sudoriental de las Tuamotu centrales. El descubrimiento

(2) Luis Sánchez Masiá: *Los descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, ob. inéd., capítulo XVII.

del día siguiente es más abultado: 20 leguas de largo por 10 de ancho, tierra habitada según anunciaban los humos, donde no pudieron surgir, si bien con la chalupa trajeron buena cantidad de cocos. Era el gran atolón de Hao, en la zona central de las Tuamotu, por los españoles llamado *Conversión de San Pablo* (3).

El 12 de febrero toman de nuevo su camino al noroeste y topan muy pronto con la pequeña Tauere (*Decena*), para descubrir el día siguiente el atolón de Rekareka (*Sagitaria*), en 16° 50' bajo la línea ecuatorial. Y siguen las naos cortando hacia el noroeste las aguas del gran archipiélago polinesio de las Tuamotu, para divisar en la madrugada del día 14 la isla que llamaron *Fugitiva*, hoy Raroia, en 16° de latitud sur y 142° 30' de longitud occidental. Cinco días más tarde, ya en 10° bajo la equinoccial, arrumban a poniente franco en demanda de la isla de Santa Cruz, ya descubierta por Mendaña.

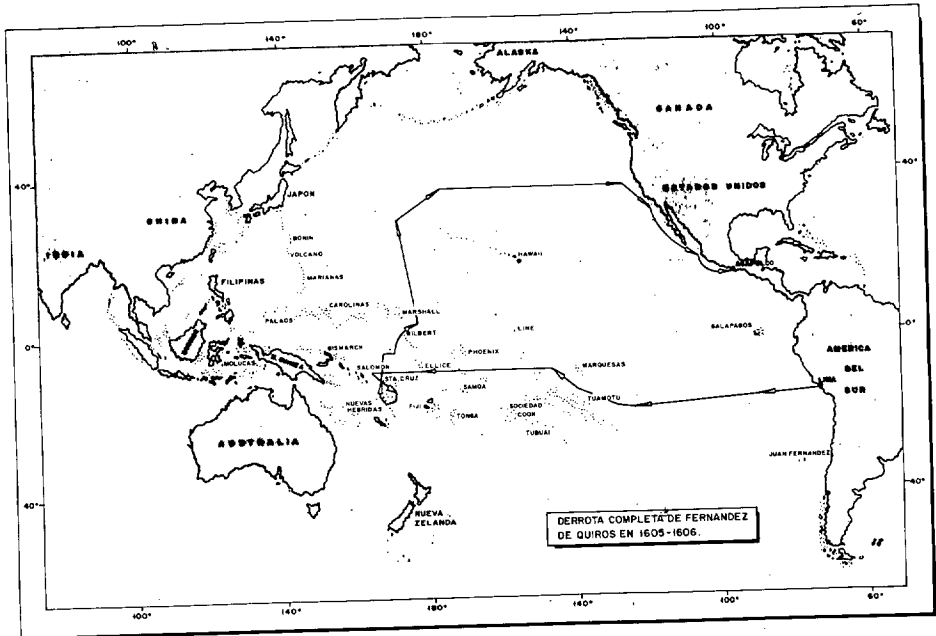
Quedan por la popa las Tuamotu, y el 21 de febrero ven otra isla inabordable, llamada del *Pescado*, en el grupo Southern Line, o Kiribati, concretamente la actual Caroline, situada en 10° sur y 150° y 15' oeste, donde «había mucho pescado, que a palos lo matábamos». Mientras, con vientos de componente leste, adelantaban hacia las conocidas islas de Santa Cruz. La sed y el hambre contribuían a peleas y disensiones que implicaban al propio Quirós; piensan, los que hoy hablan de «mamparitis», que aquella gente llevaba sesenta días de mar sin haber hallado un buen surgidero donde reponerse y avituallarse.

Al romper el alba del 1 de marzo descubrían otra isla donde tampoco había lugar para soltar los fierros. Los isleños se les acercaron en sus canoas y no dejaron de provocar algunos incidentes; le llamaron *Peregrina* y *Gente Hermosa*, identificable con la actual Rakahanga, en el disperso grupo de Manihiki o Roggween, sobre 10° 3' de latitud meridional y 161° 6' de longitud oeste. Los aguaceros de las jornadas siguientes permiten llenar unas pipas, al tiempo que algunas señales, como palos flotantes, grajos y culebras, prometen tierra cercana que nunca acaba de llegar. Por fin, el 7 de abril vieron tierra de la que salían humos, lo que «dobló la alegría y dio esperanzas del agua, que era el tema». Por fortuna, había fondo donde surgir; la tierra era grande y muy poblada, abundante en agua potable, leña, cocos, caña dulce, almendras, plátanos, nuez moscada, gallinas y perros. Si Quirós le llamó *Nuestra Señora del Socorro*, a esta isla sus naturales la conocían por Taumaco, topónimo que al conservarse actualmente elimina toda duda identificadora. Corresponde al grupo Duff, al nordeste del archipiélago de Santa Cruz, y está en 9° 57' bajo el ecuador y 167° 13' de longitud este. Ocho días duró la estancia de los españoles en Taumaco, durante los cuales pudieron abastecerse de lo necesario, tarea en la que no les faltó la generosa ayuda de los indígenas.

(3) H. E. Maude: *Spanish discoveries in the Central Pacific*, pág. 312.

Ya el sol puesto, el 18 de abril zarparon de Taumaco y arrumbaron al sudeste. Vieron a los tres días otra isla, la actual Ticopia, y enterados por los naturales de la existencia de otras tierras al sudeste, siguieron este camino. El día 25 encuentran la que llamaron *San Marcos*, sin duda la pequeña Mera Lava de hoy, en $14^{\circ} 25'$ sur y $168^{\circ} 3'$ este, con un pico volcánico de 900 metros de altura, correspondiente al grupo de las Banks, en el archipiélago de Nuevas Hébridas o Vanuaatu. Y al tiempo que se acercan al nuevo hallazgo, avistan a una y otra banda farallones y cimas que corresponden a las islas de Merig, Maewo y Oba. El día siguiente registran otras dos islas con un bojeo de 30 y 50 leguas; la primera es la hoy rotulada Santa María o Gaua, cuyo primer nombre le dio Quirós, en $14^{\circ} 20'$ sur y $167^{\circ} 30'$ este, y la segunda, apellidada por nuestros navegantes *Portales de Belén*, corresponde a Vanua Lava, la mayor del grupo de las Banks, con 24 kilómetros de largo por 20 de ancho.

El mayor avistamiento dentro del archipiélago de Nuevas Hébridas se anota el 30 de abril; es una gran isla, con hermosa bahía al norte, en la que fondearán el 3 de mayo las tres naves. Primero llamó Quirós a su nuevo hallazgo *Cardona*, en memoria de don Antonio Fernández de Córdoba y Cardona, duque de Sessa y embajador en Roma, que tanto le había favorecido, si bien más tarde la nombró *Austrialia del Espíritu Santo*, en cuyo topónimo combinaba la evocación de la casa de Austria reinante en España y la del ansiado y mítico continente austral. El trabajo identificador es sencillo en cuanto a la gran isla, que conserva el nombre de Espíritu Santo, y a la magní-



fica bahía, hoy llamada como lo hicieran entonces los españoles, de San Felipe y Santiago, en 15° 9' de latitud sur y 166° 57' de longitud oriental.

Al estilo de un soñador de legendarios ducados, Quirós fundó allí la ciudad de *Nueva Jerusalén*, capital de la nueva tierra incógnita, con rudimentaria iglesia, que iba a ser escenario de solemnes celebraciones. La fantasía del nauta se desbordó hasta el extremo de nombrar ministros de guerra y mar, así como constituir la nueva orden de caballería del Espíritu Santo, con todas sus dignidades y emblemas. La isla, con una superficie cercana a los 5.000 kilómetros cuadrados, era fértil y abundante en toda clase de mantenimientos, lo que parecía presagiar un asentamiento hispánico más o menos duradero en el Pacífico austral. Pero las desiguales relaciones con los indígenas y, sobre todo, la inesperada y definitiva ausencia del general dieron otro rumbo a la empresa.

El 8 de junio se hacen a la mar las naves para llevar a cabo una exploración de las riberas próximas. Los vientos fuertes del sudeste determinan un empeoramiento del tiempo, y mientras la almiranta y el patache vuelven al punto de partida, la capitana temporejó varios días sin alejarse de Espíritu Santo y, en tanto, avistó nuevas islas, como las actuales Santa María y Ureparara. Pero el día 18, viendo el estado de la mar y las dificultades para tornar a aquella isla grande, Quirós y sus capitanes decidieron «se siguiese la navegación de la Nueva España y puerto de Acapulco». La versión del general no concuerda con las de sus compañeros de la almiranta y el patache, quienes llegan a decir que «era imposible hallarles, pues ellos no iban por el camino ni voluntades derechas». Diego Prado, en carta al rey, afirma que «todo lo que dice Pedro Fernández de Quirós es mentira y falsedad»; el entretenido Alonso de Sotomayor escribe que Quirós se fue «como huyendo, ayudándose de la oscuridad de la noche, sin disparar pieza ni hacer seña ni diligencia alguna para avisar a la gente de sus dos bajeles».

En febrero de 1607, tras la llegada en solitario de la capitana, se instruyó un expediente en el que declararon muchos de sus tripulantes. Las diligencias concluyeron con algún leve reproche, pero sin sanción alguna para el general. Nosotros, sin mejores elementos de juicio, entendemos que el tiempo adverso, la mala salud de Quirós y la irrespetuosa y hasta sediciosa actitud de ciertos subordinados pudieron influir en su comportamiento, quizá también movido por la obsesión de informar rápidamente al rey sobre el hallazgo de la *Australia del Espíritu Santo*.

En el transcurso de su camino a Nueva España, el 2 de julio llegó la capitana a la línea ecuatorial, y seis días más tarde vio Quirós y dio nombre a la isla de *Buen Viaje*, sin duda el actual atolón triangular de Butaritari (4), con un lago interior de treinta kilómetros cuadrados, en el extremo más norteño y occidental del archipiélago micronesio de Gilbert, donde no se detuvieron. Del diario del piloto mayor, González de Leza, se deduce que Quirós, aunque

(4) Francisco Coello: *Conflicto hispano-alemán...*, págs. 245 y 296.

no anulado en sus potestades de mando, secundaba siempre las decisiones adoptadas por la junta de sus oficiales.

Después de caer atrapados por grandes calmas, el 18 de julio estaban en 7° 30' de altura septentrional, cinco días después llegaron a los 13°, en 5 de agosto andaban por los 29° largos y el 2 de septiembre, dóciles a los caminos trazados por Arellano y Urdaneta, navegaban por los 38°. En la madrugada del 23 del último mes citado recalaron sobre la costa californiana y en torno al 11 de octubre padecieron una gran borrasca. Dos días más tarde moriría el padre Munilla, quien en las últimas líneas de su relato escribió: «El capitán, en toda la dicha tormenta, no salió de la cámara de popa con achaque de su fingida enfermedad, y había más de tres meses que no salía della». El 20 de octubre de 1606 dieron fondo en el puerto mejicano de la Navidad, porque venían con muchos enfermos y faltos de todo lo necesario. Finalmente, el 15 de noviembre se hicieron a la mar, y el día 23 llegaron a Acapulco.

Esta campaña de Quirós cierra el ciclo de las grandes expediciones inaugurales de España en el Pacífico. A partir de entonces, una anemia política y económica, debida a tantas empresas exteriores y a la consolidación de un vastísimo imperio ultramarino, impone un comedimiento del afán expansivo. Salvo contados brotes, como la evangelización de las Marianas dirigida en 1668 por el jesuita Diego Luis de Sanvítores, o los reconocimientos emprendidos poco después de las Palaos y las Carolinas por los pilotos Alonso Soon y Francisco Lezcano, el resto del siglo XVII y gran parte del XVIII quedarán en blanco para la historia de las exploraciones hispánicas en el Mar del Sur. Habremos de esperar hasta 1772 para registrar los viajes de Domingo de Boenechea y luego de Mourelle de la Rúa, que serán objeto de otros epígrafes.

El gran sueño de Quirós, a quien gustaba el mote de «nuevo Colón», quedó disipado por la realidad. Tocado de cierta fantasía quijotesca, capaz de transformar una isla en un continente, o una tropa de marineros requemados en procesión de caballeros de la cruz azul, cuando alcanza su *Austrialia del Espíritu Santo* cree haber pisado la tierra imaginada, que se centraba en el polo antártico y bordeaba, por Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes, los grandes continentes. Pero la isla del Espíritu Santo no llega siquiera a los 15° de latitud sur; los gigantes eran sólo molinos. Contra su convicción mal fundada, no pisó en la *Terra Australis Incognita* que Tolomeo imaginó en el siglo II (d. C.), representada, en las centurias XVI y XVII, por Gerard Mercator y Abraham Ortelius, entre otros.

Su empresa, no obstante, tuvo su parte provechosa. De ella se derivó el admirable viaje de Váez de Torres, entre Nuevas Hébridas y Filipinas, durante el cual se descubre la costa meridional de Nueva Guinea (y, con ello, su insularidad), se halla el paso que separa esta gran isla del continente australiano y, finalmente, el hombre europeo avista por vez primera las tierras inmediatas a la península de York. Las previsiones para tan larga jornada redujeron el número de enfermos, hambrientos y sedientos registrado en

campañas anteriores. Quirós supo infundir en los pilotos un celo y una constante atención, de forma que los errores en latitud apenas traspasan nunca el medio grado. Por otra parte, las relaciones del viaje facilitaron la tarea de otros navegantes europeos que en los años siguientes se aventuraron por las mismas aguas, como Georg van Spilbergen en 1614, Jacob Lemaire y Willen Schouten en 1615, Jacques L'Hermite en 1623 o Abel Tasman en 1624.

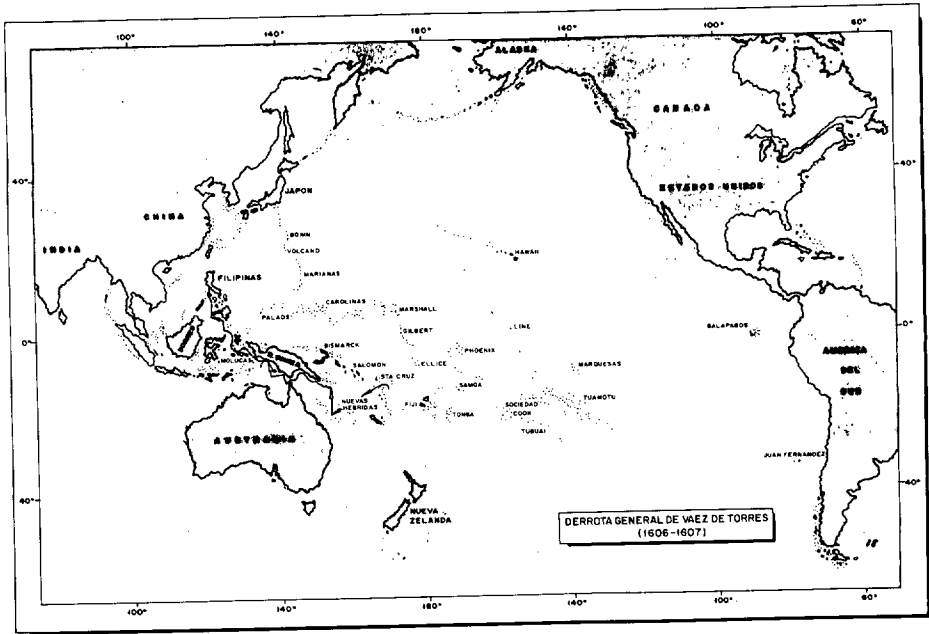
Finalmente, la nómina de islas descubiertas por aquella expedición no baja de dos docenas: Ducie, Henderson, Marutea, grupo Acteón, Vairaatea, Hao, Tauere, Rekareka y Raroia, en el archipiélago de las Tuamotu o sus proximidades; Caroline, en el grupo de Southern Line o Kiriba; Rakahanga, en el conjunto de Manihiki o Roggeween; Taumaco, Treasurers y Tikopia, en el grupo Duff o sus cercanías; Mera Lava, Vanua Lava, Saddle, Mota y Ureparapara, en el grupo de las Banks; Merig, Maewo (u Oba), Santa María, Espíritu Santo y Lāzhi o Sakau, en el archipiélago de las Nuevas Hébridas, y por último, Butaritari, en el extremo noroccidental de las Gilbert.

Luis Vázquez de Torres (1606)

Nada hay que decir respecto a los antecedentes del notable viaje austral de Vázquez de Torres, por cuanto es una derivación del ya estudiado de Fernández de Quirós, emprendido en 1605. Son escasísimas y confusas las noticias biográficas que han llegado a nosotros de aquel navegante, hasta el punto de no poder determinar el lugar de su nacimiento, ya que si unos lo tienen por español, otros lo hacen de cuna portuguesa, y no falta quien le atribuya origen bretón. Antes de hacerse a la mar en el Callao, otorgó poder en favor de Manuel de Barros, residente en Lima, para administrar sus intereses y también para manumitir o libertar a un mulatito que dejó en su compañía y que algunos suponen vástago del mismo Torres. Después de la campaña que ahora recordaremos, en la que actuó como capitán de la nao almiranta, y de su llegada a Manila en 1607, su eco histórico enmudece para siempre.

Como se recordará, mandaba Torres la nao *San Pedro* o *San Pedrico*, almiranta de la expedición de Quirós, y también quedaba a sus órdenes, al emprender la vuelta este último, el pequeño patache *Los Tres Reyes*. Entre sus subordinados estaban el capitán entretenido Diego de Prado y Tovar, el piloto Juan Bernardo de Fuentidueña, el maestre Gaspar de Gaya, sargentos, condestable, contra maestre, cirujano, boticario, dos padres franciscanos, un lego y dos hermanos de San Juan de Dios; el capitán de la zabra o patache era Gaspar González Gómez.

Del importante viaje contamos con documentos originales, como la relación del propio Vázquez de Torres guardada en el Archivo General de Simancas (Estado 209); la crónica de Diego de Prado, archivada en la Mitchell Library, de Sidney, así como cuatro mapas o planos y cuatro dibujos de tipos indígenas hechos por Prado, también obrantes en Simancas.



Como sabemos, el 11 de junio de 1606 se produjo en Nuevas Hébridas, o Vanuaatu, la separación de Quirós, con la capitana, del resto de su flotilla. Pasadas dos semanas sin noticias, Torres reunió a sus oficiales y les mostró un pliego cerrado con instrucciones del virrey; en él se decía que «en caso de que derrotasen cualesquiera de los navíos», procurasen alcanzar los 20° australes para averiguar la existencia de tierras, y si no las hallasen, deberían dirigirse a Manila y esperar allí durante cuatro meses al resto de las naves, partiendo después hacia España por la vía de las Molucas y del cabo de Buena Esperanza.

El 27 de junio de 1606 salieron la almiranta y la zabra desde la bahía de San Felipe y Santiago, en la isla del Espíritu Santo. Aunque vientos y corrientes le impidieron completar el boqueo de aquella tierra, Vázquez supo entonces que se trataba de una isla, y no de la costa septentrional de la mítica *Terra Austral Incognita*. Estaban en el invierno austral, y en la despensa apenas llevaban otra cosa que pan y agua. Arrumbaron primero al oessudueste y después al norte, hasta que el 14 de julio vieron unos bajos y, detrás, una tierra alta y montañosa, identificable con la isla de Tagula (*San Buenaventura* para aquellos españoles), una de las mayores y más sureñas del archipiélago Louisiade, en el extremo oriental de Nueva Guinea, con alturas de más de 800 metros, en 11° 38' de latitud sur y 153° 30' de longitud este (5).

(5) Ver Luis Sánchez Masiá: *Los descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, ob. inéd., capítulo XVIII.

Ya con rumbo de poniente, el día 18 encuentran un grupo de tres islas pequeñas y altas, que Váez llamó tierra de *San Buenaventura*, dando nombre a las islas, puertos y cabos cercanos, muchos de cuyos topónimos aún perduran. Estaba «poblada por gente blanca; van desnudos y cubren las vergüenzas con pampañillas de esteras de palmas de coco». En esa zona se encuentran las actuales islas de Sideia, Doini y Dumoulin, entre los 10° 42' y 10° 55' de latitud sur y hacia los 150° 44' de longitud oriental. Aquí anota Prado, entre otras curiosidades faunísticas, el hallazgo de «un páxaro mayor que el cisne, de color pardo oscuro, que no tenía lengua ni alas, y en los encuentros dellas tenía por cada parte cinco púas como las espinas del puercoespín», lo que constituye una de las primeras referencias europeas al casuar o casuario, ave corredora propia de aquellas latitudes. También dieron con «puercos muy hermosos; la mitad matamos y los demás llevamos vivos, que fue muy lindo refresco».

Después de un buen descanso en la actual bahía de Oba, el 2 de agosto levaban para seguir costeano hacia el oeste. Las aguas peligrosísimas, con buena siembra de rompientes y arrecifes, imponen una gran cautela y una marcha muy comedida. Pasan al norte de las islas Brumer, en 10° 42' sur y 150° 43' este, sin dejar de reconocer los accidentes de la gran isla neoguineana, con grandes elevaciones y muchos ríos. El 10 de agosto, y en días sucesivos, descubren y dan nombre a una serie de islas y accidentes en la actual bahía de Orangerie, como las islas hoy llamadas Bona Bona, Imuta, Bonarua, Mailu, Luluoro, Lopom y Delami, en torno a los 10° 25' sur y 149° 25' este. «A la tierra grande —escribe Prado y Tovar refiriéndose a Nueva Guinea— le puse nombre la *Magna Margarita*, por haberse descubierto en tiempo de la reina nuestra señora»; era un tributo del caballero a la mujer de Felipe III.

El 28 de agosto abandonan el tenedero de *San Bartolomé*, la actual isla Mailu, y navegan por fuera de la barrera de arrecifes que corre a unas diez millas de la costa de la gran isla, persuadidos de que al menor descuido podrían quedar atrapados en aquel hervidero de escollos. Avistan ahora la isla de *San Juan Bautista*, la actual Manubada, según Hilder, que tan bien estudió esta derrota (6), donde permanecen dos días, hasta el 2 de septiembre. Pasan luego a la actual Lagava, próxima al remate de la barrera de arrecifes de más de 450 millas de largo, hoy Sunken Barrier, que ofrece algunos pasos franqueables para los navegantes y que Váez de Torres llama el *placel* o placer. Después de una breve estancia en la isla de Parama, en la ribera occidental del golfo de Papua, en 9° sur y 143° este, el 6 de septiembre leván nuevamente, y obligados por los arrecifes, arrumban al sur y hallan la isla de *Malandanza*, actual Bristow o Bobo, poblada de gente amulatada.

El 7 de septiembre han de seguir hacia el sudoeste, forzados por bajos y corrientes, dando vista a «un archipiélago de islas sin número», pobladas de

(6) Brett Hilder: *The voyage of Torres*, pág. 58.

gente negra muy corpulenta. Pasando trances muy amargos, avanzan hacia el sudoeste, y en alguna ocasión «empezó la nao a dar culadas en el suelo que, a no ser lodo, se hiciera pedazos». Entre mediados y fines de septiembre descubren las islas de *Perros*, *Caribes*, *Hermanos*, *Volcán Quemado* y las *Cantáridas*, que responden por el mismo orden a las actuales *Dungeness*, *Turtle Backed*, *Gabba*, *Long* y *Twin*, todas ellas hacia los 10° bajo la ecuatorial y 142° 50' de longitud este.

Estamos ya en la angostura por donde pasaron del mar del Coral al de Arafura, y por la versión de Torres sabemos que alcanzaron los 11° de latitud sur, lo que significa que cruzaron por el actual estrecho de Endeavour, así llamado por el nombre de la nave con que James Cook lo pasó en 1770. Las islas allí avistadas por los españoles son las que bordean el canal por el norte, entre las que destaca la de Príncipe de Gales, y las tierras que Váez veía claramente hacia el sur («había muy grandes islas, y parecían más a la parte del sur») son las tierras ribereñas de la australiana península de York. En aquel paraje permanecieron dos días, a la vista del extremo septentrional de Australia (7).

Cruzado el estrecho, el corazón de aquellos hombres se esponja ante una mar libre de arrecifes. Caminaron primero al nornoroeste y, ya el 6 de octubre, al oeste, remontando el cabo Falso o Vals (para ellos, *San Pablo*). Cuando navegan por los 7° y medio deciden buscar las Molucas para reparar cuerpos y barcos (no se olvide que Portugal y España estaban entonces bajo la misma corona). Hacia el 13 de octubre se hallaban en las proximidades del cabo Sttenboon, en 5° sur y 136° 50' este, y pronto dan con la bahía de *San Pedro de Arlanza*, actual de Tritón, hacia los 4° escasos, descubriendo y nominando las actuales islas de Aiduma, Dramai, Baronusu, Sokkos, Mauwara, Semisarom y Lakahia. El 27 de octubre reanudan la marcha y van descubriendo la *Navaja* (hoy, isla de Adi), bahía *Bermeja* (actual de Serakor, en 3° 33' sur), islas de *San Simón* y *San Judas* (hoy de Panjang, Batu y Putih). El 3 de noviembre hallan las *Cinco Hermanas*, actual grupo insular de Pisang, formado por Sabuda, Tartaruga, Senchan y otras islas menores, donde se sorprenden al desembarcar y ver claros vestigios de mercado con productos asiáticos.

Quizá salieron de las Pisang el 4 de noviembre, proa al noroeste, y hallan el que llamaron *Archipiélago*, sin duda el grupillo de las Schildpad, entre la isla moluqueña de Misool y el extremo noroccidental de Nueva Guinea, sobre 1° 30' sur y 130° 25' este. A partir del día 8 avistan las islas de las *Buenas Nuevas*, actual grupo de Yef Fam, en 0° 40' sur y 130° 5' este, cuyo nombre español responde al hecho de que allí se sorprendieron con la visita de un llamado Biliato o Viriato, gobernador de dos pueblos, que les ofrecía provisiones en un portugués chapurreado, pero suficiente para darles noticias de las Molucas, regidas desde poco tiempo atrás por el caballero Juan de Esquivel.

(7) O. H. K. Spate: *The Spanish lake*, t. I, pág. 138; J. C. Beaglehole: *The exploration of the Pacific*, pág. 188; F. Morales Padrón: *Los descubrimientos de Mendaña...*, página 46.

Ya con la alegría de saberse en camino cierto, el 13 de noviembre tocan en la moluqueña isla de Gebe, tres días después en la de Damar, luego en la de Obi y, por fin, en la conocida Batjan o Bachan, desde donde Torres escribe a Esquivel, gobernador con sede en Ternate, quien le contesta al principio de la Navidad. El 6 de enero de 1607 nuestros hombres son recibidos calurosamente en Ternate, donde por razones de seguridad y a ruegos de Esquivel va a quedar el patache *Los Tres Reyes* con una dotación de 20 hombres. El 1 de mayo partía Váez con su nao para llegar a Manila el 22 del mismo mes, después de un año y medio de su salida del Callao. Así concluía un viaje memorable.

No podemos tratar ahora detenidamente de la controversia relativa al descubrimiento de Australia, que distintos historiadores atribuyen a navegantes franceses, portugueses, holandeses o españoles. Digamos al menos un par de cosillas: la posibilidad de que el francés Binot Paulmier Gonneville, desde el África sudoriental, fuese arrastrado por un temporal hasta Australia en 1505, tiene su origen en una declaración judicial cuya inconsistencia fue denunciada por varios autores. La probabilidad de que nautas portugueses, como Cristovão de Mendonça en 1522, Gomes de Sequeira en 1525 o Godinho de Eredia en 1601, descubriesen las riberas australianas, se basa en indicios documentales y cartográficos muy atendibles. La verosimilitud de que entre 1605 y 1606 la pinaza neerlandesa *Duyfken*, pilotada por Willem Jansz, viajase desde Banda hasta el golfo de Carpentaria, se apoya en la interpretación de una carta náutica y en una instrucción dada por Tasman al gobernador general de las Indias Holandesas.

Ninguna de estas tres hipótesis está adverada por un documento inequívoco e irrefutable; todas se han construido sobre indicios más o menos convincentes. Por el contrario, hay dos hechos históricos avalados por testimonios directos e indiscutidos: Torres permaneció dos días a la vista del australiano cabo York y, por otra parte, al pasar de levante a poniente el estrecho que gracias al inglés Dalrymple lleva hoy su nombre, demostró definitivamente la independencia entre los territorios de Nueva Guinea y de Australia.

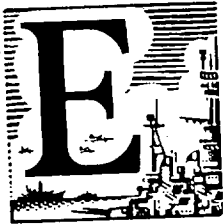
No es extraño que la expedición de Torres, en la que a lo largo de medio año y de más de mil leguas sólo se registró una baja, haya sido calificada por Hamy como «la más atrevida y mejor pilotada que han llevado a cabo los españoles en las ignoradas aguas del gran océano Pacífico» (8). Ahorramos al lector, como síntesis de su campaña, la enumeración de las varias docenas de islas, puntas y bahías por él descubiertas.

Amancio LANDÍN CARRASCO



(8) Ernest T. Hamy: *Comentarios sobre algunas cartas antiguas de la Nueva Guinea*, página 61, y *Études historiques et géographiques*, pág. 228.

DON LUIS HERNÁNDEZ PINZÓN Y ÁLVAREZ, ALMIRANTE DE LA ARMADA



El día 22 del pasado febrero se cumplieron cien años del fallecimiento del almirante don Luis Hernández Pinzón y Álvarez. Nuestra REVISTA, en su cuaderno de marzo de 1891, publicó una sentida nota necrológica de éste; en ella, su autor, don Federico Montaldo, médico primero de la Armada, lo recordaba haciendo una justa apología de «sus valentías y proezas, con un carácter de genio impulsivo, no domado por circunstancia alguna; y de sentimientos tan vehementes que siempre parecían pasiones, capaces de oscurecer y hasta de anular en muchos casos los suaves dictados de la razón serena, arrollando con decisiones extremas y violentas las tranquilas premisas del juicio; ese hombre, último representante de una raza dominada por una constante acometividad y necesaria, tal vez en determinados momentos de la his-

toria...», era sobre todo un «carácter formado para la lucha, y de ella para el ataque. Hasta en sus actos de resistencia ó de defensa, que muchos hay en su agitada vida cuando por imposiciones de las severas leyes militares ú órdenes superiores se le obliga á ejecutar algo que pugnaba con lo por él resuelto, y acordado por él ante sí mismo, nunca hay vacilación en el acuerdo ni pasividad en eludirlo, cumple su voluntad y así lo manifiesta, sin temor a las consecuencias, sin detenerse ante consideración alguna; y estos que pudo en ocasiones ser para él origen de sinsabores y de contrariedades, fue otras veces camino abierto, ancho y expedito, que le condujo fácilmente



al logro de sus aspiraciones. Era un hombre que, como se dice vulgarmente, se imponía»: así fue nuestro biografiado.

Nacido en Moguer (Huelva) el día 23 de diciembre de 1816, a los diecisiete años ingresaba en la Armada, como guardiamarina, embarcando para hacer las correspondientes prácticas en el Departamento Marítimo de Cádiz. El 9 de julio de 1836 asciende, por méritos de guerra, a alférez de navío sin antigüedad, por su valeroso comportamiento en la toma de Pasajes, concurriendo también al ataque de Fuenterrabía, donde fue herido, y a la batalla de Luchana (24-XII-1836) —primera guerra carlista (1833-1839)—, mandando la lancha *Constitución*, «la primera que llegó al puente después de reñido combate», ganando la antigüedad en su empleo, la cruz de San Fernando de primera clase y el grado de capitán de Infantería de Marina; con estos hechos de armas comenzaba su carrera, al cumplir ese mismo año los veinte de edad.

El año 1842 ascendió a teniente de navío, y en agosto del año siguiente a capitán de fragata; el 4 de noviembre de 1843 fue nombrado coronel de Infantería de Marina, ascendiendo a brigadier de este Cuerpo el 14 de julio de 1847. El 1 de abril de 1850 ascendió a capitán de navío, y el 3 de marzo de 1851 a brigadier numerario; el 30 de mayo de 1860 a jefe de escuadra; el 11 de octubre de 1868 a teniente general, y el 18 de abril de 1881 a almirante de la Armada Nacional.

De su Hoja de Servicios, digamos que en su larga carrera, 57 años y ocho meses de servicio efectivo al mando de varios buques, de divisiones, escuadras y departamentos. Hallándose al mando de una escuadrilla en aguas de Cataluña, se apoderó de las islas Medas, plaza de Rosas y Cadaqués, haciendo prisioneros a los que la guarnecían, cogiéndoles su artillería y gran cantidad de armamento.

Estando al mando del «mal vapor», de ruedas, *Isabel II*, contribuyó al bloqueo de la plaza de Alicante, sosteniendo un intenso fuego contra el castillo de Santa Bárbara, apoderándose del falucho *África* y poniendo en fuga, tras rudo combate, a los barcos *Plutón* y *Proserpina*, «tripulados por rebeldes».

Siendo comandante general de la escuadra del Pacífico (cargo que ejerció hasta el año 1865) se apoderó de las islas Chinchas con las fragatas *Resolución* y *Triunfo*, y con otra fragata solo y la goleta *Vencedora* llegó a desafiar a las escuadras chilena y peruana reunidas. Al dejar al mando de dicha escuadra, regresó a España por el istmo de Panamá, «atravesando Repúblicas enemigas que pocos días antes pregonaban su cabeza y le habían fusilado en efigie». En esta campaña del Pacífico permaneció durante dos años (1862-1864) mandando la escuadra. Grande fue la fama que adquirió el almirante Pinzón durante este tiempo, incluso ante sus enemigos, que «le temía y se le buscaba al mismo tiempo...», dándose el caso repetidas veces de odio y animadversión populares, preparadas contra los españoles, se deshacían en vítores y aclama-

ciones por la sola presencia del joven almirante Pinzón que, confiando en su valor, se presentaba inermemente, desafiando impávido los mayores peligros».

Bajo el reinado de Isabel II intervino en política, siendo elegido diputado a Cortes por varios distritos en algunas legislaturas; fue también senador por derecho propio al ascender a almirante. Otros cargos que ejerció fueron el de presidente de la Comisión de Marina en Londres, segundo jefe del Apostadero de La Habana, vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina, presidente de la Junta Superior Consultiva de Marina, del Centro Técnico de la Armada y del Consejo de redenciones y enganches, capitán general del Departamento de Cádiz y algunos otros sin importancia; cuando falleció era jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte y presidente de la Junta de Clasificación.

Con motivo del IV Centenario del Descubrimiento de América tuvo un papel decisivo en su organización, «que se celebró pomposamente en aguas de Huelva, con gran concurrencia de buques nacionales y extranjeros». Estaba en posesión de gran número de condecoraciones tanto nacionales como extranjeras, entre ellas recordemos la cruz de primera clase de San Fernando.

Se distinguió don Luis Hernández Pinzón «en todas las acciones de guerra en que tomó parte por su esfuerzo personal y valor arriesgadísimo, rayano en la temeridad; pero el cargo en que más ilustró su nombre fue el mando de la escuadra del Pacífico (1862-1865), donde Pinzón se nos presenta como consumado hombre de mar y de guerra, rodeado de todos los prestigios que despertaba la figura de un hombre de cuarenta años, dotado de sus cualidades, el cual, en más de una ocasión, resolvió situaciones difíciles por el sólo imperio de su prestigio». (*El Panteón de Marineros Ilustres. Historia y biografía*, Juan Cervera Jácome. Madrid, 1926).

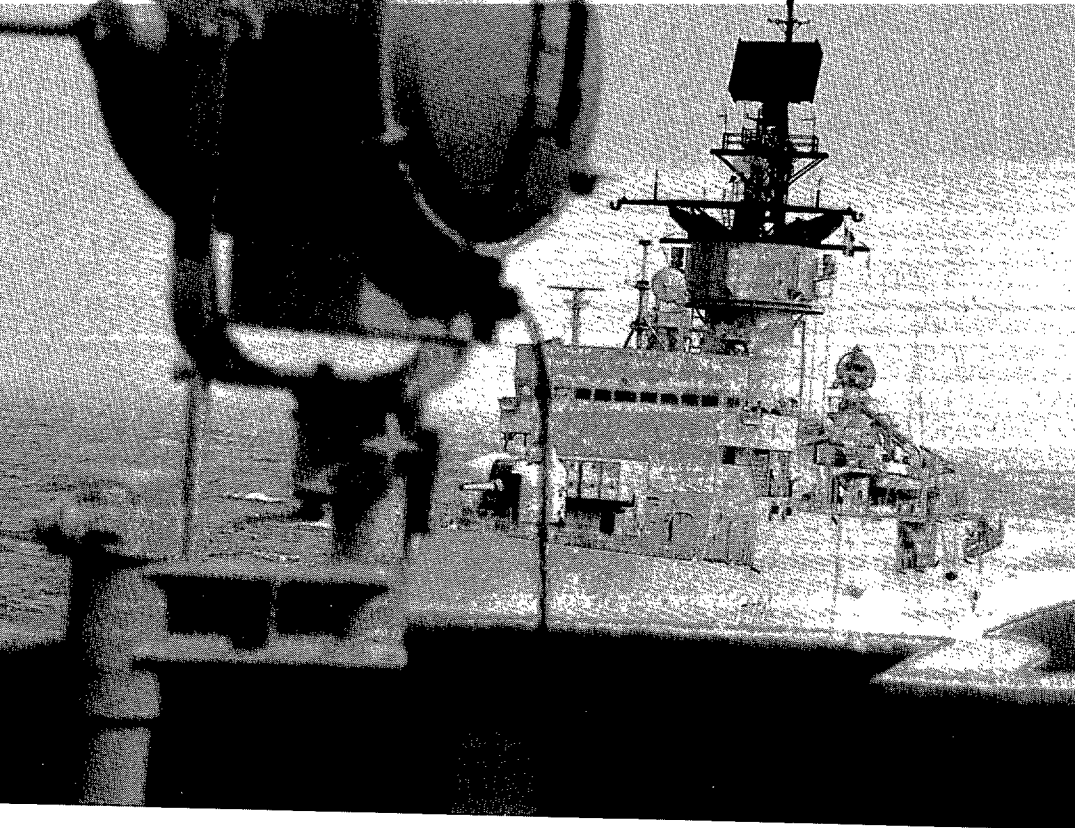
Unos años después de su fallecimiento, en su pueblo natal, el día 22 de febrero de 1891, dispuso el Gobierno fueran trasladados sus restos al Panteón de Marineros Ilustres, donde hoy reposan «bajo un sencillo y elegante mausoleo», con la siguiente leyenda:

EXCMO. É ILMO. SEÑOR
DON LUIS HERNÁNDEZ PINZÓN ÁLVAREZ
ALMIRANTE DE LA ARMADA
NACIÓ EN MOGUER EL 28 DE DICIEMBRE DE 1816
MURIÓ EN MOGUER EN 22 DE FEBRERO DE 1891

R. I. P.

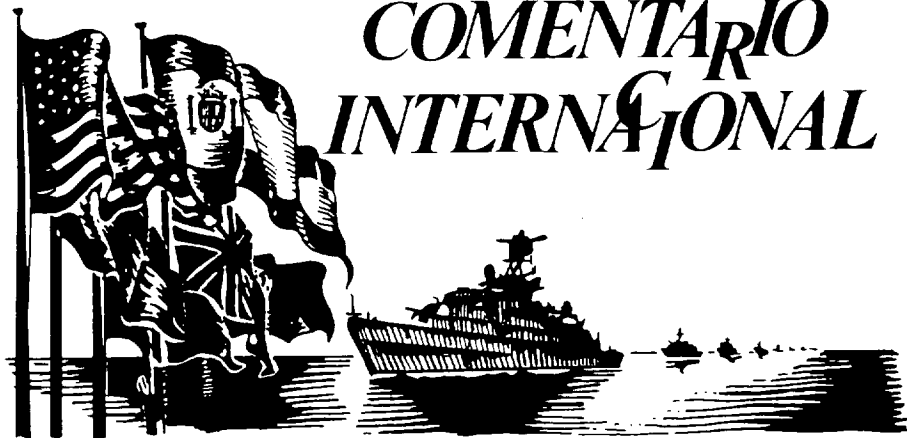
José FERNÁNDEZ GAYTÁN





Comienza aproximación. Autor: N. Rey-Stolle-Area.

COMENTARIO INTERNACIONAL



MADRID, CAPITAL DE LA ESPERANZA

Los entrebastidores y las tramoyas.—Durante tres intensos días, Madrid, convertida en capital de la esperanza mundial, ha vivido la ceremonia de iniciación de las negociaciones de paz entre Israel y sus vecinos árabes, salvo Egipto, que aunque también ha estado presente, resolvió sus diferencias con Israel en 1979, con los acuerdos de Camp David. La Conferencia de Madrid, que ofrece muy diversas lecturas, se ha convertido así en la prueba de fuego para la constitución de un nuevo orden internacional en el que judíos, árabes y cristianos puedan ver si no totalmente resueltas, sí al menos suficientemente limadas sus asperezas. En este sentido, Madrid ha sido la capital de la esperanza.

A nadie se le oculta que el camino de la Conferencia —pese al haber logrado sentar juntos, que no revueltos, a todos los protagonistas alrededor de una misma mesa— sigue lleno de dificultades. Se está sin duda ante el conflicto político, económico, cultural y militar más complejo que pueda abordar la comunidad internacional. El Medio Oriente sigue siendo la zona más caliente de la actual situación —bastante enfriada tras las caídas del muro de Berlín y de los regímenes comunistas— y un auténtico reto o desafío para la diplomacia de la posguerra, empeñada en encontrar soluciones razonables para todos.

La crisis del golfo Pérsico y la posterior guerra colocó a sirios, israelíes y egipcios en un mismo bando y tal vez esa alteración de alianzas tradicionales, aunque fuera en un breve paréntesis, es la que permite ahora compartir mesa y micrófono. Paradójicamente, sin los impulsos megalómanos de Sadam Hussein, esta convocatoria de tan distintos signos de identidad no podría haberse llevado a cabo a pesar de los innegables esfuerzos de Bush, Gorbachov, y los decisivos de James Baker.

Los «entrebastidores» de la Conferencia han servido para diseñar el marco de las estrategias globales. La decisión del primer ministro israelí, Isaac Shamir, de encabezar su propia delegación abrió los ojos a los ministros de Asuntos Exteriores de los cuatro países árabes, Egipto, Líbano, Siria y Jordania, que han tenido que aunar esfuerzos para tratar de unificar su política en la Conferencia de Paz, ya que sólo permaneciendo unidos podrán hacer frente a los «duros» que el presidente israelí incluyó en el equipo negociador. La política del Gobierno sirio de no negociar tratados bilaterales con Israel hasta que se consiga la devolución de los territorios ocupados y la resolución de la cuestión palestina, se ha impuesto en principio sobre la moderación de otros países árabes más predispuestos a poner fin al aislamiento sobre Israel. De otra parte, entre las «bambalinas» israelíes, las luchas por el control de la delegación provocó nada menos que una crisis de gobierno. El desplante de Shamir, marginando de la jefatura del grupo a su ministro de Asuntos Exteriores, David Levy, propició la renuncia de éste a venir a Madrid. La posición de los «halcones» del Likud ya y desde las vísperas de la apertura de la Conferencia despertó más recelos que confianzas.

Las relaciones entre Israel y Palestina —una Palestina asentada sobre un territorio que hoy no posee— es sin duda uno de los platos fuertes de la Conferencia. Pero, ¿cuál será su digestión? Los observadores políticos se hacen en torno a ello inquietantes preguntas. ¿Quién representa *verdaderamente* a los palestinos? ¿Cuál es la *auténtica* relación con la OLP? ¿Cómo habrán de responder *realmente* los israelíes? Algunos analistas llegan a considerar el asunto palestino-israelí separadamente del conflicto global del mundo árabe; es más, vislumbran la solución de la cuestión palestina sólo bajo la condición de desvincularla del conflicto árabe-israelí, ya que fueron los Estados árabes y no los palestinos quienes combatieron en las guerras de 1967 y 1973. Estos países transformaron un conflicto local comunal en un asunto de trascendencia internacional con conexiones religiosas, petrolíferas, y de inclinaciones estratégicas con las superpotencias. Y han venido hinchando el globo durante largo tiempo.

Militarmente el conflicto árabe-israelí deriva soterradamente hacia el enfrentamiento sirio-israelí, siendo Hafed el Assad el que toma las decisiones de guerra y de paz. Mientras se niegue a llegar a un acuerdo con Israel, el conflicto continuará, por mucha conferencia que se proyecte, y las fórmulas de paz por paz, incluso paz por territorios, no serán otra cosa que frases huecas y sin ningún contenido realista.

Israel se ha encontrado así frente a frente a sirios, libaneses y jordano-palestinos. Los primeros hacen de la devolución de los altos del Golán, conquistados por Israel en 1967 y anexionados en 1981, condición «sine qua non» para alcanzar la paz; los segundos exigen la retirada israelí del sur del Líbano, una franja de mil kilómetros cuadrados lindante con el Estado judío, que éste ocupa por «razones de seguridad» desde 1978. En cuanto a los palestinos, no

va a descubrirse ahora su aspiración de la constitución efectiva en Gaza y Cisjordania de una auténtica nación, con capitalidad en Jerusalén Este, y eventualmente confederado con el reino hachemita.

La apertura de la Conferencia ha sido, pues, ceremonial, corta y retórica, aunque los insultos y descalificaciones, descafeinados más o menos por el lenguaje diplomático, se hayan hecho notar. La negociación «dura» propiamente dicha viene ahora, y será un ejercicio de bilateralidad multiplicada por tres, ya que la OLP ha quedado fuera de la representación oficial palestina, que además ha formado parte de la delegación jordana. Como se ha escrito atinadamente, Madrid ha sido el lugar donde con más exquisitez se ha hablado de paz. Pero después los viejos enemigos se quedan nuevamente a solas.



Patrocinadores, protagonistas y observadores silenciosos.—Aunque los presidentes norteamericano y soviético, Bush y Gorbachov, figuran como principales patrocinadores de la Conferencia, ésta no se hubiese podido llevar a cabo sin la gestión del secretario de Estado, James Baker, el hombre que con sus constantes viajes a Oriente Medio ha logrado lo que hace sólo unos meses parecía algo imposible: sentar en una mesa en forma de T (¿tolerancia?) a árabes y judíos. Es por tanto el auténtico artífice de la Conferencia, y sus continuas giras por el Oriente Medio le han proporcionado un gran carisma en la zona.

Los presidentes Bush y Gorbachov no necesitan presentación alguna, aunque sí sea conveniente matizar las distintas motivaciones que han llevado a uno y otro a copatrocinar el encuentro árabe-israelí. A Bush se le reprocha el preocuparse más por la política internacional que por los asuntos internos, aunque con la guerra del Golfo sembró la simiente de un nuevo orden internacional. Tiene en sus manos buena parte del éxito o fracaso de la Conferencia, si sabe apretar las clavijas a Shamir, su intransigente aliado. La diplomacia norteamericana es consciente de que Israel tiene que hacer concesiones sobre Gaza y Cisjordania si quiere mantener buenas relaciones con los países árabes. Sin embargo, Washington tiene excesivos compromisos con Israel, que recibe anualmente una cuantiosísima ayuda en dólares.

La Conferencia de Madrid ha deparado a Gorbachov —su otro copatrocinador— una oportunidad histórica. Agobiado por los problemas internos e inmerso en los planteamientos en el paso de la URSS del sistema comunista a la economía de mercado, el presidente soviético se ha enfrentado a dos tareas importantes: la primera, en culminar el giro de la política exterior de Moscú sobre Oriente Medio, que en resumen significa un acercamiento a las posturas de Washington, y la segunda, en la de recuperar el protagonismo soviético en el marco internacional, debilitado tras el fin de la «guerra fría» por el proceso de ruptura interna y desmembramiento económico de la

URSS; junto a Gorbachov, el reciente ministro de Asuntos Exteriores, Boris Pankin, queda ensombrecido por el recuerdo de Shevardnadze, de mayor proyección en los foros internacionales, pero al que el rodaje de la Conferencia le ha venido al pelo.

Entre los protagonistas directos hay que destacar, ¡cómo no!, a Isaac Shamir, el primer ministro israelí, que, al frente de una numerosa delegación con partícipes de la línea dura del Likud, amortiguada con la presencia de algunos moderados como el embajador en Madrid, Shlomo Ben Ami, ha impuesto desde el principio sus líneas de acción, situadas más en el campo de la intransigencia que en el de la tolerancia. La respuesta la ha encontrado en el sirio Faruk al Chacraa, ministro de Asuntos Exteriores y presidente de su delegación, flanqueado también por otro embajador en España, Zuhair Akad, y una buena representación diplomática con su pancarta desplegada de territorios por paz. La sombra de Yasser Arafat ha gravitado sobre la delegación palestina, cuyo presidente Faisal Huseini cedió los trastos a Haider Abdel Chafi, encargado de exponer una exposición más que sabida, la de detener los asentamientos israelíes. Kamel Abu Jader, ministro de Asuntos Exteriores de Jordania, también ha hecho suya la fórmula de territorios por paz, y el canciller del Líbano, Fariz Bues, define su angustioso llamamiento: «Que Israel deje de atacarnos». También en su delegación figura un ex embajador libanés en España, mientras que Egipto, condicionado por el papel de «gendarme», que le otorga su situación con Washington, ha acudido a Madrid para observar y ser observado, consciente de la importancia de una paz que él ya firmó.

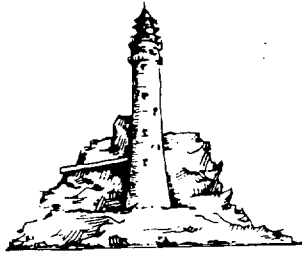
Otros observadores silenciosos completan el abigarrado plantel de chilabas, tarbuz o bien cortados trajes occidentales. La Unión del Magreb Árabe (UMA) y el Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) asisten a las reuniones en calidad de observadores. Los primeros (Argelia, Marruecos, Libia, Túnez y Mauritania), representados por el marroquí Mohamed Amaru, y los segundos (Arabia Saudí, Kuwait, los Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Bahrein y Omán), encabezados por su secretario general, el kuwaití Abdala Bishara. Como observadores silenciosos asiste igualmente una representación de Naciones Unidas, encabezada por el embajador suizo, Edouard Brunne. La CE ha alcanzado la consideración de invitado (junto a Egipto), y su representante, el ministro holandés de Exteriores y actual presidente del Consejo, Hans Van der Broek, se ha sentado a la mesa junto al resto de los participantes.

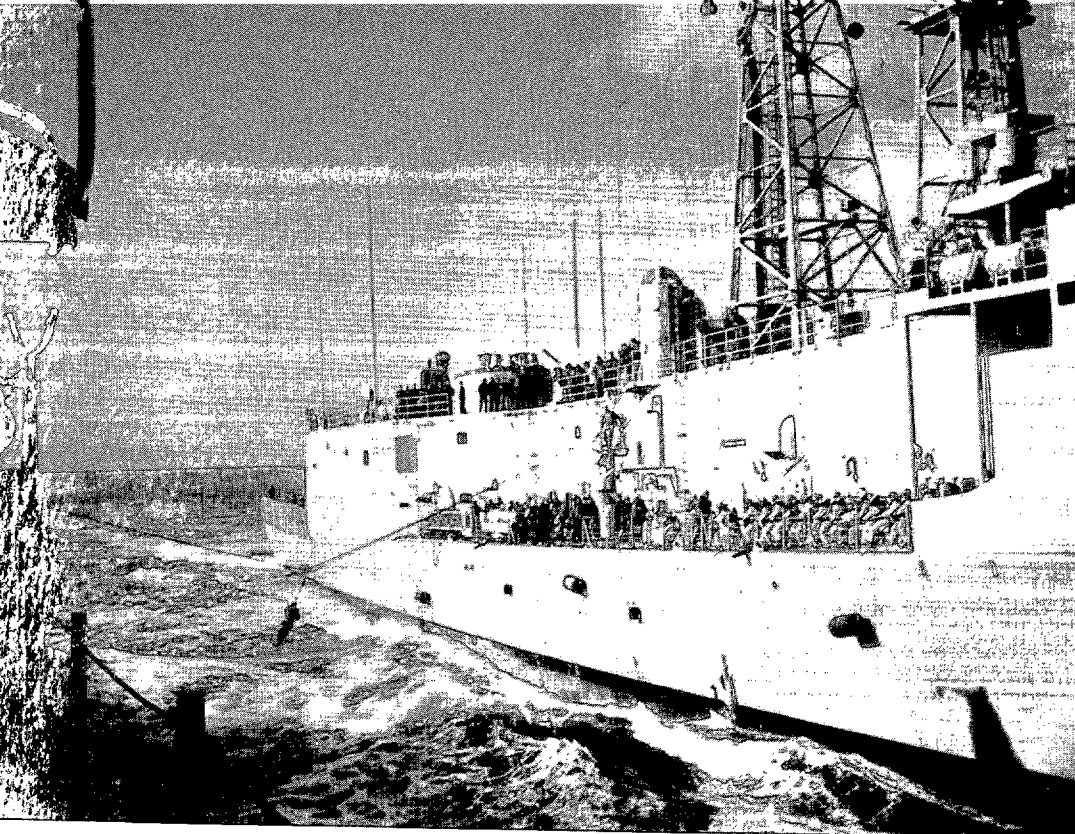
¿Son todos los que están? ¿Están todos los que son? Las sombras de determinadas ausencias flotan inevitables. Por razones diversas, ni Arafat ni el rey Hussein de Jordania viajaron hasta Madrid. Y uno se pregunta también maliciosamente, ¿y Sadam Hussein? ¿Qué ha sido del megalómano dictador iraquí, que se invistió durante la guerra del Golfo en el más ardiente campeón de la causa palestina? El más absoluto silencio rodea a su persona. Mejor que sea así.

El primer paso al frente se ha dado con cierta firmeza. Son demasiados

mimbres, muchos de ellos en un agraz verdor, para que el cesto pueda ser tejido con garantías de solidez. Madrid ha podido bien ser el escenario de un paso decisivo para desactivar los problemas de una región, en la que los enfrentamientos y las discordancias parecen moneda de curso común. El anfitrión español, tan alabado y estimado por todos, ha dado ocasión para que el nombre de España se haya escrito a cinco columnas en las páginas de los más importantes periódicos mundiales, y las imágenes televisivas hayan llevado a hogares de todo el mundo una postal entrañable de hospitalaria y acogedora responsabilidad.

J. C. P.





Transbordo de personas. Fragata «Santa María» y fragata «Cataluña». Autor: Enrique Bartolomé y Cela.



MISCELÁNEA

“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.

23.337.—Hace cien años

Se inicia este cuaderno de diciembre de 1891, tomo XXIX, con un artículo titulado *La aguja náutica á bordo de los buques de guerra*, por don Ramón Estrada, teniente de navío, es continuación del cuaderno anterior y sigue; describe aquí «la aguja Peichl y de su sistema de compensadores», trata también de la «compensación del instrumento». Se continúa con *Pruebas á que deben someterse las máquinas eléctricas (dinamos)*, por don José de Moya, teniente de navío; se refiere a las pruebas de potencia, de conductibilidad y determinación de la característica exterior, de aislamiento y de duración, y rendimiento. Sigue con *Nota sobre la elección de un cero fundamental para la nivelación*, por M. Bouquet de la Grye, ingeniero hidrógrafo de la Marina, miembro del Instituto, traducido del francés por don Luis Bayo, teniente de navío de primera clase, tomada de *Annales Hydrographiques. 2.^a serie.*—

Volumen de 1890, página 32; sobre lo propuesto por la Comisión Geodésica Internacional acerca del estudio y «cuestión del cero fundamental, indicando á priori que esta elección debía obtenerse por el nivel medio del Océano, observado en un punto único del litoral y referido a las distintas regiones europeas por medio de una nivelación geométrica», así como otras opiniones referentes a esta elección. Sigue, Pruebas con cañones y obuses de 21, 24 y 30,5 cm., Sistema Ordóñez, verificadas en Trubia y Gijón en Junio y Julio de 1891, tomado del «Memorial de Artillería», de septiembre de 1891; se refiere a la descripción del material, pruebas y su resultado, observaciones generales, temas generales sobre esta artillería, cañones y obuses. Condiciones balísticas de los cañones de 10, 12 y 14 centímetros de tiro rápido, modelo español, comparadas con los extranjeros de calibres equivalentes, por don José González López, capitán de artillería de la Armada; dado el «creciente interés que demuestra la Marina en general a todo cuanto se refiere al armamento de sus buques con cañones de carga simultánea», se ordenó a éste «hiciera unos estudios comparativos de nuestra artillería con la extranjera más conocida, que pudieran ser base para hacer estudios que indicaran la marcha que convendría seguir en lo sucesivo», trae aquí tres estados comparativos y sus resultados. La realidad nacional, es su autor don Manuel Triana, teniente de navío de primera clase; estudia una organización de la defensa de nuestras costas, tanto peninsulares como de las islas, incluye a Cuba y Puerto Rico, «lazo de unión con nuestros hermanos de América». Se continúa con En una torre de combate ó de cómo llevé al fuego el «Majestic», traducido por don Federico Montaldo, es continuación del cuaderno anterior y termina; describe el combate contra otro buque enemigo, el empleo de torpedos y de artillería, hasta el hundimiento del barco adversario y regreso a Portsmouth. Asociación de los Cuerpos de la Armada, se refiere a los acuerdos tomados por el Consejo General de esta Sociedad. Actas de 27 de abril, 11 de junio, 30 de julio, 24 de octubre y 27 de octubre de 1891. Varios cuadros y láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

23.338.—Gallegos



José Varela y Ulloa, que moriría en 1794 con empleo de jefe de Escuadra, vio la luz en la parroquia lucense de Villareda, a dos pasos de Pallas de Rey. Fue notable hidrógrafo, además de gran matemático y astrónomo. Este don José (quizá hermano de Pedro, sucedió como ministro de Marina a don Antonio Valdés y que no brilló por sus aptitudes políticas) tuvo contacto más o menos próximo con algunos paisanos que dejaron huella en la Historia.

Así, en 1774, siendo teniente de navío, embarcó en la fragata *Rosalía*, al mando del coruñés Juan de Lángara, para situar con exactitud la isla atlántica de la Ascensión, descubierta en los primeros años del siglo XVI por el gallego Juan da Nova (al servicio de Portugal). En 1779 fue comandante del navío *Rayo*, que pasados cinco lustros, concretamente en el combate de Trafalgar, mandaría Enrique MacDonnell y de Gondé, nacido en Pontevedra en 1753.

A. L.

[Diciembre

23.339.—Registro de buques



En 1885 se dispuso que para que los navieros pudiesen inscribir sus naves en el Registro de la Propiedad, tenían que tener el conforme de la autoridad de Marina, la cual debería negar tal derecho si el propietario no era súbdito español, lo que corrigió el «Novísimo Código de Comercio», según el cual todo extranjero podía ser propietario de una nave española, pues el artículo 4.º del decreto de 22-XI de 1868 disponía que: «Los dueños de los buques españoles podrán libremente venderlos o hipotecarlos á nacionales ó extranjeros».

Tal iniciativa fue tomada por el secretario de la Junta de la Marina Mercante, capitán de fragata don Francisco Carrasco y Guisasola, que fue apoyado en su criterio por el también oficial de Marina don Apolinar del Rato y demás compañeros de la Comisión.

J. B. N.

23.340.—Apoyo artillero naval



En el desembarco de Alhucemas, en la playa de la Cebadilla, los legionarios del coronel Franco estaban muy batidos por una batería que los enemigos tenían

en lo alto de Morro Nuevo. Se pidió fuego de apoyo al crucero *Victoria Eugenia* y este buque lo dio de manera muy certera: dos salvas de sus cañones de 15,24 cm. bastaron para desmontar la susodicha batería.

Este crucero se distinguió en estas operaciones por sus fuegos de apoyo. Con estos cañones, durante los meses de septiembre y octubre efectuó 1.500 disparos; número considerable para aquellos tiempos y clases de operaciones. En la fotografía vemos precisamente una de estas piezas que se dispone para hacer fuego sobre Morro Nuevo, el ingente cabo que separa las dos playas donde se efectuaron los desembarcos: La de la Cala del Quemado, dentro de la bahía de Alhucemas, y la de la Cebadilla, que se acierta a ver en la foto blanqueando ligeramente.

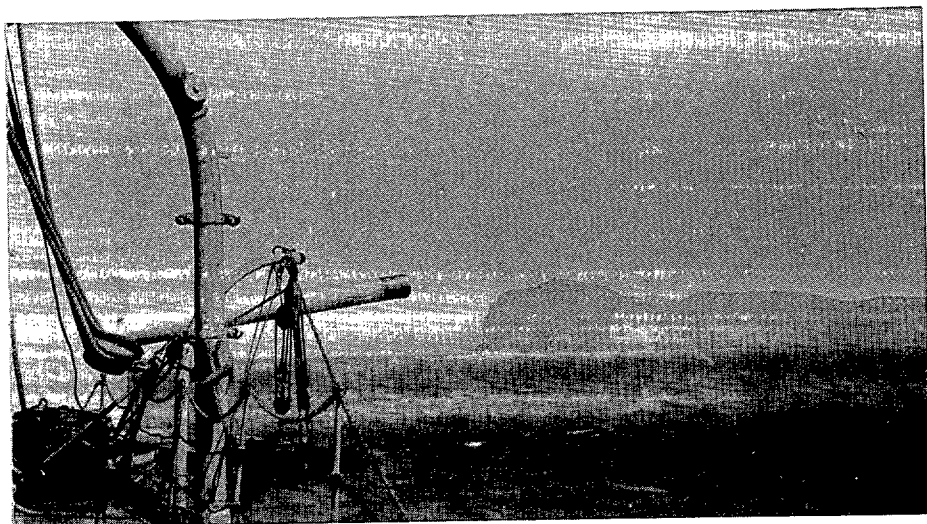
C. M.-V.

23.341.—Aleaciones de hierro y níquel



Con este título, y tomada de la *Gaceta de Obras Públicas*, publicaba la REVISTA, en su cuaderno de marzo de 1891, sección de *Noticias Varias*, la que transcribimos aquí:

«Segun el *Engineer*, el doctor J. Hopkinson ha hecho, con resultados muy interesantes,



ensayos sobre las aleaciones de hierro y de níquel. Entrando éste en la proporción de 5 por 100, la aleación de hierro y níquel es más fácil de imantar que el hierro forjado, especialmente para las inducciones fuertes. Al contrario, á 24,5 por 100 de níquel, aquélla no toma la imantación á la temperatura ordinaria; pero si se la expone á una temperatura muy baja se imanta ligeramente, conservando esta propiedad hasta más allá de 500° C. La aleación de 73 por 100 de níquel es bastante más magnética que la precedente ó que una mezcla de níquel y de hierro operada mecánicamente en las mismas proporciones.

La primera de las aleaciones arriba citadas, presenta además dos puntos críticos muy marcados á temperaturas distantes entre sí 65° C. Todas las propiedades magnéticas cesan si se calienta el metal por encima del punto más elevado para reaparecer después durante el enfriamiento, pero solamente por debajo del punto más bajo. Estos hechos permanecen hasta ahora sin explicaciones. El autor hace observar que la aleación no magnética contiene cerca de tres moléculas de hierro por una de níquel; pero añade que nada se puede inferir de estas proporciones, puesto que por una parte la reducción de la cantidad de níquel (primera aleación) da un metal muy magnético, y el aumento (tercera aleación) aumenta igualmente la tendencia á la imantación, aunque en proporciones menores».

J. F. G.

23.342.—Denominaciones



Alcaide

En 3 de junio de 1859 se determinó que el puesto de Alcaide Mayor de la población de San Carlos de San Fernando recayese en un sargento artillero o de Infantería de Marina.

Revista

El 1 de marzo de 1862 apareció el número 1 del *Boletín de Administración de la Armada*, órgano oficial del Cuerpo Administrativo y de su Asociación de Socorros Mutuos. Tenía carácter profesional. Fue su director el oficial primero don Antonio Ruiz Alcalá, autorizado para ello por R. O. de 21 de febrero anterior.

Se publicaba los días 1, 8, 16 y 24 de cada mes y se confeccionaba en la imprenta de L. Palacios, en la cuesta de Santo Domingo, n.º 2-2.º dcha. El importe de la suscripción mensual era de cinco pesetas.

El interés de los organizadores no encontró en el Ministerio la esperada acogida, por lo que en 24 de agosto de 1863 dejó de publicarse.

Gobernador militar

Una R. O. de 6 de septiembre de 1875 dispuso que el Jefe de Estado Mayor del Departamento de Cádiz fuese a la vez gobernador militar de la población de San Carlos.

J. M.ª B.

23.343.—Generoso



El farmacéutico de la Armada Martínez Cerro, en obra reciente, nos recuerda que Francisco de Paula Garbayo, vecino de Motril, solicitó en 1816 la concesión del «fuero de boticario de Marina», merced que le fue otorgada, si bien con el compromiso de proporcionar gratis las medicinas que requiriesen los marineros indigentes de aquella villa granadina.

A. L.

23.344.—Consideraciones sobre los acorazados modernos



La REVISTA, en su cuaderno de junio de 1891, en la sección de *Noticias* *Varias*, publicaba la que, con este título, transcribimos:

«El Sr. Weyl, en un artículo publicado en el *Yacht*, discute la construcción de los acorazados decretada en Francia últimamente. Juzga que las naves desplazarán cerca de 12.000 t., demasiado grandes, y agrega que, durante el tiempo bastante largo que permanecerán en construcción, la ciencia náutica progresará ciertamente, y entonces sus tipos darán lugar á no pocas críticas. Es de observar que la cámara francesa no ha hecho objeción alguna á los buques proyectados; el almirante

Wallon, único diputado que expuso sus ideas sobre el material, se declaró partidario de los acorazados de un desplazamiento que no baje de 8.000 t. ni exceda de las 12.000, por lo que implícitamente ha aprobado los nuevos acorazados.

Estos buques tienen como características una gran protección y aislamiento completo de sus cañones encerrados todos dentro de torres; la protección se obtiene por medio de cinturas acorazadas, puentes acorazados, etc., y mediante una aplicación más o menos igual de los principios generales que hoy día regulan la construcción de los buques de línea. A esto observa el Sr. Weyl que no podía hacerse de otra manera, pero deplora que, con las actuales opiniones técnicas, no se pueda tener cuenta de innovaciones ventajosas que serían posibles aun cuando el ingeniero que compila los planos de los buques, no debiera mantenerse dentro de un campo desconocido é ilimitado. Él cree que el arte de la construcción naval no ha pronunciado aún palabra, y que es muy probable que un valiente ingeniero, abandonando las vías conocidas, haga dar á la construcción un real y notable mejoramiento.

El problema de la protección de los buques es uno de los más graves al presente, y el Sr. Weyl, notando que ahora basta asegurar á los buques una defensa contra proyectiles especiales que hieren en partes determinadas, presumiendo que la defensa adoptada parezca suficiente, quisiera que se ensayaran serias y prolongadas experiencias con ese propósito, porque la cuestión es de importancia capital.

El Sr. Weyl llama asimismo la atención sobre el hecho de que los buques de línea modernos de todos los tipos tienen sus anclas y cadenas y también sus escobenes, completamente indefensos; de manera que puede darse el caso de que un buque, después de haber combatido, en la necesidad de anclar por la vecindad de la costa, sea por urgentes reparaciones que haya que ejecutarle por hallarse momentáneamente incapacitado para navegar, no pueda hacerlo por averías en las anclas, en las cadenas ó en los escobenes. El señor Weyl hace notar que ya en otra ocasión el célebre ingeniero Dupuy de Lôme se preocupó de tal hecho, juzgando conveniente el sistema de un ancla dentro de un pozo interno, completamente protegido. El Sr. Weyl piensa que los buques modernos podían ser provistos

de una instalación situada debajo de la flotación, de un ancla cuyas uñas se aplicasen al casco y el cepo entrase por un escobén practicado en la coraza, de manera que defendiera la cadena de la cintura misma.

Por lo demás, sin dar mucha importancia á lo que le sugiere y sin desarrollarlo mucho, el Sr. Weyl se limita á llamar la atención sobre la necesidad de proveer las naves de línea de un buen sistema de anclas, escobenes y cadenas».

J. F. G.

23.345.—De mar a mar



El capricho de la moda, quizá importada de los Estados Unidos, ha impuesto la expresión «de costa a costa», sin embargo en el castellano rancio, cuando quería abarcarse la generalidad de la península, se usaba «de mar a mar» como en las Behetrías de mar a mar, que en contraposición a las cerradas, eran aquellas poblaciones que podían elegir señor sin sujeción a linaje determinado, por haber sido extranjeros sus conquistadores y habiéndose luego ausentado de estos reinos.

J. B. N.

23.346.—Cemento para el hierro



Tomada de la *Revista Minera*, la REVISTA, en su cuaderno de abril de 1891, en su sección de *Noticias Varias* y con este título, daba la siguiente, que transcribimos:

«Se toman partes iguales de azufre y albayalde, agregándole una sexta parte de bórax, y se mezclan perfectamente hasta que formen una masa homogénea. Para emplearla se humedece con ácido sulfúrico concentrado y se extiende una capa delgada entre las dos piezas que se trata de pegar, oprimiéndolas después. El pegante resulta tan eficaz, que resiste á los golpes de un martillo, y al cabo de unos días se seca tan completamente que no quedan trazas de la unión, y más bien que pegadura parece una verdadera soldadura».

J. F. G.

23.347.—Prevención



Menos mal que Enrico Caruso decidió ser cantante de ópera, y no marino de guerra o mercante, lo que le hubiese acarreado algún que otro disgusto. Sus enormes éxitos como tenor le exigieron repetidamente cruzar el Atlántico para actuar en los más prestigiosos escenarios del Nuevo Mundo; pero jamás lo hacía sin consultar previamente con algún astrólogo reputado. Y aun así, nunca inició un viaje marítimo en martes ni en viernes. Pese a tanta cautela frente a las veleidades del piélago, tenía apenas 48 años cuando murió de enfermedad de secano en una cama de su Nápoles natal.

A. L.

23.348.—Bandera



La Real Ordenanza de 20 de diciembre de 1777, en su Tratado IV, título I, determina que:

«Las banderas y gallardetes que han de usar las embarcaciones de correos, han de tener el escudo de mis armas, orleado con el toysón de

oro, y sentado sobre dos ramos enlazados de palma, y oliva, por ser un distintivo que caracteriza el Instituto de Correos, guardándose esta práctica, según lo tengo mandado a la Dirección General por respectivas órdenes».

L. F. F.

23.349.—Vieja foto



El almirante Excmo. Sr. don Fernando Martín Ivorra nos envía ésta que, muy gustosamente, publicamos. Se trata de los componentes de un equipo de balonmano, que, por abril de 1951, jugó un partido en el campo de Inferniño (Ferrol), compuesto por oficiales de la Escuadra y alféreces de fragata.

Son éstos: de pie, de izquierda a derecha, (1) Ginés Pérez Galiana; (2) Fernando Martín Ivorra; (3) Luis Rivera Barral; (4) José M.^a Molfullada Buesa; (5) Juan Carlos Bellas Montenegro; (6) Luis Ramírez. En primera fila: (7) José Rafael Vizcarrondo Llamas; (8) Narciso Pardo de Donlebún; (9) Salvador Méndez Rocafort; (10) Emilio Guitart Rein, y (11) Luis Meléndez.

R.



23.350.—Reales disposiciones



Por Real Decreto de 5 de julio de 1847 se disponía que los empleos de capitán general, teniente general, jefes de escuadra, así como intendentes de la Armada, se expidieran por Real Decreto en lugar de Real Orden.

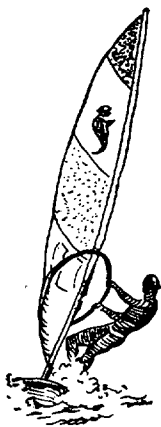
La Real Orden de 29 de octubre de 1849 disponía que los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina usarán, en vez de esclavina, el gabán que se estableció para los jefes y oficiales del Ejército.

A. R. D.

MARINOGRAMA NÚMERO 277

FOURBIAS

1	A	2	N	3	■	4	I	5	N	6	G	7	■	8	A	9	B	10	G	11	■	12	O
13	L	14	A	15	■	16	B	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
33	B	34	A	35	■	36	Y	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
53	O	54	■	55	D	56	E	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
73	T	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
96	O	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118
119	V	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141
142	■	143	C	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163
164	■	165	L	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185
186	■	187	G	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207
208	■	209	Q	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229
230	■	231	L	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251
252	■	253	S	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273



MARINOGRAMA NÚMERO 278

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

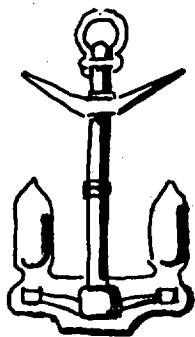
Palabras

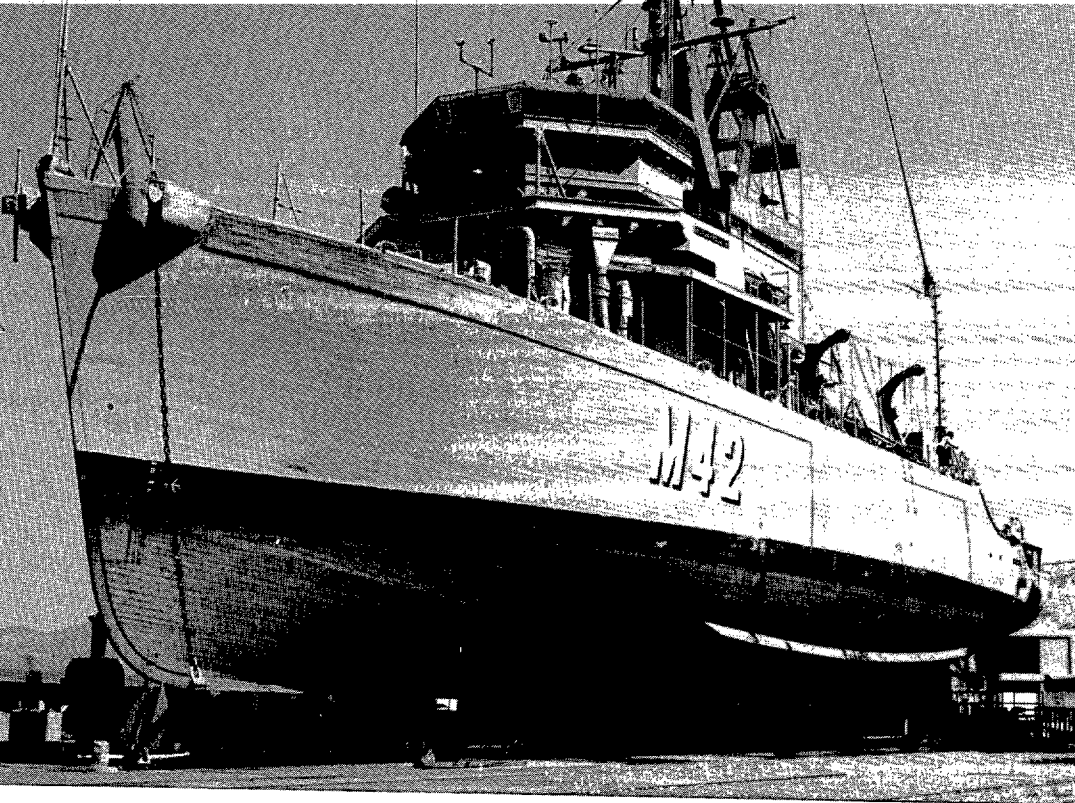
- A.—Navegar al filo del viento en un río o canal 39 60 9 20 36 46 22
- B.—Varenga en forma de horquilla que se coloca a la parte de proa 90 71 51 26 76
- C.—Marino francés (1610-1688), que en la guerra de Holanda destruyó las flotas holandesa y española en el combate de Palermo 12 93 4 10 49 54 86 69
- D.—Grupo de islas en el océano Pacífico, al sur de las de Bonin y que pertenecen al Japón desde 1891 72 24 18 80 40 14 89
- E.—Recobrad de los enemigos la embarcación que habían apresado 88 38 19 96 44 37 95 41
- F.—Lleven arrastrando por el fondo del agua una rastra, un arte de pesca u otra cosa 77 27 66 23 50 17 6 45
- G.—Pesca: Especie de palangre con los ramales más cortos y el cordel más grueso ... 58 7 92 84 82 55 31
- H.—Punto de mayor curvatura de cada cuaderna de un buque 11 70 25 30 34
- I.—Marina: Cabo delgado que sirve para entrañar y forrar otros más gruesos. Consta de tres cordones colchados a la derecha 75 56 63 35 87 65.
- J.—Explorador y naturalista noruego (1681-1930). En el transcurso de sus viajes hizo importantes observaciones oceanográficas. En 1922 se le concedió el Premio Nobel de la Paz 79 13 16 3 15 28
- K.—Lancha muy ligera que se usa en los mares de Levante 43 81 42 61 5 53
- L.—Man.: Voltereta o volteta 48 52 21 47 83 85
- M.—Teniente general de la Armada española (1716-1795). Prestó a España grandes servicios en beneficio de las Ciencias y Artes 62 74 51 2 32

DEFINICIONES

Palabras

N.—Arq. Nav.: Crecimiento que se da a las ligazones y maderos de cuente en las cintas altas	59 91 68 67
Ñ.—Astr.: Constelación zodiacal cuya estrella principal es Régulo	1 8 73 33
O.—Arq. Nav.: Embarcación de vela, muy rápida, con un solo palo y de 8 a 10 metros de eslora. Se emplea mucho en la costa sureste de Inglaterra	29 64 78 94





Guadalmedina. Autor: M. S. Flores.

LEXICOGRAFIA



CAÑAILLISMOS



¡ENEN estas líneas traídas por la lectura de *Seis cuentos de la Isla y un pórtico viajero*, libro flamante de nuestro compañero José Cervera Pery. Enfermos de incurable avidez vocabulista, fuimos anotando los términos que nos parecían patrimonio exclusivo de la Isla de León o de la zona gaditana en que está engarzada. Pero hete aquí que la mayor parte de esas palabras ya ocupaban un lugar en el *Diccionario de la Lengua Española*.

Y es que muchos vocablos singulares, aparentes licencias lingüísticas de determinados pueblos, calaron lo suficiente como para haber ganado el pasavante de los guardianes de nuestro idioma. Si una cordobesa coge el *vendo*, sabemos que enarbola unos zorros para sacudir el polvo, y si una gaditana toma y humedece la *aljojifa* es que se dispone a fregar el suelo (algo parecido a lo que haría una murciana con la *parella*). Pues bien, esas voces están registradas en nuestro lexicón, como lo están otras muchas de las que podríamos sacar una pequeña muestra:

En León dicen *corra* a un aro de metal, y *mánfanos* a los trozos de pan que se echan en la salsa de los guisos. Por Salamanca el verbo *debrococar* equivale a inclinar una vasija, y *hambrió* es el que tiene hambre. A la boñiga de vaca llaman *pataratá* en Aragón, y *nietro* es allí una medida de 16 cántaros. En

Galicia, *corte* es lo mismo que establo, y se entiende por *palloza* una casa de piedra, redonda y cubierta de paja. *Galúa* se llama en Murcia a una variedad del mújol; en Albacete nombran *yaya* a la abuela; a la cochambre de los pies, con su adobo de sudor, dicen *sicote* en las Antillas; el *tacurú* es en Sudamérica una hormiga pequeña; en Granada, *desardilado* equivale a negligente; *encue-rar*, en Extremadura, significa dejar en cueros a una persona; en Asturias, *dimir* es echar al suelo, con varas, el fruto de ciertos árboles; *irasco*, con per-dón, dicen en Navarra al marido de la cabra; en Santander, *jedar* es parir; en Canarias y en Galicia, *lamber* es tanto como lamer; *názula* llaman en Toledo al requesón; en La Rioja se dice *pastrija* al callejeo nocturno; *relocho* equivale en Burgos a atolondrado; en Vizcaya, *sabanilla* es el pañuelo blanco con que la mujer cubre su cabeza; *veguer* corresponde a corregidor en Cataluña; en Baleares, *chueta* es el descendiente de judío converso; *zaborrero*, en Álava, significa chapucero, y en Segovia dicen *taina* a la coza de una bestia.

Si estos términos tan peculiares tienen su correspondiente renglón en el Diccionario, ¿qué otros, de los usados por Cervera, pueden estar fuera de nuestro vocabulario oficial? Muy pocos, poquísimos. Veamos primero los aparentes localismos ya arropados por la Real Academia Española:

Alferecía: enfermedad de la infancia, manifestada por convulsiones y pérdida del conocimiento.

Casapuerta: zaguán o portal.

Costo: comida que el trabajador lleva hecha para tomarla en el lugar donde «curra» (voz que no tardará mucho en recibir el hisopazo de los inmorta-les).

Ditero: prestamista a elevado interés.

Escamondar: limpiar los árboles de ramas y hojas secas, aunque en la Isla se aplica también al aseo detenido de un niño.

Insulto: indisposición repentina que priva de sentido o de movimiento.

Poleadas o *poleás*: gachas o puches.

Tagarnina: cardillo o planta cuyas hojas se utilizan como verdura. Tam-bién significa, en todas partes, cigarro puro de mala calidad.

Y ahora, las contadas palabras sin bendición oficial, hijas naturales del decir popular, a las que el uso y el tiempo se encargarán de legitimar. Pero, sin vocabulario de «isleñismos», hemos tenido que acudir a un par de cañá-llas patentados, con el fin de esclarecer el sentido de cada término. Gracias sean dadas a doña Carmen Ristori, una joven memoriosa y saladísima que camina hacia los 99 abriles (tía y madrina de varias generaciones de Molíns) y a nuestro compañero Francisco Elvira García, perito en toda suerte de gui-sos y *aindamais* (voz de ortodoxia comprobable). He aquí las dicciones usa-das por Cervera y pendientes aún de empadronamiento:

Aguja palá: pez espada o emperador. En el *D.L.E.* se recoge la «aguja paladar» como un pez que puede parecerse al sable.

Bienmesabe: Cazón o selacio de pequeño tamaño que, como la caballa, la castañeta (japuta) y otros peces de poco valor, se vende adobado en las freidurías gaditanas. El *D.L.E.* sólo anota tres acepciones del bienmesabe, referidas siempre a dulces de diversa composición.

Boba: bollo de pan, de cierta forma y con mucha miga.

Cañailla: si bien la «cañadilla» es un múrice gasterópodo, común en los mares españoles y que al parecer se utilizaba en tintorería, sigue este término sin acogida oficial, como gentilicio harto asimilado por el lenguaje popular.

Consumista: puede ser un vulgarismo, hoy con un significado bien distinto del pretendido por Cervera, que sin duda se refiere al consumidor o empleado de consumos o arbitrios municipales.

Cundi: otra forma de pan, «mangudo», con los dos extremos largos y romos.

Chiguato: cangrejo aguanoso y no comestible. En El Salvador es sinónimo de cobarde.

Paliano: purgante. Aunque en la provincia italiana de Frosinone hay un municipio llamado Paliano, parece que este modismo deriva de una antigua medicina, de virtudes evacuativas, llamada *Girolamo Pagliano*.

Panizas: postre parecido a la leche frita, pero hecho con harina de garbanzos.

Refino: si bien procede de la admitida «lonja donde se vende cacao, azúcar, chocolate y otras cosas», en San Fernando la palabra designa a las tiendas de ultramarinos, a cuyos dependientes se les llamaba «chicucos».

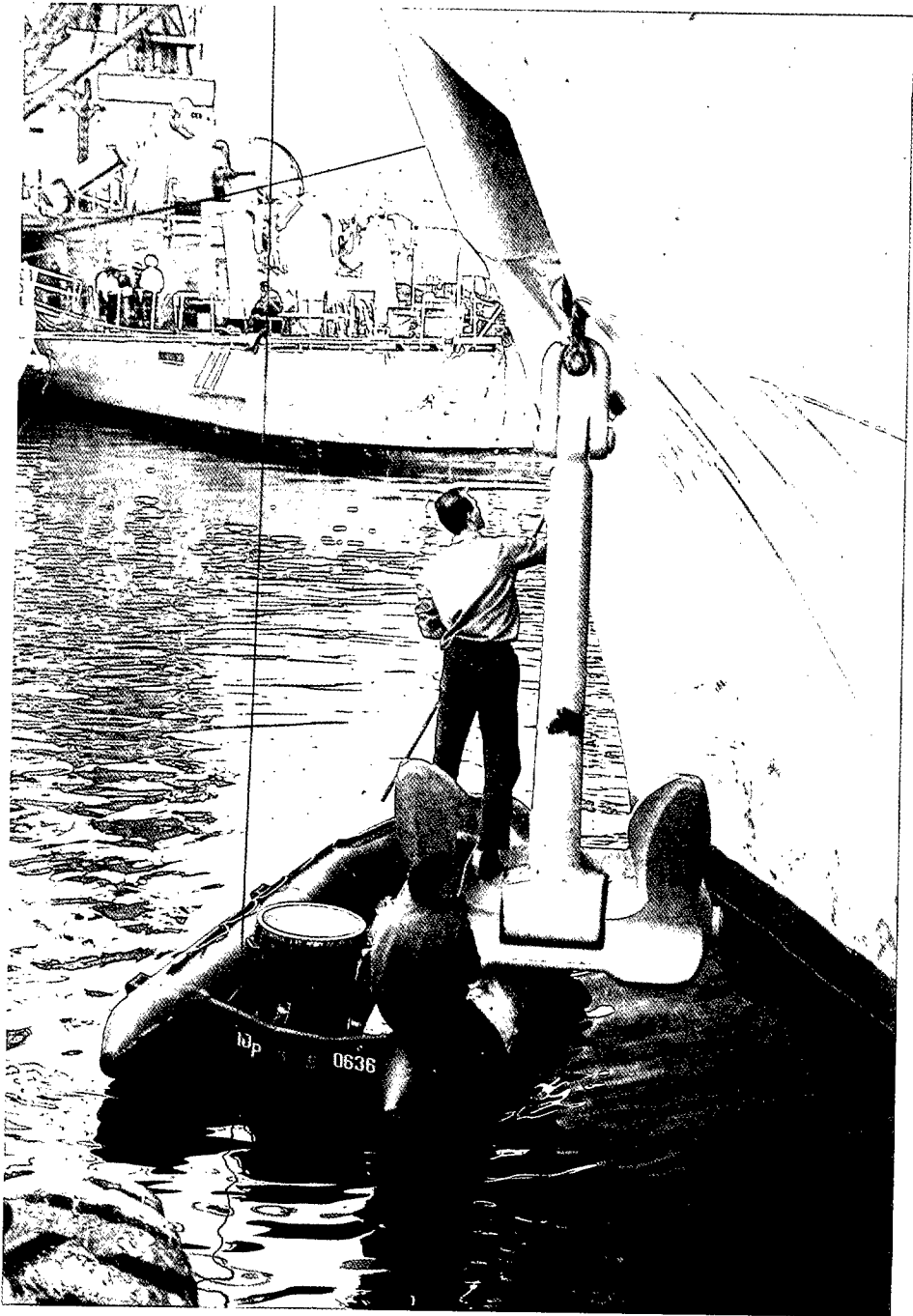
Sieso: se relaciona, por supuesto, con la «parte inferior del intestino recto en la cual se comprende el ano», pero se utiliza también como insulto que puede equivaler a molesto, desagradable, cargante, pajolero, desleal o falso.

Tortilla de camarones: en este caso no lleva huevos. Se hace con una masa ligera, acompañada de cebolla frita y perejil, a la que se añaden camarones chiquititos, sin quitarles la cabeza, la cáscara ni la cola; todo ello se fríe en aceite de oliva.

Y perdón por el insípido desahogo de este aprendiz de todo y sabedor de nada.

Amancio LANDÍN CARRASCO





Recorrido de anclas. Autor: Camil Busquets i Vilanova.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

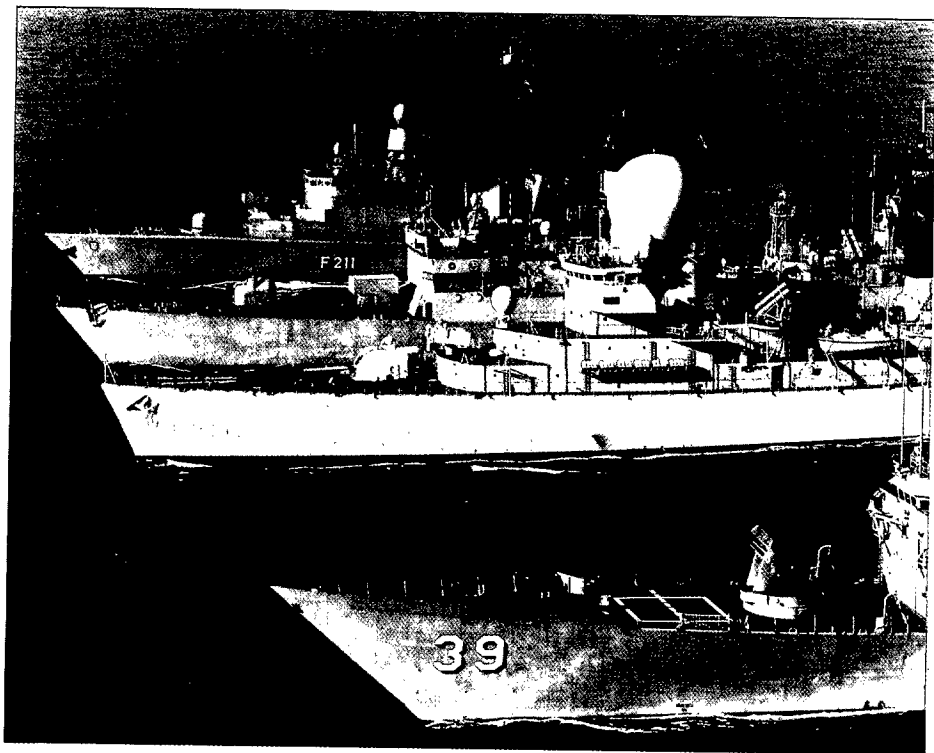
Naval On Call Force Mediterranean (NAVOCFORMED).—La corbeta *Infanta Cristina* participó en el DISPLAY DETERMINATION, ejercicio que citamos más adelante y en el que coincidió con el Grupo Alfa, después de realizar una breve escala en el puerto turco de Aksaz (el día 29 de septiembre).

Una vez finalizado el ejercicio continuó en NAVOCFORMED realizando el DETERRENT FORCE, hasta la desactivación de esa Agrupación el día 7 de noviembre en Barcelona.

En octubre realizó escalas en los puertos turco de Izmir (día 15) e italiano de Bari (del 25 al 27).



Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT).—Como estaba previsto, la fragata *Cataluña*, incorporada a la Agrupación permanente de la OTAN en el Atlántico Norte (STANAVFORLANT) desde el 28 de junio, cesó esta colaboración en Den Helder (Países Bajos) el 3 de octubre, entrando en Ferrol el día 5, finalizando así una permanencia de 50 días de mar, con un recorrido próximo a las 14.000 millas náuticas.



Formación cerrada. La *Cataluña*, segunda por estribor.

La fragata *Santa María* relevó a la *Cataluña* en esta colaboración, incorporándose a la Agrupación en Den Helder el día 18 de octubre hasta el día 6 de diciembre, con escala en el puerto alemán de Hamburgo del 30 de octubre al 3 de noviembre.



Ejercicio DISPLAY DETERMINATION-91. Participación de la Agrupación Alfa.—El DISPLAY DETERMINATION es un ejercicio anual de la OTAN, de los calificados MAJOR, que se desarrolló del 30 de septiembre al 14 de octubre en aguas del Mediterráneo Central y Oriental, con participación de unidades de los Estados Unidos, Francia, Italia, Grecia, Turquía, Reino Unido y España, además de la Agrupación OTAN-NAVOCFOR-MED, con un total aproximado de 50 buques de guerra.

El ejercicio se desarrolló en dos fases:

- La primera incluyó un adiestramiento-programación de ejercicios seriados, escolta de un grupo anfibio (Italia/Francia) en su tránsito

hacia la zona de desembarco, así como un problema de combate con enfrentamiento libre.

— La segunda consistió en un desembarco anfibio.

La Armada sólo participó en la fase naval (hasta el 10 de octubre), no haciéndolo en el desembarco anfibio, con las siguientes unidades: el portaviones *Príncipe de Asturias* y las fragatas *Victoria*, *Numancia* y *Andalucía*, además de la *Infanta Cristina*, que iba incorporada a NAVOCFORMED.

Finalizado el ejercicio, y después de realizar del 11 al 14 de octubre una escala en el puerto egipcio de Alejandría, el *Príncipe de Asturias* y la *Victoria* se dirigieron a Valencia, donde llegaron el día 18, y la *Numancia* a Rota, con llegada el 19.



Adiestramiento en Tolón (21-25 de octubre).—La fragata *Andalucía* colaboró en Tolón (Francia) en un programa de adiestramiento con el *Casabianca* del 21 al 25 de octubre.



Ejercicio ALCUDRA-91 (24 de octubre-7 de noviembre).—El día 24 dio comienzo el ejercicio ALCUDRA-91, que se desarrolló en aguas de la Zona Marítima del Mediterráneo, en la bahía de Palma, hasta el 7 de noviembre.

La finalidad del mismo era la de comprobar la efectividad y promover la cooperación ante fuerzas implicadas en guerra de minas en el Mediterráneo occidental; se trató de adiestrar a los Mandos y Estados Mayores, así como a las fuerzas, en tácticas y procedimientos de en tiempo de guerra, en operaciones de medidas contra minas.

Participaron, junto con los dragaminas de la 1.^a y 2.^a Escuadrillas de la Armada, unidades de Francia, Italia, Reino Unido y Estados Unidos.

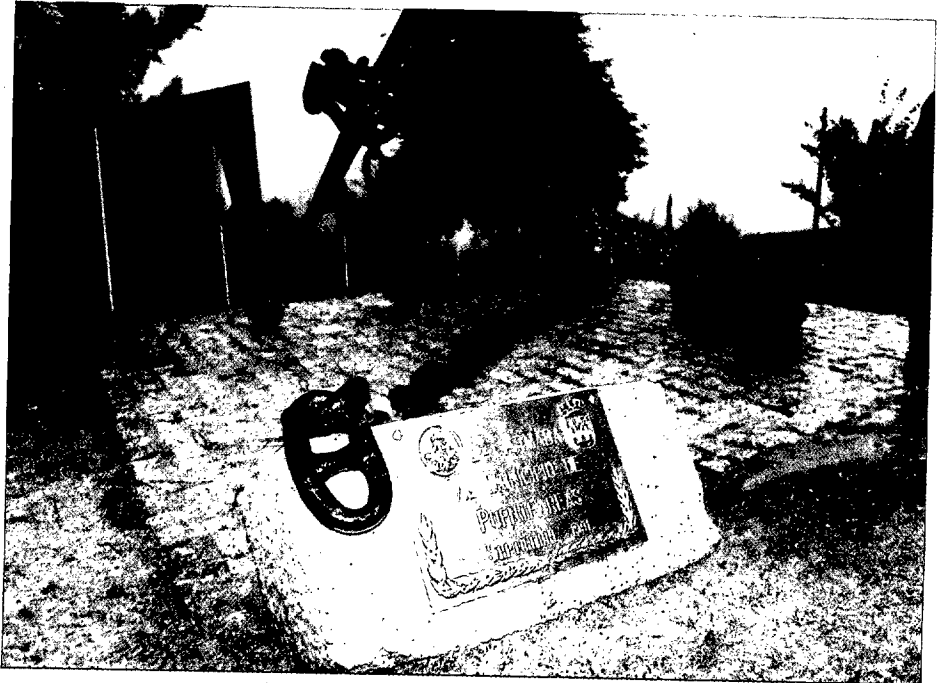
Otras actividades

Entrega de un ancla a Puenteareas.—El 13 de octubre se realizó el acto de entrega de un ancla al municipio de Puenteareas (Pontevedra). Este ancla, situada en el acceso al castillo medieval del Sobroso, quiere simbolizar los sentimientos de amistad entre la Armada y este municipio, que el pasado mes de junio hizo entrega de su Medalla de Oro a la Armada con ocasión de la festividad del Corpus Christi.

El acto fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Francisco J. López de Arenosa, y por el alcalde de Puenteareas, don José Castro, con la asistencia de la Corporación Municipal, representaciones de la Armada, Ejército de Tierra, Guardia Civil, y caballeros alumnos de la Escuela Naval Militar.



Bendición del ancla en presencia de las autoridades.



Ancla entregada por la Armada al municipio de Puenteareas.

Pese a las inclemencias del tiempo, numerosos vecinos de esta ciudad, que tanto afecto han mostrado siempre a la Armada, estuvieron presentes en la bendición del ancla, descubrimiento de una placa conmemorativa y alocuciones de las autoridades.

Tras un almuerzo de confraternización en el castillo del Sobroso, la banda de música de la Escuela Naval Militar ofreció un concierto en el auditorio municipal «Reveriano Soutullo», rebotante de puenteareanos.



Expedición antártica Verano Austral 1991/92. Buque de investigación oceanográfico «Hespérides».—El día 19 de octubre salió de Cádiz el BIO *Hespérides* para llevar a cabo su primera expedición a la Antártida, que finalizará el 14 de abril de 1992, con el regreso del buque a Cádiz; tiene previsto el siguiente calendario:

PUERTOS	ETA	ETD
Cádiz	—	19 oct. 91
Las Palmas	22 oct. 91	25 oct. 91
Recife	3 nov. 91	6 nov. 91
Río de Janeiro	10 nov. 91	13 nov. 91
Buenos Aires	18 nov. 91	21 nov. 91
Punta Arenas	26 nov. 91	29 nov. 91
Ushuaia	1 dic. 91	3 dic. 91
Punta Arenas	9 ene. 92	12 ene. 92
Ushuaia	6 mar. 92	9 mar. 92
Montevideo	14 mar. 92	17 mar. 92
Río de Janeiro	21 mar. 92	24 mar. 92
San Salvador de Bahía	27 mar. 92	30 mar. 92
Las Palmas	10 abr. 92	12 abr. 92
Cádiz	14 abr. 92	—

La dotación del buque está compuesta por un total de 44 personas entre personal profesional y de reemplazo (todos voluntarios), además de un número aproximado de 45 de personal civil pertenecientes a distintos organismos científicos y Universidades, tanto nacionales (CSIC, Universidades Politécnica de Cataluña, de Las Palmas de Gran Canaria, de las islas Baleares, de Vigo, Instituto Nacional de Oceanografía, etc.), como extranjeras (Universidad de Houston, de París, etc.).

La zona geográfica de actuación será la misma de campañas anteriores, centrada en el estrecho de Bransfield, entre el arco de las Shetland del Sur y

la península Antártica; en la Bahía del Sur se establecerá un radial de estaciones a fin de profundizar en el conocimiento de la zona.

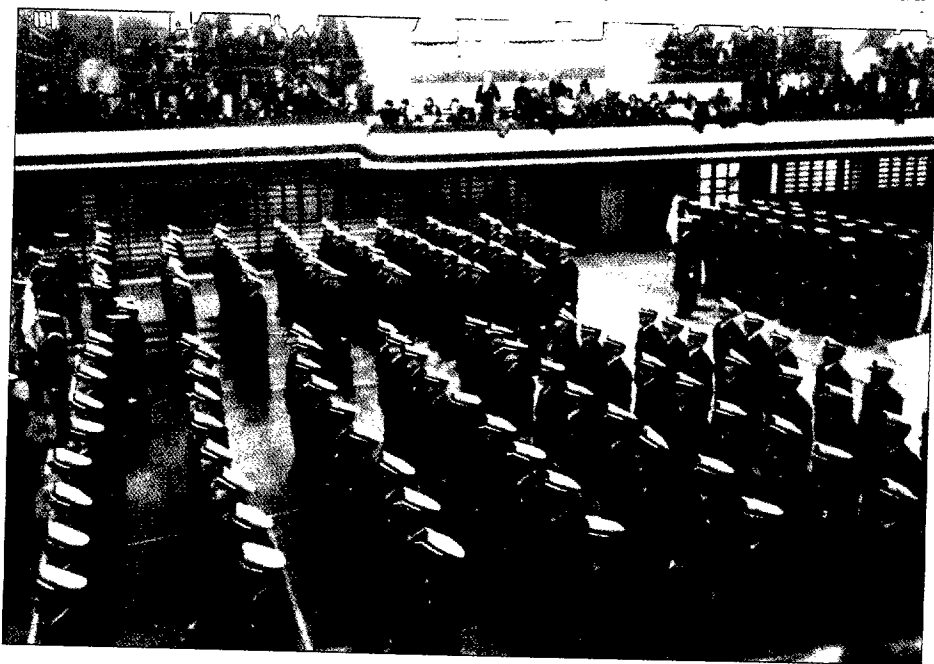
El objetivo científico general de la presente campaña es el estudio del funcionamiento de las comunidades planctónicas, comprendiendo los aspectos ecofisiológicos y su relación con los parámetros ambientales.

La bahía donde se encuentra la Base «Juan Carlos, I», será estudiada para hacer un seguimiento del posible impacto de la misma sobre el ambiente.



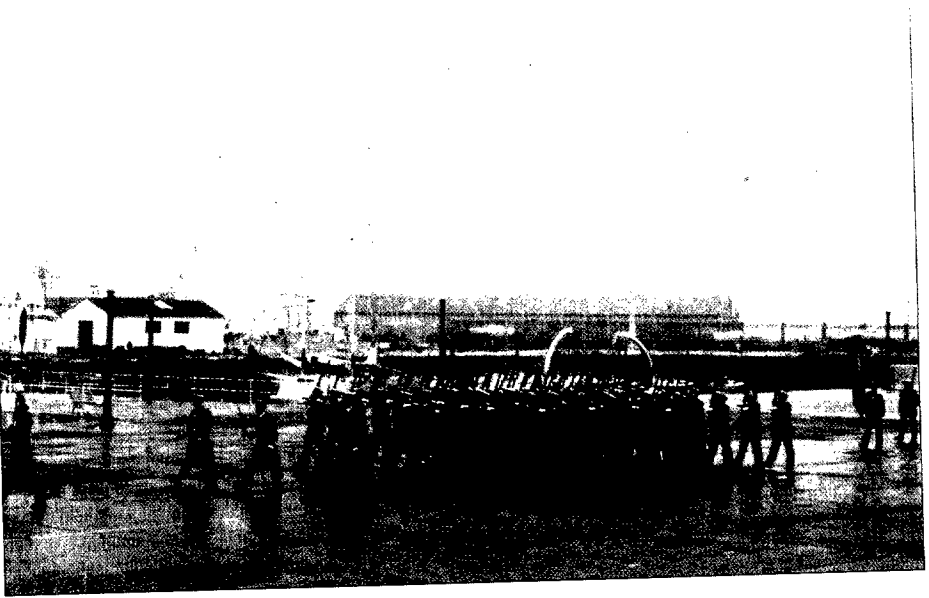
Jura de Bandera en la Escuela Naval Militar.— Presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Francisco José López de Arenosa, se celebró el pasado 26 de octubre la Jura de Bandera por los caballeros aspirantes de la Escala Superior del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, del Servicio de Formación de Cuadros de Mando y a Militar de Empleo (AvP).

El acto, al que asistieron las autoridades civiles y militares de la provincia y numeroso público, se realizó con las habituales precisión y emotividad, comenzando con la recepción de la Bandera con los correspondientes honores por el Batallón de Alumnos, formado en el gimnasio «Guardiamarina Barruti», celebración de la Santa Misa y Homenaje a los Caídos. A continua-



Formación de los caballeros aspirantes que juraron bandera.

ción, el comandante-director de la Escuela, capitán de navío Núñez Lacaci, tomó el juramento a los aspirantes (dos del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, 136 del Servicio de Formación de Cuadros de Mando y cuatro a Militares de Empleo, Pilotos Navales de Aeronaves).



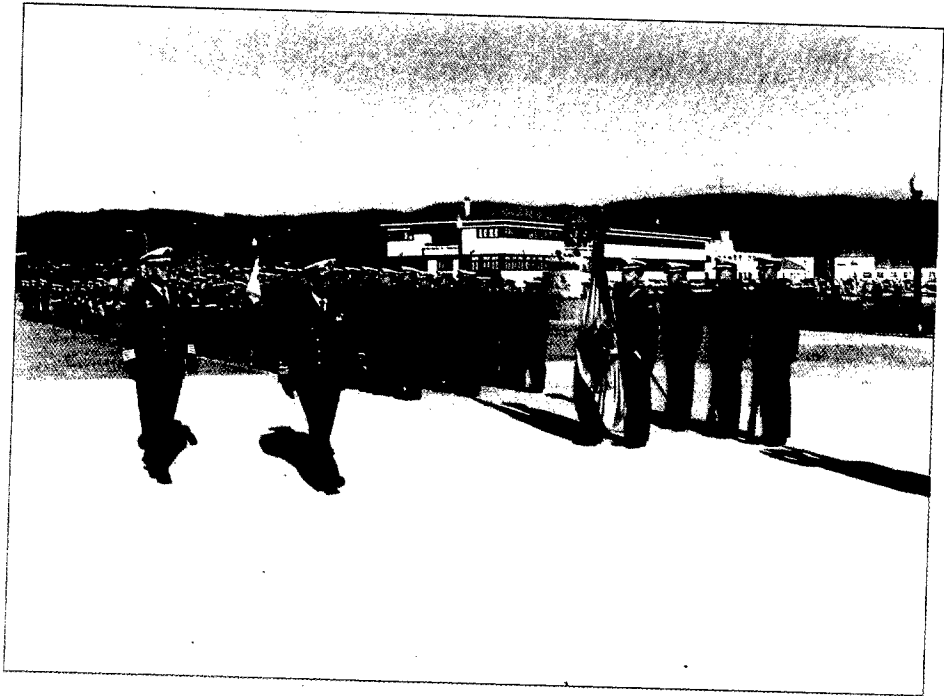
Un momento del desfile.

Después de que hubieron besado la enseña de la Patria y pasado bajo ella, el comandante-director pronunció una brillante alocución, en la que resaltó la significación del acto que acababan de realizar, cerrándose la solemnidad con el desfile frente a la escalera monumental del Batallón de Alumnos con su bandera, encabezado por los que acababan de jurarla. Finalmente, se sirvió un vino de honor en el Casino de Alumnos «Almirante Bonifaz».

G.



Visita de la Escola Naval Portuguesa.—El 21 de octubre, dentro del programa de intercambio entre la Escuela Naval Militar y su homóloga de Portugal, visitó la primera una comisión de ésta, compuesta por un oficial y seis alumnos, quienes convivieron con sus compañeros españoles hasta el 26. Durante estos días visitaron, además de la propia Escuela, asistiendo a varios actos de régimen interior, la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada, en Vigo, y el museo de Pontevedra y realizaron excursiones a La



Toja y ribera norte de la ría pontevedresa, así como a Santiago de Compostela. El 23 llegó el comandante de la Escola Naval, contralmirante José Augusto de Morais Sarmiento Gouveia, quien al día siguiente fue recibido por el Batallón de Alumnos que le rindió los honores de ordenanza, pasando revista a la formación. En las fotos, el contralmirante Gouveia pasa revista al Batallón de Alumnos, acompañado del comandante-director de la Escuela Naval, capitán de navío Núñez Lacaci, y firma en el Libro de Honor que éste le presenta.

G.

Personal

Ascensos.—A general de división del Cuerpo de Intendencia, el de brigada don Jaime Cornago Bonnefont de Varinay.

A contralmirante del Cuerpo de Ingenieros, el capitán de navío don Carmelo Sánchez Valdés.

Ambos con antigüedad del 2 y 4 de octubre, respectivamente.

EXTRANJERO

Reino Unido

La empresa británica Vosper Thornycroft hizo entrega recientemente a la Armada de este país del nuevo draminas HMS *Inverness*, segundo de la clase *Sandown*. Por la misma firma se construyen otras tres unidades de la misma clase para Inglaterra, y ha recibido además el encargo de iniciar la de otros tres, de una serie de seis, para Arabia Saudí. Estos buques están contruidos de plástico reforzado con fibra de vidrio (PVR).

En la foto, el *Inverness* durante sus pruebas de mar.



Estados Unidos

La Armada norteamericana ha ampliado su contrato con Ingalls Shipbuilding, de Pascagoula, Mississippi, por valor de 27,2 millones de dólares para

la continuación del apoyo técnico del programa de los cruceros AEGIS de la clase *Ticonderoga*.

Por otra parte, se informa que la reducción a doce del número de Grupos de Combate obligará a dar fin a la presencia de portaviones norteamericanos en el Mediterráneo, mientras que parece tomar cuerpo la idea de dar carácter permanente a la Agrupación OTAN en este mar (STANAVFORMED). Durante el ejercicio DISPLAY DETERMINATION de octubre, el contralmirante jefe de la VI Flota estadounidense, Walter J. Davis, anunció que el *Forrestal*, que participó en los ejercicios DISPLAY DETERMINATION de octubre, será relevado en diciembre por el *América*, que posiblemente sea el último asignado a la VI Flota.

G.

Unión Soviética

En los últimos diez años, el ritmo de construcción de buques de combate de superficie y de submarinos aumentó ligeramente en relación con la década anterior (veinte unidades contra dieciocho en el decenio precedente). Sin embargo, desde la botadura del cuarto crucero de la clase *Slava* —de nombre *Admiral Lobov*, actualmente en período de armamento— no hay, por primera vez en treinta años, buques de esta categoría en construcción. El cuarto de la clase *Kirov* sigue armándose en San Petersburgo desde su lanzamiento en 1989, mientras que el segundo portaviones de la clase *Admiral Kuznetsov*, el *Variag*, iniciará sus pruebas de mar en 1993. Embarcará entre veinte y veinticuatro Su-27 «Flanker» y MiG-29 «Fulcrum», pero probablemente los retrasos en la entrega del material aéreo reducirán su capacidad durante algunos años. La serie más numerosa de buques de superficie, de las ocho con que cuenta este país, fue la clase *Sovremenny* que terminó en 1990 con la entrega de la decimotercera unidad. Asimismo, se incorporaron durante los años citados unidades submarinas de las clases *Victor III*, *Sierra*, *Kilo* y *Akula*, entre los de ataque, y *Oscar II* entre los SSGN. Actualmente hay cincuenta y nueve SSBN's que montan un total de 912 misiles balísticos; continúa la producción de los SS-N-20 y SS-N-23, en nueva versión con propulsante líquido, y sigue la construcción de los submarinos SSBN de la clase *Delta IV* y la modernización de los *Taifún*, mientras se procede al desguace del único de la clase *Yankee II*, armado con SS-N-17, aunque siguen en servicio los diez *Yankee I*. Entretanto, se duda que continúe el desarrollo del misil de crucero SS-NX-24 *Scorpion*.

Por lo que se refiere al arma aérea naval, la modificación del despliegue supone la creación de nueve nuevos grupos al oeste de los Urales; se han producido nuevas entregas del Tu-142 *Bear F*. Mod. 4, y helicópteros Ka-27 *Helix A*, además de las pruebas de aceptación del nuevo Beriev A-40 *Albatros*, en versiones SAR y antisubmarina, que reemplazarán a los Il-38 *May* y Be-12 *Mail*.

Por otro lado, los cambios políticos han hecho rebautizar a los cruceros *Tallinn*, de la clase *Kara*, y *Marschal Voroshilov*, de la *Kresta II*, que ahora se llaman *Vladivostok* y *Jabarovsk*, respectivamente.

G.

OTAN

La nueva geometría de la seguridad

Bajo este título, al que se antepone el genérico de «El rompecabezas europeo», se celebró en Madrid un Seminario organizado por la Fundación Humanismo y Democracia, con el patrocinio de la Dirección de Información de la OTAN.

La temática de dicho seminario se encuadró en tres paneles: «Defensa y seguridad en el Centro y en el Este de Europa», «La descomposición de la URSS y sus repercusiones en la estrategia de la OTAN», y, en tercer lugar, «La defensa de Europa y sus incógnitas», cuyos ponentes fueron el secretario general de la Asamblea de la OTAN, Peter Coteries; el director de Asuntos Multilaterales de la OTAN, Marcel Leroy, y el secretario general adjunto de la UEO, Horst Holthoff.

Los debates se centraron fundamentalmente en el aspecto del futuro de la OTAN, ya que dicha organización fue creada para hacer frente a una amenaza tangible que gravitó durante más de cuarenta años sobre la Europa Occidental, pero que ahora, si no desaparecida del todo, se ha ido diluyendo, y, por tanto, la alerta correspondiente a aquella amenaza ha bajado de nivel para adecuarse a un riesgo, que en la semántica político-militar tiene un significado de menor entidad que la amenaza propiamente dicha.

Pero en esta situación actual de nuestro mundo, dada la celeridad con que se han producido los cambios y sobre todo a la vista de su profundidad, nos hemos encontrado de pronto ante lo que pudiera denominarse una crisis de identidad, porque, en estos momentos, hay que preguntarse lo que es lo europeo, lo que es su seguridad y cómo deben ser, en consecuencia, sus sistemas.

En lo tocante a Europa, su concepto político, económico y militar aún no está definido, ya que no sabemos a ciencia cierta cómo va a evolucionar (CE, UEO, EFTA, por ejemplo). Por su parte, también la seguridad sufre cambios, puesto que —según las consideraciones de dicho seminario— su elemento militar está no desapareciendo, pero sí adquiriendo una menor trascendencia en el esquema general de esta seguridad, aún por definir en sus coordenadas exactas. Por ello, y en nuestra opinión personal, parece arriesgado adelantar disminuciones en la entidad militar de un concepto que todavía no ha sido definido en toda su extensión.

Abundando en lo anterior, nadie apuesta por una alianza multidireccional. Por consiguiente, hay que mentalizarse, pese a la «natofilia», que la

OTAN ya no es ni será lo de antes, pero a pesar de todo, la seguridad, en su nueva concepción —repetimos, aún no definida—, sigue siendo lo más importante, aunque pueden cambiar los fines. Y lo difícil será armonizar las ejecutorias y misiones en sus respectivos campos de acción de la OTAN, la CE y la UEO, ya que estas dos últimas, sobre todo la UEO, han de pasar de lo retórico a lo tangible, y todo ello bajo el peligro de que al vivir en tiempos de grandes y rápidas decisiones, queda poco tiempo para pensarlas en profundidad antes de ponerlas en práctica, dejándose llevar un poco por el optimismo inherente a esa rapidez de decisión; pero en estrategia, hablando en términos generales, no se debe ser demasiado optimista, ya que la Historia demuestra que en la mayor parte de los casos, ello conduce al fracaso y al debilitamiento de los lazos de unión, en el caso de una alianza de marcado matiz militar como ha sido y es la OTAN. Para definir sus nuevos parámetros —caso de que necesariamente hayan de ser nuevos— hay que superar las crisis de identidad antes enunciadas.

Sin embargo, la consideración, a modo de conclusión general de dicho seminario, es que la OTAN prevalecerá en esta nueva situación en que se encuentra el mundo, porque, entre otras cosas, los Estados Unidos siguen pesando mucho no sólo en la problemática europea, sino también en la propia Alianza, y gran parte de su proyección en ella descansa en su calidad talasocrática. Y aquí surge inmediatamente la gran incógnita. ¿Cuál va a ser la nueva dimensión naval de esa nueva OTAN?

Esta pregunta formulada durante el transcurso del seminario no tuvo ninguna respuesta, salvo que no se podía contestar mientras no se conociera el nuevo origen de coordenadas del remozado Pacto del Atlántico.

A título personal pensamos que es un tema de gran importancia y bien merece un serio análisis en toda su extensión.

J. L. T.

Conferencia del secretario general

Patrocinada por la Asociación Atlántica Española, que preside don José Pedro Pérez-Llorca, el 18 de octubre pasado pronunció una importante conferencia en el Centro de Prensa de la Asociación de la Prensa de Madrid el secretario general de la OTAN, Manfred Wörner.

Tras la presentación del señor Pérez-Llorca, el señor Wörner comenzó su disertación con una exposición de la situación actual de las relaciones entre la OTAN y los antiguos miembros del disuelto Pacto de Varsovia, cuya evolución es tan espectacular que, por ejemplo, si él antes tenía prohibido entrevistarse con cualquier embajador de alguno de estos países, hoy la OTAN mantiene relaciones diplomáticas con todos ellos; personalmente ha efectuado visitas a todos ellos y prácticamente semanales a la Unión Soviética; durante la crisis de agosto mantuvo contacto telefónico frecuente con sus dirigentes y

el mismo día en que fracasó el intento de golpe de Estado en la URSS mantuvo una conversación con Boris Yeltsin. Continuó afirmando que el orden internacional anterior, nacido de la Conferencia de Yalta, ya no existe, pero aún no ha sido sustituido por otro, que está en proceso de elaboración. El comunismo ha sufrido un colapso total, el último imperio colonial se desintegra y sólo queda una verdadera superpotencia al desaparecer la anterior bipolaridad. Pero el final de la guerra fría no ha sido casual, sino el resultado de una política occidental coherente, ya que sin la OTAN nada de esto habría ocurrido y su actuación ha sido decisiva en una Europa inicialmente dividida. A lo largo de la Historia la inestabilidad y la inseguridad son características causantes de crisis constantes, de manera que si la amenaza ya no es como antes, sí hay riesgos posibles que hay que evitar y dominar. Tras el fracaso del intento de golpe en la URSS hay que procurar la integración de este país en la comunidad internacional y hay que hacerlo no contra la Unión Soviética, sino contando con ella. La crisis del Golfo demostró que un orden no se monta solo: lejos de haber desaparecido los riesgos, lo que ocurre es que ahora son diferentes a los anteriores, como demuestran los focos de inestabilidad en los Balcanes, en África del Norte y Oriente Próximo, y el peligro de proliferación de armas de destrucción masiva. Hay que atacar estos riesgos en su origen, buscando soluciones políticas para lograr la estabilidad y promover los cambios en la dirección adecuada. La defensa militar que proporciona la Alianza funciona como un seguro contra estos riesgos y es preciso construir un nuevo orden integrado de seguridad, un sistema institucionalizado en el que participen la CSCE y la Comunidad Europea, ésta no sólo en su aspecto económico. Se preguntó quién puede hoy ofrecer esta estabilidad. El poder de la ONU alcanza hasta tanto su Consejo de Seguridad logre un acuerdo, lo que no siempre es posible; la CSCE tiene una debilidad estructural que no le permite llegar muy lejos, y la CEE es un importante factor de estabilidad, pero tiene un alcance limitado. Sólo la OTAN es la única organización colectiva de seguridad que funciona con eficacia, es la más poderosa y la que puede ofrecer mayor estabilidad: la prueba de ello es que en momentos de crisis todos se vuelven hacia ella. La Alianza es necesaria porque hoy no hay nada que pueda sustituirla. La integración en la OTAN de los Estados Unidos y Canadá es básica: sin el compromiso continuado de los Estados Unidos en Europa se volvería al viejo sistema de pactos parciales tan frágiles como en el pasado; Rusia volverá a ser un poder dominante en Europa, aunque no en los años más próximos, habrá que contar con ella, y sin el aglutinante de la presencia —más política que económica— de los Estados Unidos, Europa volvería a caer en sus antiguas divergencias. La OTAN desempeñará un papel eminentemente político en las gestiones de crisis, control de armas y coordinación como alianza que acentuará su carácter político frente al militar, puesto que existe una comunidad de destino entre Europa y los Estados Unidos.

Sin embargo, es cierto que la Alianza tiene que cambiar, y ya lo está haciendo: tiene que establecer una relación de cooperación con los países del Este en lo político, y en lo militar tiene que cambiar su estrategia. En este sentido, se van a reducir de forma muy importante sus fuerzas convencionales. Esta nueva estrategia se orientará hacia unidades multinacionales de transporte rápido; la estrategia del futuro se basará en la gestión de crisis, sirviéndose de la movilidad y rapidez de fuerzas de intervención rápida con la principal finalidad de evitar que las crisis desemboquen en guerras.

La OTAN está interesada en una Europa más fuerte y unida: los Estados Unidos y Canadá no pueden compartir solos las responsabilidades; por ejemplo, en la crisis del Golfo eran más importantes los intereses europeos que los americanos, a pesar de lo cual los Estados Unidos llevaron el peso principal. Aunque, en este caso, la organización no actuara como tal, demostró su valor como medio para la defensa de una verdadera comunidad euroatlántica.

En el proceso de la unidad europea hay aún divergencias que es preciso resolver; se configura el futuro bajo los principios del enlace transatlántico y la indivisibilidad estratégica en la que los países que no pertenecen a la UEO no van a quedar marginados. En aquellas crisis o conflictos «fuera de área» en los que no pueda actuar como tal, la OTAN podrá prestar su apoyo como hizo en el Golfo.

Con referencia a los países neutrales de Europa (Austria, Suiza, Suecia, Finlandia), dijo que es difícil que puedan permanecer al margen ante la nueva situación y que, de hecho, ya han iniciado su aproximación al resto de Europa con su ingreso en la CSCE: no podrán eludir su integración en un paneuropeísmo con los mismos derechos y obligaciones que los demás, pues al liquidarse el anterior sistema bipolar el papel de la neutralidad pierde gran parte de su significado y tiene que redefinirse. Por lo que se refiere a los países del Este, se trata de intensificar el enlace y el intercambio de puntos de vista institucionalizando proyectos concretos de cooperación política y militar. Vino a decir que no es posible llegar hasta una total integración, mientras que los actuales procesos evolutivos no se consoliden, pero que es preciso prestarles toda la ayuda posible. La ruptura del flanco occidental de la Unión Soviética implica un factor a tener en cuenta: por una parte la existencia de armas nucleares desplegadas fuera de la propia Rusia, como en Ucrania, y por otra la existencia simultánea de intentos de aproximación a la OTAN por algunos mientras que otros la miran con desconfianza. Manifestó que quería evitar dar la impresión de interferir en las decisiones internas de estos países en la esperanza de que todo se resuelva pacíficamente, siendo condición necesaria para cualquier decisión ulterior que tanto el centro como las repúblicas adopten formas democráticas. En cuanto a la UEO, eludió pronunciarse sobre el problema de su falta de estructura propia de mando, argumentando que no quería inmiscuirse en sus problemas internos, pero sí dijo que no veía inconveniente en que dispusiera de fuerzas propias y las empleara, «pero hay que

mandarlas». De cualquier modo, un Ejército europeo no tiene sentido en competencia con la OTAN ni hay en Europa medios para crear un Ejército rival. Sin embargo, en aquellas acciones en que la OTAN no pudiera o no considerara oportuno intervenir, sí podría, previa consulta, permitir la utilización de fuerzas asignadas a ella, o sus bases e instalaciones. Hoy la consideración de salir «fuera de zona» pierde importancia y, por ejemplo, la crisis del Golfo se vio mezclada con una posible amenaza sobre Turquía, que sí recibió apoyo directo de la OTAN.

Expresó, en fin, su confianza en que la conferencia cumbre, que habría de celebrarse días después en Roma, tuviera como resultado la adopción de medidas que concreten la nueva dirección a seguir. Las decisiones que ahora se tomen son de gran trascendencia y en este momento tenemos una gran responsabilidad ante el futuro de las nuevas generaciones.

J. G. S.

LA ANTÁRTIDA

Un mundo para todos

Prevalece el buen sentido.—La Naturaleza se ha convertido en un tema esencial que ya preocupa seriamente no sólo a los gobiernos, sino también al ciudadano medio, y después de que Norteamérica diera, al fin, su apoyo definitivo al Protocolo de Madrid, la Antártida ha quedado definida, afortunadamente, como un laboratorio humano y natural dedicado a la paz y a la ciencia. Pensamos, de acuerdo con una opinión generalizada, que tras la reducción del armamento nuclear, la aprobación y firma del Protocolo de Madrid para la protección de la Antártida constituye la mejor noticia para el futuro de la Humanidad.

En este apartado de «La Antártida», publicado en el número de agosto-septiembre de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, expresábamos nuestra inquietud y temores ante la posibilidad de que el hombre —de cualquier nacionalidad— adquiriera patente legal para hollar esta gran reserva de todos, y cuando dichas líneas estaban en la imprenta, surgió la buena nueva de la aceptación por parte de la Estados Unidos de la moratoria propuesta de 50 años para la explotación minera del continente antártico, con lo cual se garantiza su pureza de todo orden. Este hecho jubiloso fue añadido a continuación de aquellas líneas bajo el epígrafe de «Postscriptum gratificante», y ahora presentamos a nuestros lectores una breve cronología retrospectiva acerca de las vicisitudes del Tratado Antártico, que recoge en su seno conceptual este Acuerdo o Protocolo de Madrid, que significa el triunfo del buen sentido y de la solidaridad humana.

Síntesis histórica.—El Tratado Antártico tuvo su origen con motivo de la celebración del Año Geofísico Internacional, entre los años de 1957 y 1958.

Mediante acción concertada, doce naciones mantuvieron bases en la Antártida, trabajando armónicamente con un gran volumen de intercambio de informaciones científicas. Estas doce naciones eran Argentina, Australia, Chile, Francia, Gran Bretaña, Noruega y Nueva Zelanda, reclamantes territoriales de determinados sectores antárticos, y Bélgica, Estados Unidos, Japón, Sudáfrica y la URSS, no reclamantes.

Pero en aquellas fechas ya existían motivaciones preocupantes con respecto a una próxima utilización, posiblemente abusiva, del denominado Continente Blanco. Ello impulsó a Norteamérica a invitar a las otras naciones para elaborar y suscribir un tratado regulador, con carácter preceptivo, de las actividades de cualquier país en la Antártida.

¿Cuáles fueron estas motivaciones? Entre otras, podrían citarse el hecho de la aparición de la URSS allí, inicialmente en el sector reclamado por Australia, y el temor al establecimiento de bases militares y plataformas lanzamisiles, como consecuencia de la carrera espacial. Por estas causas y otras más sutiles, se llegó a la redacción y firma del Tratado Antártico en Washington en 1959, cuyo objetivo básico consistía en sustraer a la Antártida de conflictos, mantenerla en paz y libre de controversias para que así pudiera seguir constituyendo un magno centro de investigación como laboratorio natural. Asimismo, quedan prohibidas las acciones militares de todo tipo, excepto las tendentes a la instalación y mantenimiento de las bases de investigación.

Un aspecto importante del Tratado radica en que durante su vigencia no se reconocen soberanías, y nada que se haga aumentará los posibles derechos que cada país tenía en el momento de su firma, pero tampoco nada irá en detrimento de tales títulos, por lo que esta cláusula es de carácter cautelar, e implica la congelación de cualquier concepto o reclamación de soberanía.

La duración del Tratado se estableció en 30 años, pero ello no significa que caduque automáticamente, así como tampoco tiene cláusulas de denuncia, por lo que se podía prever su continuación tal como está o modificado. Su entrada en vigor, una vez ratificado, fue en junio de 1961. En 1982 España se adhirió a dicho Tratado, que actualmente cuenta con 39 integrantes, de los que 26 tienen el carácter de miembros consultivos, es decir, con derecho a voto.

En junio de 1988 se regulan en Wellington, Nueva Zelanda, las actividades mineras mediante el correspondiente Convenio que no entró en vigor por falta de ratificación de 16 Estados. Con ello, en cierto modo, comienza un período de preocupante incertidumbre. En septiembre de ese mismo año, España se convierte en miembro consultivo.

La reunión internacional ordinaria del Tratado que tuvo lugar en Viña del Mar, Chile, entre el 19 de noviembre y 6 de diciembre de 1990, representa el punto álgido sobre el futuro de la Antártida, pues mientras España, Australia, Francia e Italia defienden a este continente como reserva natural, los Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Argentina y Chile se inclinan por el

aprovechamiento de sus riquezas minerales. No se llega a ninguna conclusión válida a este respecto, y en la XI Reunión Consultiva de Madrid, en abril de 1991, aparece un rayo de esperanza ante el abandono por parte de Japón del grupo liderado por los Estados Unidos; Chile secunda inmediatamente la postura japonesa y en consecuencia se redacta el primer borrador del llamado Protocolo de Madrid, según el cual se garantiza una moratoria de 50 años en la explotación minera. En junio siguiente, hace tan sólo siete meses, los Estados Unidos exigen mayor flexibilidad en los mecanismos que regulan la introducción de enmiendas en el Protocolo con objeto de dejar abierto un acceso a una futura explotación. Esta flexibilidad suponía la práctica abolición del Protocolo por una votación de mayoría simple y no de las tres cuartas partes de los miembros consultivos como preconiza el Protocolo. Sin embargo, el presidente Bush anunció el 4 de julio próximo pasado, Fiesta Nacional de los Estados Unidos, y de forma sorpresiva por lo inesperado, que su país estaba dispuesto a aprobar el Protocolo, tal como quedó redactado en su última revisión.

Este Acuerdo o Protocolo de Madrid se compone de 27 artículos, un apéndice y cuatro anexos. De su articulado, el 25 (antes el 24) fue la piedra de toque para alcanzar los positivos resultados actuales. Su texto íntegro quedó redactado así:

«Artículo 25

1.—Salvo lo dispuesto en el artículo 9 para la adopción o modificación de los anexos, este protocolo puede ser modificado o enmendado en cualquier momento de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo XII, (1) (a) y (b) del Tratado Antártico.

2.—Si después de transcurridos 50 años de la fecha de entrada en vigor en este protocolo, cualquiera de las partes consultivas del Tratado Antártico así lo solicitara por medio de una comunicación dirigida al depositario, se celebrará una conferencia con la mayor brevedad posible a fin de revisar la aplicación de este protocolo.

3.—Toda modificación o enmienda propuesta en cualquier Conferencia de Revisión solicitada en virtud del anterior párrafo 2 se adoptará por mayoría de las partes, *incluyendo las tres cuartas partes consultivas del Tratado Antártico en el momento de la adopción del protocolo* (*).

4.—Toda modificación o enmienda adoptada en virtud del párrafo 3 de este artículo entrará en vigor después de la *ratificación por tres cuartas de las partes consultivas*, incluyendo las ratificaciones de todos los Estados que eran partes consultivas en el momento de la adopción de este protocolo.

(*) El subrayado es nuestro.



Cormoranes antárticos.

5.—Con respecto al artículo 7, continuará la prohibición sobre las actividades que se refieran a los recursos minerales, contenida en el mismo, a menos que esté en vigor un régimen jurídicamente obligatorio sobre las actividades relativas a los recursos minerales antárticos que incluya modalidades acordadas para determinar si dichas actividades podrían aceptarse, y, si así fuera, en qué condiciones. Este régimen salvaguardará completamente los intereses de todos los Estados a los que alude el artículo IV del Tratado Antártico y aplicará los principios del mismo. Por tanto, si se propone una modificación o enmienda al artículo 7 en la Conferencia de Revisión mencionada en el anterior párrafo 2, ésta deberá incluir tal régimen jurídicamente obligatorio.

6.—Si dichas modificaciones o enmiendas no hubieran entrado en vigor dentro del plazo de tres años a partir de la fecha de su comunicación a todas las partes, cualquier parte podrá notificar al Estado depositario, en cualquier momento posterior a dicha fecha, su retirada de este protocolo, y dicha retirada entrará en vigor dos años años después de la recepción de la notificación por el depositario.»

E. H. F.



MARINA MERCANTE

Declaraciones del presidente de ANAVE

El recién nombrado presidente de ANAVE, don Luis de la Peña Riva, en su saludo a todos los asociados y a cuantos integran el sector de la Marina Mercante española manifestó que las tareas principales que exige hoy el relanzamiento de la actividad de las empresas navieras españolas, sin ser exhaustivo, incluyen:

- La mejora de nuestra oferta de servicios para consolidar y ganar mercado en el ámbito nacional e internacional.
- La adaptación de nuestros recursos a la exigencia de competitividad del mercado con decisión y, a la vez, con abierta disposición negociadora en este proceso.
- Encontrar la confianza de las instituciones y de su apoyo para la modificación del marco en que se desenvuelve nuestra actividad para el desarrollo como sector productivo estratégico para nuestro país.
- Actuar solidariamente en defensa de nuestras peticiones asociativas, como único medio de poder alcanzar las soluciones que con urgencia necesitamos.

En el empeño de acomodar nuestra situación al reto que plantea nuestra competencia internacional y en particular el mercado único, emplearé mi tiempo y mi mejor entrega. Intentaré responder a la confianza que habéis depositado en mi elección.

Liberación del capitán de la Marina Mercante señor Rosales

Tras casi dos años y medio de prisión en Irán, el capitán Rosales fue liberado el día 14 de octubre pasado llegando al aeropuerto de Barajas el día 16, donde compareció ante la prensa manifestando, entre otras cosas, que nunca se sintió culpable de los hechos que le imputaron las autoridades iraníes.

Las primeras palabras del capitán Rosales, que confesó estar muy cansado aunque se sentía feliz, fueron para agradecer al presidente del Gobierno, Felipe González; al ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordoñez, y a toda la Embajada de España en Teherán el trabajo realizado para conseguir su liberación. «El Gobierno español ha hecho todo lo habido y por haber», dijo. También quiso dar las gracias al presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, a quien el matrimonio tenía intención de visitar a su regreso de Santiago de Compostela.

El marino español aseguró que le trataron bien en los dos centros penitenciarios en los que estuvo preso, aunque en el segundo de ellos, en Teherán, debido a la rigidez de la disciplina, no pudo hablar con nadie en más de un año. «Me acostumbé a estar solo», dijo, y explicó que la lectura de libros y periódicos era la única forma para matar el tiempo.

Al recordar cuáles fueron las circunstancias del accidente en el que se vio implicado el barco del que era el capitán, Jesús Manuel Rosales explicó que no hubo una sola causa, sino varias, y responsabilizó de los hechos a la Compañía Nacional de Tanques Iraní, propietaria del *Minab-4*. «El personal subalterno contratado —explicó— era poco cualificado y, a veces, irresponsable», a lo que se sumaba que el buque era viejo.

El futuro del cabotaje español

De nuevo se ha debatido en Bruselas el tratamiento de apertura del régimen de cabotaje, único que, en la práctica, queda por abrir a la competencia de una oferta europea.

La mejor defensa de la garantía de un buen servicio, y a bajo coste, a los usuarios es que la desregulación se haga eficazmente. Uno de los factores más importantes para ello es que la flota que preste los servicios sea competitiva, y como prioridad nacional básica, que puedan mantenerse en ellos las compañías españolas con buques de su propio pabellón. Por tanto, todo el esfuerzo que se instrumente en base al Segundo Registro, hoy en preparación, debería acoger también, en su mayor amplitud, los servicios abiertos a la competencia de la oferta internacional.

Y ello debe hacerse con la antelación suficiente como para que los períodos transitorios previsibles de la apertura puedan ser plenamente aprovechados en el proceso de reestructuración de la oferta nacional de servicios, como única vía firme de consolidación de los recursos españoles, que permanecerán así posteriormente, maximizando el valor añadido para nuestra economía.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

El sector pesquero en España

Con este sugestivo título, la Revista «Mar», editada por el Instituto Social de la Marina, ha dedicado un número especial a tratar los problemas de la Marina de Pesca, que se inicia con esta interesante editorial:

Con más de siete mil kilómetros de costas, una población embarcada de casi 100.000 personas y otros 400.000 más empleados indirectos en tierra relacionados con el mar, el sector de la pesca en España ha ocupado tradicionalmente un lugar destacado, tanto de la perspectiva económica como social. Los productos de la pesca, con una media de consumo por persona y año de unos 30 kilogramos, constituyen además un elemento básico de la dieta alimentaria de los españoles, demanda a la que se ha tratado de dar respuesta en base a una flota importante que opera tanto en los caladeros nacionales como en los de otros países, y donde las dos terceras partes de las capturas proceden del interior.

Según los últimos datos sobre el censo operativo de flota, en España existen actualmente cerca de 20.000 embarcaciones, donde dominan las relacionadas con el caladero nacional, de dimensiones más reducidas, pero que en conjunto dan una idea exacta de la importancia del sector pesquero en el país.

Durante los últimos años, desde el ingreso de España en la Comunidad Europea, el sector de la pesca ha sido escenario de la aplicación de las disposiciones comunitarias en base al reglamento 4.028, normativa que ha supuesto un cambio profundo, tanto en la flota, con las actuaciones de construcción y modernización, como en el desarrollo de la acuicultura y de los arrecifes artificiales, con unas inversiones totales que podrían superar los 200.000 millones de pesetas. Cumplido el primer quinquenio y modificado el mencionado reglamento para acelerar el proceso de cambio en el sector de la pesca, la Revista «Mar» aprovecha la ocasión para hacer un balance de las actuaciones realizadas en este período, analizar algunas de las líneas que se pretenden aplicar para los próximos cinco años y, en definitiva, intentar ofrecer una visión general desde diferentes perspectivas del sector pesquero en España.

La industria conservera en España

España es el país de Europa con más empresas conserveras. Una circunstancia que no significa, sin embargo, que los productos aquí fabricados inunden los mercados de la Comunidad Europea o de otros países extracomunitarios. Por el contrario, en nuestro país existen cerca de 130 empresas dedicadas a la elaboración de conservas de pescado y marisco, con una producción estimada en algo más de 200.000 toneladas anuales y una facturación próxima a los 100.000 millones de pesetas el año pasado.

Unas cifras que según José Manuel Sánchez Mora, director gerente de la Asociación Nacional de Conserveros (ASCOR), indican sobre todo una gran atomización que «hace que en el mercado existan empresas pequeñas, casi familiares, que no cuentan con la estructura suficiente para enfrentarse con la tremenda competencia que se avecina». Su asociación es una de las dos que agrupa a las sociedades conserveras de pescado junto con la Asociación

Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO), lo que podría indicar también esta diversidad de esfuerzos de la que habla, aunque señala que «no existen intereses contrapuestos entre las dos, sino todo lo contrario, nos guía el mismo objetivo de conseguir el mejor marco para el desarrollo del sector».

De cualquier manera, el reto que tienen planteado cada una de ellas es la libertad de comercio en el interior de las fronteras comunitarias, lo que beneficia, a priori, a industrias como las portuguesas y tailandesas, estas últimas ya presentes en Europa, así como las marroquíes, que han ido desplazando a la conserva de otros países comunitarios en los últimos años gracias a sus precios.

Según Sánchez Mora, éstos son los desafíos que tiene que asumir el sector para el futuro, para lo que ya existe de hecho una reestructuración en curso. «No es que la haya de manera formal —indica—, pero las duras características del mercado han hecho ya que durante los últimos años se hayan cerrado muchas empresas. Lo que no se descarta que siga ocurriendo en el futuro ante el Mercado Único que se avecina».

La «Europa Azul»

El diario madrileño «ABC», de alcance nacional, ha publicado un editorial con este título que, por su gran interés, reproducimos íntegro.

«El Tribunal de Justicia de la CE ha dado la razón a España frente a las leyes británicas al consagrar, en sentencia histórica, las cuatro libertades que inspiraron la CE: la libre circulación de mercancías, personas, capitales y servicios. El Tribunal Europeo ha considerado que la Merchant Shipping Act, promulgada por el Parlamento británico en 1988 —que obligaba a que los barcos que faenaran en sus aguas jurisdiccionales fueran propiedad de empresas británicas o participadas al menos en un 75 por 100 por capital británico—, vulnera el Tratado de Roma. La sentencia supone la derogación de una ley del Reino Unido por la primacía de la normativa comunitaria. Con ello se confirman los principios de no discriminación entre ciudadanos de la CE, y si bien se respeta el derecho de cada Estado a determinar si un buque pesquero tiene el derecho de estar matriculado en el país, éste no puede establecer fórmulas para contener el fenómeno de “salto de cuotas” atribuidas por la CE. Para los armadores españoles es una buena noticia, pero lo es más aún para la “Europa Azul” y para el futuro de la Unión Europea».

J. S. A.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Fuertes inversiones de los astilleros en tecnología y formación profesional

Los astilleros españoles están invirtiendo más de 14.000 millones de pesetas en el bienio 1991-1992 en tecnología, formación y organización, lo que permitirá al sector, a corto plazo, competir con éxito frente a otros países comunitarios dentro del mismo marco de ayudas.

Según declaraciones del director general de Industria, el Real Decreto de primas a la construcción naval reconoce la mejoría del sector en los últimos años y debe ser suficiente, junto con el programa complementario de actuación, para situar a nuestros astilleros en condiciones de competir con el resto de astilleros europeos el 1 de enero de 1993.

Construcción en Vigo de un ferry para Marruecos

La empresa H. J. Barreras, del grupo público Astilleros Españoles, que preside Juan Sáez Elegido, ha firmado un contrato con la compañía marroquí Lignes Maritimes du Detroit (Limadet), para la construcción de un ferry que operará en el estrecho de Gibraltar. El barco tendrá una capacidad para 1.300 pasajeros y 283 coches ó 29 camiones y será construido en el astillero de Barreras, en Vigo. La empresa marroquí tenía planteado desde 1986 desarrollar una ampliación de la línea de ferrys que actualmente cubre el Estrecho, ante el progresivo incremento del transporte en esta zona entre Marruecos y nuestro país.

Evolución de la construcción naval mundial

De acuerdo con las estadísticas del Lloyd's Register of Shipping, durante el año 1990 se entregaron 1.672 buques con 15.885.375 GT, es decir, 71 buques y 2.649.206 GT más que durante el año anterior.

Japón entregó el 43 por 100, y Corea el 21,8 por 100 del tonelaje total, frente al 40,5 y 23,4 por 100, respectivamente, en 1989.

Por otra parte, en el informe anual correspondiente al año 1990, publicado también por el Lloyd's Register of Shipping, figuran una serie de comentarios sobre la evolución de la flota y de los distintos parámetros de la construcción naval. A continuación se reproduce el cuadro relativo al reparto de los nuevos pedidos, en porcentaje, por año y principales países constructores.

REPARTO DE NUEVOS PEDIDOS

Año	Japón (%)	Corea del Sur (%)	C.E.E. (%)	COMECOM (%)	Resto del mundo (%)	Total mundial GT
1981	48,00	8,08	14,04	6,06	23,82	17.230.094
1982	49,75	9,57	13,47	9,44	17,77	11.231.759
1983	56,56	19,21	7,40	5,14	11,69	19.480.030
1984	56,73	14,69	9,95	3,75	14,88	15.593.541
1985	49,26	10,37	13,31	10,50	16,56	12.914.995
1986	43,37	24,04	11,42 (*)	7,90	13,27	12.709.895
1987	34,58	30,15	14,63 (*)	5,82	14,82	13.799.620
1988	37,58	24,00	16,96 (*)	6,02	15,45	12.310.773
1989	49,80	16,62	14,27 (*)	5,08	14,23	19.323.658
1990	46,28	23,83	16,19 (**)	2,76	10,95	24.078.767

(*) Incluida España y Portugal.

(**) Incluida España, Portugal y la anterior República Democrática de Alemania.

J. S. A.

ECOLOGÍA MARINA

La OMI avanza en su lucha contra la contaminación marítima

La cantidad de hidrocarburos vertidos al mar se ha recortado en un 60 por 100 entre 1981 y 1989. Este es el resultado de un reciente informe que da como derrames totales en las operaciones 568.000 toneladas.

Esta cantidad puede parecer terrorífica, pero si se tiene en cuenta los 1,5 millones de toneladas derramadas hace ocho años y el incremento en este tipo de tráfico en este tiempo, se verá que las operaciones están realmente mejorando.

La cuestión que se plantea a continuación es si realmente los Estados ribereños están tomando las medidas suficientes, o si están tomando alguna, para evitar otro desastre como el del *Amoco Cádiz* y el *Exxon Valdez*. ¿Están preparados para combatir una contaminación de esta magnitud?

Para dar respuesta a esta necesidad, el mundo marítimo, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), adoptó el pasado mes de noviembre de 1990 el Convenio Internacional sobre Preparación, Respuesta y Cooperación, cuyo principal objetivo es que las naciones acepten los riesgos de contaminación antes de que sucedan. El Convenio entrará en vigor doce meses después de que quince países lo hayan ratificado.

El Convenio está diseñado para alentar a los rezagados a que establezcan planes nacionales y regionales para responder a un caso de contaminación. Incluye planes nacionales de emergencia, posicionamiento anticipado de equipos para luchar contra la contaminación y ejercicios periódicos de lucha contra la misma. Uno de los puntos clave del Convenio es que las partes signatarias han de cooperar y poner a disposición del resto servicios de asesoramiento, apoyo técnico y de equipo cuando lo soliciten las otras partes.

Denodada y ejemplar lucha contra un misterioso desastre ecológico en la Patagonia argentina

Alrededor de cuatrocientos pingüinos muertos y más de dos mil en grave peligro, así como un número indeterminado de aves dañadas (especialmente cormoranes), es el resultado de un desastre ecológico provocado por una extraña mancha de petróleo en la Patagonia argentina.

Junto a las operaciones de salvamento, las autoridades están tratando de localizar el derrame de combustible en el mar, sin ningún resultado hasta el momento. Esta era la noticia dada por la prensa el pasado 23 de septiembre.

La urgente acción de rescate de los pingüinos, en la que actúan como voluntarios estudiantes de Biología de la Universidad de Patagonia, ha contribuido a salvar centenares de ejemplares aunque por falta de medios materiales la cifra de muertes seguirá elevándose. «Es un auténtico desastre ecológico», afirmó el presidente del organismo provincial de Turismo de Chubut, Raúl Molinari, quien de paso anunció ante las Naciones Unidas un recurso de amparo para «denunciar esta denigrante situación y para que a nivel internacional podamos encontrar al responsable».

Mientras se busca la mancha asesina y se debate su origen, las operaciones de salvamento de los miles de pájaros bobos no cesan, pese a las dificultades que a veces entrañan. Los estudiantes eligen los ejemplares más grandes, fuertes y bien alimentados y descartan los más flacos o más embadurnados, sin muchas posibilidades de sobrevivir. Cada animal capturado es sumergido posteriormente en cinco baños con detergentes especiales, en una operación que no debe durar más de diez minutos.

J. S. A.



CULTURA NAVAL

Libro sobre la fauna marina canaria

El Cabildo Insular de Gran Canaria ha editado la primera «Guía de Invertebrados Marinos de Canarias», una extensa recopilación de la fauna marina no piscícola del archipiélago realizada por los biólogos José Miguel Pérez Sánchez y Enrique Moreno Batet. El libro ha sido editado concretamente por el Departamento de Ediciones de la Comisión de Cultura del Cabildo y según los autores en su trabajo intentan acercar al canario medio a su entorno marino, hábitat que curiosamente ha contribuido a configurar, en gran medida, el carácter del isleño. Además, a juicio de Pérez Sánchez y Moreno Batet el libro editado es el resumen de la amplia diversidad de especies que pueblan los fondos marinos canarios y pretenden de una forma directa y sencilla, sin evadirse del ineludible rigor científico, proporcionar una información lo más exhaustiva posible para todos los amantes del mar.

La guía ha sido publicada a color con más de 300 páginas, en las que se detallan numerosas fichas de las distintas especies marinas que habitan nuestras costas y fondos. Los biólogos aseguran en la introducción que, «el archipiélago canario forma una serie de islas independientes entre sí con profundidades superiores a los 2.000 metros entre ellas y que se elevan en algunos casos a 6.000 metros desde su base en la llanura abisal atlántica (Fuerteventura y Lanzarote se consideran como un solo bloque insular)».

Por otra parte, según los biólogos autores de la guía, «las costas reflejan fielmente la morfología de los fondos, pues en su mayoría son acantilado-rocosas, existiendo solo un 17 por 100 de playas o cantos rodados, situadas principalmente en las caras sur o suroccidental de las islas y con un gran predominio en las orientales (Fuerteventura, Lanzarote y Gran Canaria).

El trabajo de la «Guía de Invertebrados Marinos de Canarias», se complementa con un glosario de términos biológicos poco usuales y cinco láminas de esquemas anatómico-morfológicos de los grupos más extensamente tratados.

Aula Navegante del V Centenario

Cuatrocientos veinticinco estudiantes españoles, portugueses, iberoamericanos y de otros países han navegado con rumbo al Amazonas en el buque *J.J. Syster*, de la Compañía «Trasmediterránea», para explorar el Orinoco y la selva del Amazonas.

Este es el quinto viaje que la Comisión Nacional del V Centenario organiza para conmemorar los viajes de Colón y de otros exploradores ilustres. La

aventura está dirigida por Miguel de la Quadra Salcedo, y para acceder a este viaje los estudiantes tuvieron que realizar trabajos literarios, históricos, plásticos o musicales con los que obtuvieron la beca que le ha permitido viajar gratis y unirse al Aula Navegante.

Este proyecto cultural se ha diseñado con el fin de impulsar la reflexión, en jóvenes iberoamericanos y europeos, sobre la importancia trascendental, histórica y de futuro del Descubrimiento de América-Encuentro de dos Mundos. A su regreso, los participantes en este viaje cultural han sido recibidos, el pasado 28 de octubre, por S.A.R. el Príncipe de Asturias.

La Quinta Campaña Antártica española

La Quinta Campaña Antártica española comenzará el día 3 del actual mes de diciembre y finalizará el próximo mes de marzo. En esta ocasión, el buque oceanográfico *Hespérides* participará activamente en los diversos proyectos. Esta nave, que se entregó a la Armada el pasado mes de mayo, sustituye al buque *Las Palmas*.

El ministro de Educación y Ciencia, Javier Solana Madariaga, presentó la Campaña Antártica, que se divide en varias fases: en la primera de ellas, que transcurrirá entre el 10 de diciembre y el 5 de enero próximo, nuestros científicos se ocuparán de estudiar la oceanografía del estrecho de Bransfield, parámetros ambientales, productividad y caracterización de sus comunidades de placton.

La investigación geológica y geofísica del extremo oriental de las islas Shetland del Sur se llevará a cabo en la segunda fase, que tendrá una duración de veinte días, entre el 16 de enero y el 4 de febrero.

Finalmente, la tercera fase —entre el 6 y el 23 de febrero del próximo año— se dedicará al estudio geológico y geofísico del arco de Soctia.

El presupuesto de esta campaña asciende a 325 millones de pesetas, cifra que supone un incremento considerable con respecto a la de la edición anterior (unos 70 millones más).

Entre las novedades de la base «Juan Carlos I» figura la instalación de un refugio de montaña, así como un nuevo sistema para descargar combustible desde la mar.

El buque *Hespérides* ofrecerá cobertura a la base antártica «Juan Carlos I», situada en la isla de Livingston desde 1988. Al mando del capitán de fragata José Carlos Manzano Gutiérrez, efectuará esas investigaciones sobre oceanografía antártica, según consta en el Plan I + D.

Financiado con fondos del Ministerio de Educación y Ciencia, a través de los presupuestos del CSIC con unos mil millones de pesetas, tiene 82,5 metros de eslora, 14,3 metros de manga, y desplaza 2.700 toneladas. Puede alcanzar una velocidad máxima de 15 nudos.

Los laboratorios de a bordo permiten llevar a cabo estudios de geofísica, geología marina, meteorología y oceanografía física, química y biológica. En el *Hespérides* viajarán unos ochenta científicos, de los que treinta estarán en la base «Juan Carlos I», y treinta y nueve tripulantes.

J. S. A.

FILATELIA NAVAL

Bicentenario del Observatorio de Armagh

Para celebrar el bicentenario de este Observatorio, situado en Irlanda del Norte, así como el bicentenario de la Asociación Astronómica Británica (BAA), el Royal Mail británico ha emitido cuatro sellos, en donde se pasa revista a la historia de la Astronomía, desde los astrónomos y cartógrafos de pasados siglos, hasta la situación actual de esta ciencia.

He aquí los valores y motivos de esta serie, hecha en un formato en que sus sellos son casi cuadrados, puesto que tienen 37×35 mm.: 22 peniques, el Observatorio de Armagh, flanqueado por el telescopio de Jodrell Bank y el de La Palma, éste, en esta isla canaria, es el de mayor tamaño —de propiedad británica y uno de los con más avanzada tecnología—, el de Jodrell Bank está situado en el condado de Cheshire, en el noroeste de Inglaterra; 26 peniques, su dibujo muestra las primeras tentativas de estudiar el espacio con telescopios y el avance de los conocimientos sobre la manera en que la Luna gobierna las mareas terrestres; 31 peniques, aquí, en este sello, se muestra el viejo Observatorio de Greenwich y su viejo equipo astronómico, y 37 peniques, muestra las piedras megalíticas que están en el condado de Wiltshire (Inglate-





ra), las cuales están colocadas formando dos círculos concéntricos (el exterior de más altura y unido en su parte superior por dinteles), y dentro de ellos hay otras dos series de piedras dispuestas en forma de herradura; la exterior, mayor y compuesta de cinco trilitos y, por último, una gran piedra plana en su interior. Las aberturas de las herraduras miran hacia el punto de aparición del Sol en el horizonte, en el solsticio de verano, es decir, el 21 de junio. Se trata, pues, de un templo relacionado con el culto sabeísta, del Período Neolítico, y según las pruebas hechas por el Carbono 14, con una antigüedad de unos 1.800 años.

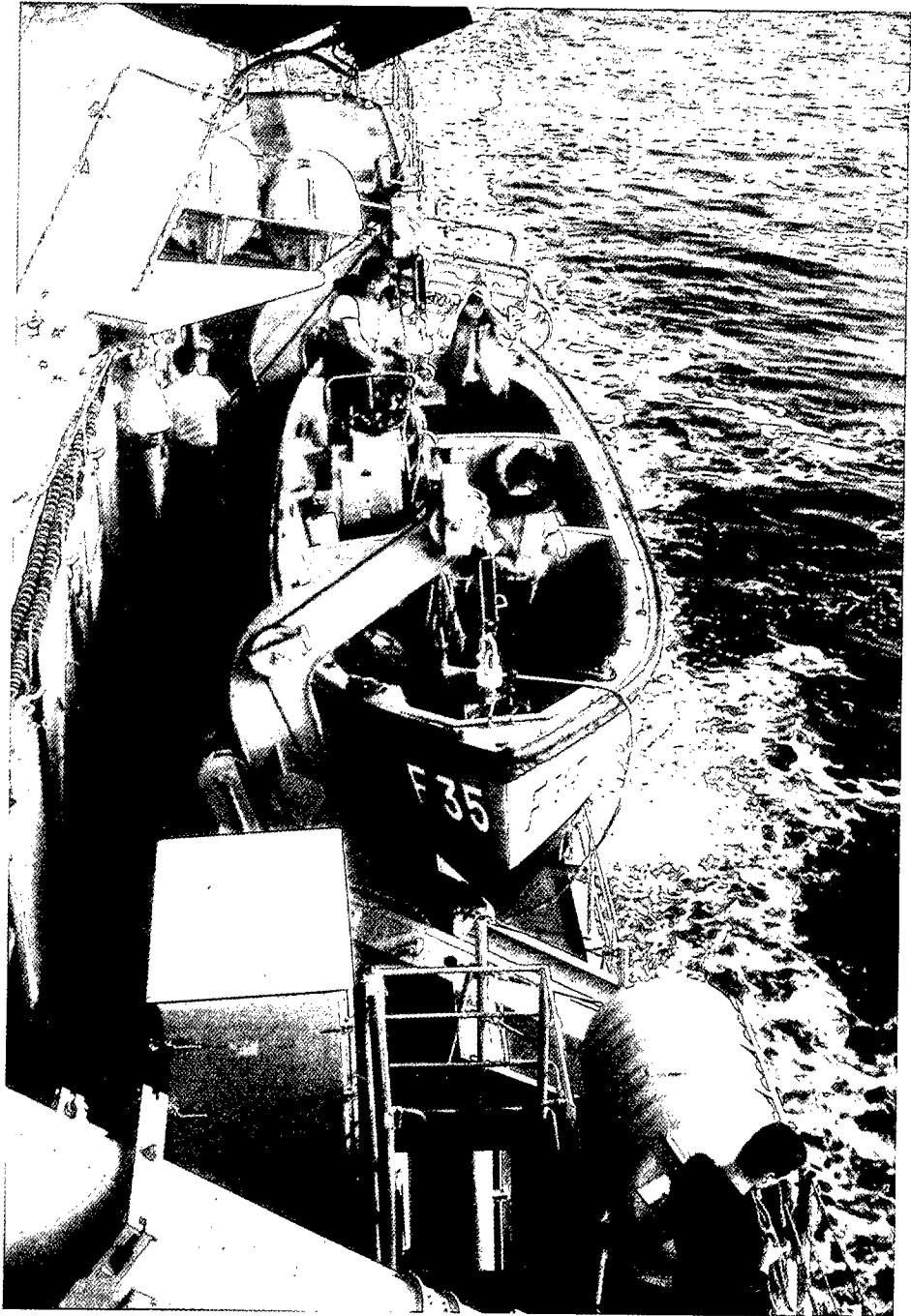
Los dibujos de estos cuatro sellos son realización del artista Jeff Fisher y van estampados en litografía a varios colores.

Esta es la segunda vez que el Correo británico ha hecho un conjunto de sellos dedicados a la Astronomía, pues en el año 1944, con ocasión de la adopción universal del Meridiano y los Tiempos medios del Observatorio de Greenwich, se hizo una serie compuesta a su vez de estos valores y motivos: 16 peniques, Globo terrestre; 20,5 peniques, Carta de navegación; 20 peniques, Actual Observatorio de Greenwich, y 31 peniques, Telescopio de Airy.

En cambio, cuando se cumplió el bicentenario del Observatorio de la Marina, en San Fernando, no se hizo aquí ningún sello de tipo conmemorativo, y eso que quien redacta esta información en su momento lo solicitó.

Finalmente ha de indicarse que se puede montar una bella colección de sellos dedicados a la Astronomía, dado el gran número de ellos que se ha emitido por las más diversas administraciones postales de todo el mundo, como Dinamarca, con su sello del tricentenario del nacimiento del astrónomo Ole Roemer (1944), el del tricentenario de la estación astronómica de la Torre Redonda (1942) o el del cuarto centenario del nacimiento de Tycho Brahe.

Luis María LORENTE



Tomando cubierta. Autor: Pedro Redón.

LIBROS Y REVISTAS



LIBROS

FLEITAS ALONSO, Carlos: **Guinea: Episodios de la vida colonial.**—Agencia Española de Cooperación Internacional. Madrid, 1989; 236 págs.

Durante largo tiempo los vínculos de la Marina española con sus antiguos territorios en el golfo de Guinea —más tarde convertidos en la Guinea Ecuatorial independiente de hoy— fue permanente, decisiva y entrañable. Muchos jefes veteranos de la Armada recuerdan con nostalgia sus tiempos de jóvenes oficiales en destinos en la Región, cuyo españolismo era el denominador común tanto en tierra como a flote.

De aquí que este libro de Carlos Fleitas —que un día fuera alcalde de Santa Isabel—, *Guinea: Episodios de la vida colonial*, sea un agradable encuentro para muchos de los antiguos residentes en aquellos lejanos reducidos españoles; las vivencias que se describen son algo más que recuerdos, pero el velo de la nostalgia no puede envolver el, a veces, duro realismo con que han sido escritas.

El libro tiene tres partes perfectamente definidas. La Historia, que es un acertado compendio de aconteceres; la vida, el amor y la muerte, donde se reflejan los finos trazos de la vida colonial con sus luces y sombras, y el éxodo y la nostalgia, relato y testimonio de los azares de una descolonización que tuvo mucho de desarraigo. La ágil y bien cortada pluma de Carlos Fleitas camina por estos pasajes con elegancia y buen estilo. El trasfondo habrá de ponerlo el lector.

De amenas e ilustradas páginas califica el ilustre prologuista don Dalmiro de la Válgoma, secretario perpetuo que fuera de la Real Academia de la Historia, la aportación literaria de Fleitas. Yo diría que es algo más. Es la experiencia testimonial de un testigo directo que vivió en lo mucho bueno, y algo también en lo malo, la trayectoria de una Guinea en la que la Marina española escribió también muchas y muy brillantes páginas.

J. C. P.



CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: La proyección marítima española en la época de los Reyes Católicos.—Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1991; 336 págs.

El Instituto de Historia y Cultura Naval y la Editorial San Martín, ha publicado ahora este libro del que es autor el capitán de navío, ex director del Museo Naval y colaborador de nuestra REVISTA. Primera parte de una trilogía sobre la Historia Marítima Española en el siglo XVI, aunque, por cumplirse el IV Centenario de la campaña contra Inglaterra, se consideró oportuno publicar primero la tercera parte, *Las Armadas de Felipe II*, que vio la luz el pasado año 1988. Comprende la obra trece capítulos, una extensa bibliografía y un índice onomástico, a los que precede un prólogo del autor. En los tres primeros capítulos estudia *El tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna*, transformación económica y social de Europa en el siglo XII, rutas comerciales, etc. *Los Estados europeos en la Baja Edad Media*, panorama político general, las varias naciones que forman Europa en la época, guerra de los Cien Años (1339-1453), rivalidad castellano-portuguesa en la expansión atlántica, los Estados hispánicos y la Unidad Nacional, los varios reinos, etc. El capítulo IV, *Fundamento de la política de los Reyes Católicos*, se refiere a los factores de unificación y divergencia, política interior y exterior, etc. El V, *La circunstancia posicional española en los medios navales*. El «poder naval» de la España de los Reyes Católicos, tipos de buques de la época, la táctica y guerra del corso. El VI, *Geografía y Navegación*, conocimientos geográficos en la Edad Media, cartografía y náutica medieval, concepto geográfico del mundo y otros temas. El VII, *La afirmación de la Monarquía hispánica*, implicación europea en la sucesión al trono de Castilla, guerras con Portugal y Francia, incorporación de las islas Canarias a la Corona de Castilla, conquista de Granada, etc. El VIII, *La llamada de Italia*, la movilización naval española ante la toma de Otranto, primera campaña de Italia, Liga de Cambray y Liga Santa contra Francia. El capítulo IX, *Política africana*, ocupación de Santa Cruz de la Mar Pequeña, Melilla y Djerba, dominio de la costa norte de África y lucha contra la piratería. El X, *La época de exclusivismo descubridor de Cristóbal Colón*, desde este capítulo al XIII, se estudia todo lo referente a las Indias, desde su descubrimiento, viajes de Colón, bulas de Alejan-

dro VI, viajes de descubrimiento, carta de Juan de la Cosa, la Carrera de Indias, Casa de la Contratación de Indias, armadillas, flotillas y flotas que iniciaron la Carrera de Indias, etc.

El libro, muy bien escrito y documentado, cuyo autor es un acreditado historiador naval, es, además de fuente de consulta para los investigadores, de conocimiento y solaz para todos los aficionados en general y merecedor de ocupar un lugar destacado en cualquier biblioteca, y, especialmente, en las dedicadas a temas navales, está ilustrado con un buen número de láminas.

Que pronto veamos la segunda parte, *La expansión marítima española en la época de Carlos I*, que, seguro, será tan interesante como las dos anteriores.



F.

CESEDEN, INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS:

Sistemas ofensivos y defensivos del espacio (I).—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Esta publicación contiene las conclusiones y los estudios de investigación realizados por el Seminario *El Espacio y la Defensa*, y es continuación del desarrollo de los trabajos, ya editados por el CESEDEN, IEEE. Siguiendo el objetivo previsto en aquéllos, este trabajo se completa, en líneas generales, con el estudio del Espacio exterior, añadiéndole aquí las aplicaciones de los diversos sistemas empleados no sólo en o desde dicho espacio, sino también los que están situados en la superficie terrestre con la misión de detectar, vigilar y observar a los satélites y sus sensores con sus aplicaciones sobre objetivos militares.

Dentro de este primer volumen se estudian los satélites de detección de lanzamiento de misiles, satélites geodésicos y de teledetección, los meteorológicos, y, finalmente, se hace un análisis del empleo de satélites en el seguimiento de Tratados internacionales.

Y.



SÁNCHEZ MATOS, Elvira: **Disuasión convencional y conducción de conflictos: El caso de Israel y Siria en el Líbano.**—Serie «Monografías» del CESEDEN, editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Nadie pone en duda que el Medio Oriente constituye un paradigma de la inherente inestabilidad de un sistema interestatal anárquico. Pero desde una perspectiva menos abstracta o sistemática, el Medio Oriente es un paisaje lleno de culturas, religiones y sistemas políticos contrastados. Por tanto, el faccionalismo es la ley imperante, y en esta compleja panorámica, los princi-

pios de conducción y solución de conflictos son puntos de referencia teóricos, que cuando son transferidos al ámbito de lo real se convierten necesariamente en líneas coadyuvantes y no en reglas de normativas.

Este estudio, que corresponde a un trabajo de ámbito restringido, es una discusión acerca de la relación sirio-israelí, tal como se desarrolló a partir del Acuerdo de Separación de Fuerzas en 1974, y se analiza la resolución de conflictos en la medida en que es diferente de su conducción, demostrándose, a lo largo del capitulado de la obra que comentamos, que un *statu quo* estable, objetivo prioritario de la conducción de conflictos, no lleva, como podría suponerse, a la resolución del problema, y se comprueba que la disuasión, en esta particularidad, retarda más que elimina la utilización de la fuerza.



P. J. L.

RAMOS, Demetrio: Algunas cuestiones de fondo en el descubrimiento de América.—Diputación Provincial de Granada. Granada, 1990; 142 págs.

Con motivo de una serie de conferencias patrocinadas por la Excm. Diputación Provincial de Granada, pronunciadas por don Demetrio Ramos, catedrático emérito de la Universidad de Valladolid y miembro numerario de la Real Academia de la Historia, sobre *Algunas cuestiones de fondo en el descubrimiento de América*, se consideró oportuno publicarlas, actualizándolas «a la luz de los nuevos datos historiográficos»; se trata de cinco trabajos, independientes entre sí, aunque todos referentes al tema americano, en los que el autor expone cinco *cuestiones de fondo* relativas al *descubrimiento de América*, que frecuentemente se suelen pasar por alto, centrando el estudio en biografías, descubrimientos, etc.

Precedida la obra de un *Prólogo*, consta de cinco capítulos referentes a temas diversos. En la I, *Granada, determinante de la venida de Colón a España*, estudia la figura de éste, «como hombre calculador y negociante», haciendo también referencia a los apuros financieros de la Corte castellana; «la decisión colombina a impulso del problema de Granada». El II, se refiere a *El descubrimiento humano de América*; los caribes y «su importancia como guía conductora», primeras noticias sobre ellos; las islas del oro; «el hallazgo de la fuente del oro: Cipango-Cibao», etc. El III, *¿Qué había descubierto Cristóbal Colón? la crítica que se inició en Andalucía*: «las acogidas de la noticia», actitud positiva de don Luis de la Cerda, acogida en Palos, Moguer y Sevilla, «El paso por Córdoba», y pruebas de no ser unas islas atlánticas, y otros datos de interés. El capítulo IV: *Colón y la tierra de gracia: Una interpretación de su descubrimiento*, «las presunciones del Diario», «¿cuándo leyó Colón a Marco Polo»; la movilización de los antecedentes y el resorte de la Fe deseada; «señales paradisiacas»; «tras las pistas de Vasco de Gama», etc. El V: *De los mitos colombinos a los mitos americanos*: «los fundamentos pre-

americanos»; «el respaldo científico de un ámbito aurífero»; «el factor movilizador de la empresa de Cortés y sus efectos inmediatos»; «tras el paso equinoccial por la fachada del Pacífico»; «la gran jornada de Benalcázar»; «las deformaciones», etc.

Como vemos, los temas tratados son, además de muy interesantes, prácticamente poco conocidos o desconocidos en muchos casos, por lo que, como fuente de documentación que es, merece leerse. Va ilustrado con varias láminas.



F.

CESEDEN, Instituto Español de Estudios Estratégicos: **Estrategia en el área iberoamericana del Atlántico Sur.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991.

Esta publicación recoge los trabajos del Seminario auspiciado por el IEEE del CESEDEN acerca de la temática relativa a la «Historia y Sociología del Mundo Hispánico», y el estudio que encierra este trabajo se aparta por igual de una teoría sociológica y de una cuantificación racional numérica del análisis de juegos para situarse con toda propiedad en el plano de la política internacional con el propósito de definir, como se afirma en su Introducción, cuáles son las líneas estratégicas condicionantes de la región o área denominada Atlántico Sur, y referidos concretamente al sector atlántico americano meridional.

Por tanto, este meritorio y preciso estudio proporciona un muy completo cuadro de respuestas a las preguntas que pudieran formularse con respecto al potencial participativo de la región atlántica iberoamericana, ya sea en un posible conflicto, bien en un diferendo diplomático o también, por último, en la posible configuración, discusión y trazado de un Tratado internacional.



Y.

GALLOIS, Pierre M.: **Geopolítica.**—Editado por la «Fondation des Etudes de Défense Nationale». París.

Durante milenios, la humanidad ha dependido de su entorno físico, pero con la llegada de la era industrial, se invirtieron las relaciones entre el hombre y el medio en que vivía. Ahora no son las leyes de la naturaleza las que regulan la existencia humana, sino las de las organizaciones político-sociales que el hombre ha ido estableciendo poco a poco, y últimamente con creciente celeridad. Y estas normativas constituyen, fundamentalmente, la ciencia política, que en un tiempo pasado era en cierto modo acorde con la geografía física, aunque ni los especialistas en dicha geografía física se bastan para gobernar la política, pues nuevamente, aun a fuer de paradójicas, las exigen-

cias del medio natural se imponen a ellos. La geopolítica o conciencia geográfica del Estado comprende todas las relaciones de una humanidad prolífica con un entorno en evolución constante.

En este libro se relata esta indisoluble y a la vez cambiante relación hombre/naturaleza a través de los distintos tiempos, teniendo en cuenta que el vector tiempo es unidireccional, sin posibilidades de retroceso, aunque la conciencia política sí puede retroceder para enmendar errores.



P. J. L.

HIRO, Dilip: **Islamic Fundamentalism.**—Editado por Paladín, de Collins Publishing Group. Londres.

Hoy día se utilizan mucho los términos «Fundamentalismo» e «Integrismo» referidos a un cierto movimiento ultraconservador en el mundo árabe, pero no conocemos en toda su extensión su verdadero significado ni sus orígenes. Tanto el fundamentalismo como el integrismo son el sinónimo del concepto de ortodoxia contenido en las leyes religiosas islámicas, que no sólo obligan a los creyentes en el aspecto puramente religioso, sino también en las demás actividades del individuo y de la sociedad a la que pertenece.

En este libro que comentamos están todas las respuestas a todas las preguntas que puedan formularse a este respecto. Su punto de arranque señala que el fundamentalismo existe desde la muerte de Mahoma, y desde entonces se presenta en las actividades de dos principales sectas o ramas de mahometismo, los sunnitas y los chiítas, y a partir de ahí se nos ofrecen de forma clara todos los antecedentes que conducen a la situación presente de dichos movimientos defensores de la más pura ortodoxia de la ley divina de Alá.



J. L. T.

TERRÍN BENAVIDES, Manuel: **Viento revocado y otros relatos.**—Valencia, 1990; 43 págs.

Premiado en el II Concurso literario convocado por el Centro Cultural de los Ejércitos de Valencia, este libro de *Viento revocado y otros relatos*, del que es autor don Manuel Terrín Benavides, comprende, además del ya citado, otros dos cuentos, o *relatos*, como dice el autor: *El último viajero* y *La cigüeña negra*; los tres, a nuestro juicio, son merecedores de este galardón; cada uno se refiere a un asunto diferente, pero escritos con estilo, amenidad y claro vocabulario, hacen de ellos temas entretenidos y de fácil comprensión en sus descripciones.



F.

REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1991. Núm. 34; 122 páginas.

SUMARIO: *Nota Editorial. Sobre los Pinzones y el descubrimiento de América*, por don José Cervera Pery, director de la «Revista». *El marino que trasladó los restos de Colón de Santo Domingo a La Habana: Gabriel de Aristizábal (1743-1805)*, por Eric Beerman. *La observación de un eclipse de Sol por D. Antonio de Ulloa*, por José M.^a Torroja. *Contribución de Cartagena de España a la Empresa del Descubrimiento: la patria de Juan Fernández, piloto Mayor de la Mar del Sur*, por don José María Rubio Paredes. *Un avance de la construcción naval: las fragatas construidas en La Habana hacia 1600*, por don Enrique Otero Lana. *Bustamante, científico*, por don José Ignacio González-Aller Hierro. Documento. Noticias Generales. La historia marítima en el mundo. Recensiones.

COMENTARIO: Abre la «Revista» un trabajo del director de la misma, don José Cervera Pery, sobre *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, en homenaje al profesor don Juan Manzano, comentando el libro de éste *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*, obra importante de investigación sobre el papel que éstos tuvieron en la Epopeya del Descubrimiento. En *El marino que trasladó los restos de Colón de Santo Domingo a La Habana: Gabriel de Aristizábal (1743-1805)*, Eric Beerman, doctor en Ciencias Políticas, hace un estudio detallado de la intervención que el teniente general de la Real Armada don Gabriel de Aristizábal tuvo en este traslado, recordando también otros hechos de su vida. El doctor en Ciencias y doctor Ingeniero Geógrafo don José María Torroja, comenta en *La observación de un eclipse de Sol por D. Antonio de Ulloa*, un manuscrito que se conserva en el Museo Naval sobre el citado eclipse, la descripción del mismo por el jefe de escuadra don Antonio de Ulloa. *Contribución de Cartagena de España a la empresa del Descubrimiento: La Patria de Juan Fernández, Piloto Mayor de la Mar del Sur*, es su autor don José María Rubio Paredes, articulista y conferenciante; quiere demostrar que Juan Fernández de Sotomayor (a) *El Brujo*, descubridor de las islas de su nombre y piloto mayor de la Carrera de Chile, había nacido en Cartagena de Levante. Don Enrique Otero Lana, doctor en Filosofía y Letras, en *Un avance de la construcción naval: Las fragatas construidas en La Habana hacia 1600*, se refiere documentadamente a la importancia que tuvo la construcción de estas fragatas para la lucha contra los enemigos. *Bustamante, científico*, por don José Ignacio González-Aller Hierro, contralmirante de la Armada, se refiere aquí a don Joaquín Bustamante y Quevedo,

capitán de navío, su valer como marino y hombre de ciencia. *El Documento*, se trata del Plano de Peniche de la costa de Portugal, en cuya parte septentrional naufragó el navío *San Pedro de Alcántara*, el día 2 de febrero de 1786. Las *Noticias Generales*, por doña Dolores Higuera Rodríguez, licenciada en Filosofía y Letras, reúne varias convocatorias de Congresos y Simposios; Concursos, conferencias y concesión de Premios. *La historia marítima del mundo*, por doña María Luisa Martín-Merás, jefe de Investigación del Museo Naval, se refiere a «La sección de Cartografía de la Biblioteca Pública de Nueva York», la describe. En cuanto a *Recensiones*, da el comentario sobre varios libros de autores españoles. Gran número de ilustraciones, varias en color, acompañan a este número.



F.

TIERRA, MAR Y AIRE. Número 192. Octubre, 1991.

SUMARIO: Editorial. Discriminación injustificada en el Ejército. Pensión de orfandad. Noticias del ISFAS. Jóvenes otoños alegres. Creación de la Unión de Repúblicas Socialistas. Recordemos los antiguos buques de la Armada Española. Comunidad de propietarios. Los afiliados consultan. Carrocerías. Nuestro futuro Rey. Santander: una ciudad donde es agradable vivir. Cincuenta años después. Bodas de Oro de la primera promoción de transformación. En las Bodas de Oro. Himno de la Academia de Infantería. Una madrina de guerra.

COMENTARIO: Destacamos en este número de la revista que edita la Hermandad de Retirados, Viudas y Huérfanos de las Fuerzas Armadas, el artículo titulado «Discriminación injustificada en el Ejército», por tratar un problema candente que afecta a los retirados, refiriéndose a la ley de Clases Pasivas en la que se excluye de los derechos económicos correspondientes a los retirados antes del 1 de enero de 1985 y anula la ley de Actualizaciones de 1961. Pone de relieve en diversos ejemplos las diferencias que esto supone para los haberes —ya de por sí limitados— entre los afectados por esta ley. Asunto sobre el que es importante llamar la atención por su importancia social y cuya lectura recomendamos.



G.

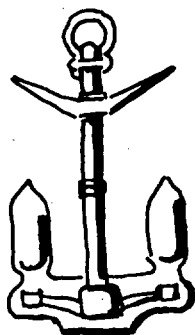
RIVISTA MARITTIMA. Octubre, 1991.

SUMARIO: I vertici di luglio e la crisi sovietica di agosto. Scomparso l'amiraglio Zamboni. Un possibile modello di difesa per una NATO trasformata. Il bastione antisom sovietico: mito o realtà. Il porto di Rotterdam. Tradi-

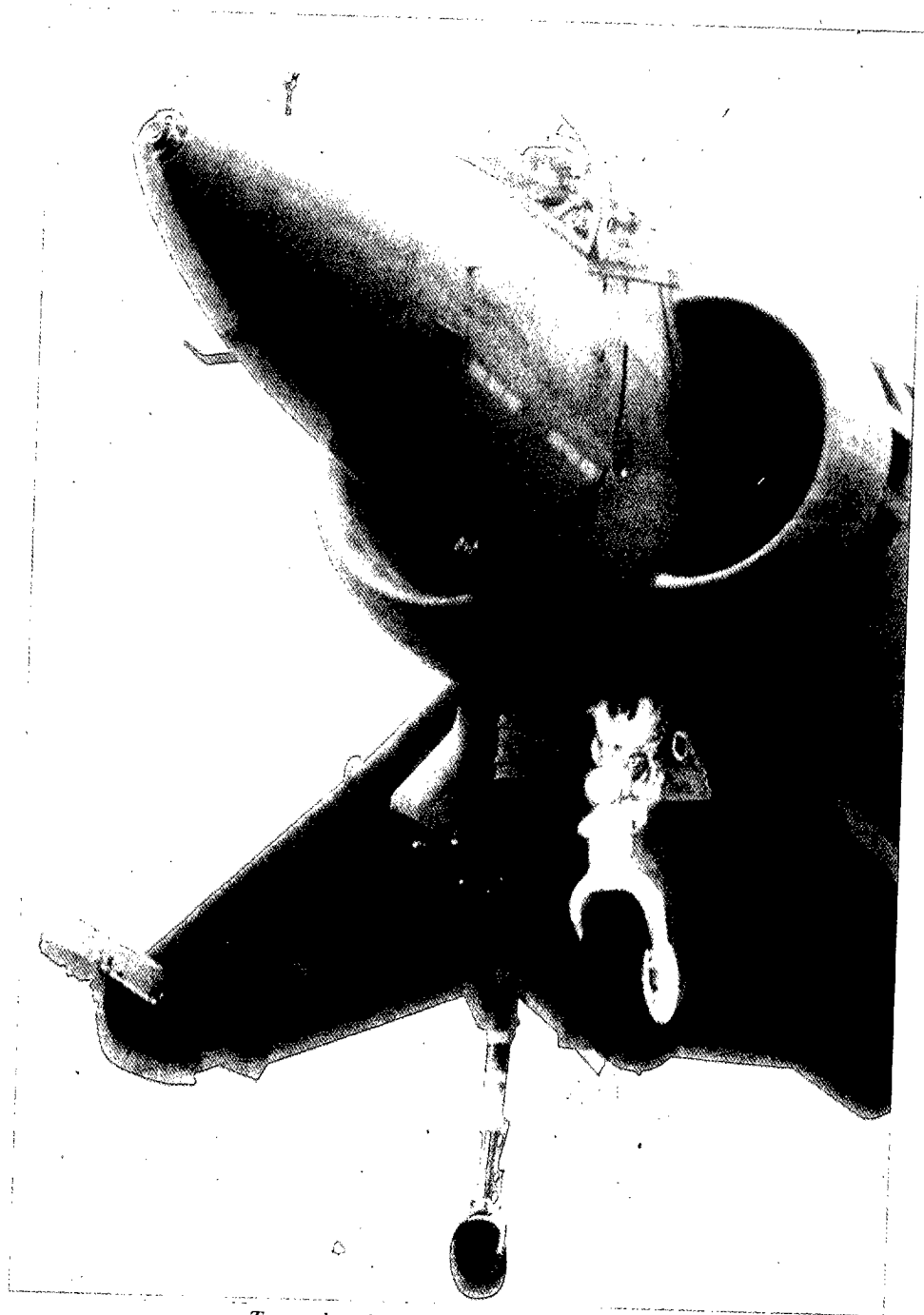
zione e cultura. Raffaele Paolucci, insursore e chirurgo. La marineria di Grado.

COMENTARIO: La declaración sobre una Alianza Atlántica transformada, emitida a la conclusión de la reunión del Consejo Atlántico en Londres el pasado mes de julio, ha puesto a punto también el concepto del nuevo modelo de defensa que pretenderá la OTAN frente a la nueva situación política y militar en Europa. El artículo comenta la decisión tomada en Londres y examina una posible estructuración del modelo de defensa.

G.



El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 28014 MADRID.



Tomando cubierta. Autor: Pedro Redón.

Tecnología de primera línea. Máxima flexibilidad



La tecnología naval de BAZAN ha sido contrastada durante siglos.

Tan larga experiencia nos permite construir buques excelentes, hechos a la medida de las necesidades del cliente y con una inmejorable relación calidad-precio.

Estamos preparados para encontrar la solución que está buscando. Consútenos.



Bazan

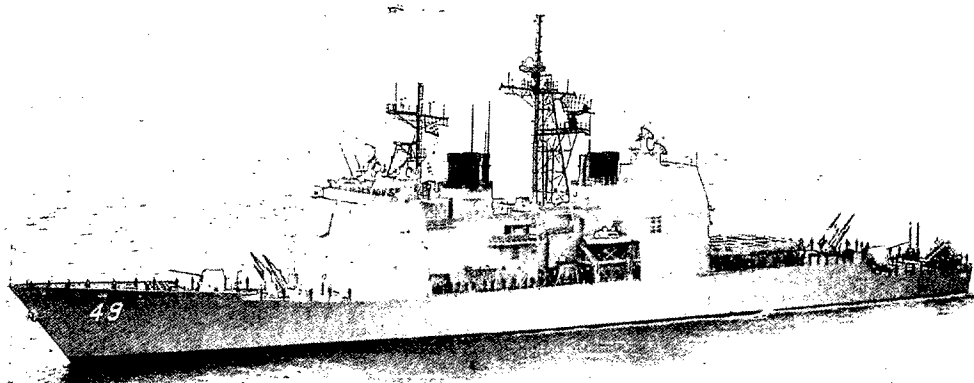
Grupo INI

La primera Corporación Industrial de España

EMPRESA NACIONAL BAZAN
Castellana, 55 · 28046 MADRID
Tel. 441 51 00 · Fax: 441 50 90
Telex: 27480 BAZAN-E

**NUEVAS CONSTRUCCIONES • REPARACIONES •
MOTORES • TURBINAS • ARMAS Y SISTEMAS**

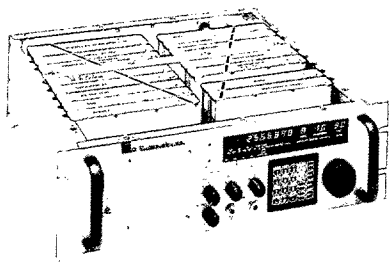
R-3050



Receptores VLF/LE/MF/HF

FABRICACION Y SOPORTE LOGISTICO

- Construcción modular
- Indicación automática de fallos
- Rápida reparación en campo
- Margen de 5 KHz a 30 MHz
- Modos LSB/USB/ISB/AM/CW/FM
- 100 Canales en memoria
- Almacenamiento en memoria permanente
- Teclado multifunción
- Presentación (display) multifunción
- Varias opciones de bus de datos
- Muestreo de canales almacenados en memoria
- Barrido de banda (seleccionable en subbandas)
- Totalmente militar, según normas MIL



Para más información contacte con:

E Eurotrónica

División Comunicaciones

PARQUE TECNOLÓGICO DE MADRID

TEL: (91) 807 55 00

FAX: (91) 807 55 05/06

28760 TRES CANTOS (MADRID)



TELETRA SISTEMAS PARA LA DEFENSA

Pionera en la evolución de los sistemas de telecomunicaciones, Telettra ha acumulado una gran experiencia en el campo específico de las comunicaciones para la Defensa.

Telettra ha aplicado su avanzada Tecnología a las más sofisticadas exigencias de este sector y ha creado un propio know-how para el diseño de aparatos y sistemas.

Actualmente, Telettra Sistemas para la Defensa, es una realidad consolidada, fiable y articulada en el cuadro de las comunicaciones militares.

Su actividad en el marco de los Sistemas de Comunicación, abarca aparatos de Defensa Electrónica, de Comando, de Control y Supervisión, así como la realización de sistemas y redes "llave en mano", garantizando un soporte logístico integrado de alto nivel.

Su capacidad de innovación y la calidad global de sus realizaciones se adelantan a las exigencias del Sector de la Defensa.

Telettra-Sistemas de Telecomunicaciones para Sonido, Datos e Imágenes.

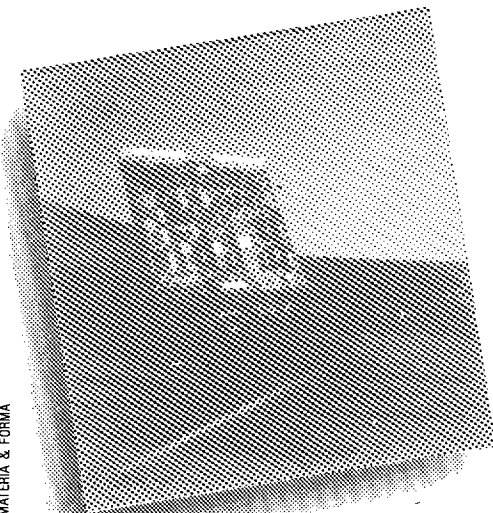
Telettra España
c/ Raimundo Fdez. de Villaverde, 65. 28003 Madrid.
Tel. (91) 556 30 15. Fax (91) 556 24 15. Tx 22485

Telettra
Sistemas de Defensa

TELETRA SISTEMAS PARA LA DEFENSA

CON UN OBJETIVO

MATERIA & FORMA




El Grupo INISEL, a través de sus empresas, está presente en los más importantes programas para la defensa.

Desde su creación, el Grupo INISEL, se ha venido dotando de los medios industriales y de desarrollo más avanzados y de los laboratorios y personal experto, necesarios para asegurarse el dominio de las nuevas tecnologías. Dedicada a Investigación y Desarrollo sus mejores recursos y participa en los programas nacionales e internacionales que definen las tecnologías de la próxima década.

Formado por INISEL, ENOSA, ERIA, ERDISA, ISEL, SAES Y TESIS, el Grupo INISEL, es el primer grupo español en el sector de la electrónica y la ingeniería de sistemas para la defensa. Además, ejerce una importante actividad en los campos civil y aeroespacial. Con un objetivo: construir el futuro.

 **Grupo INISEL**

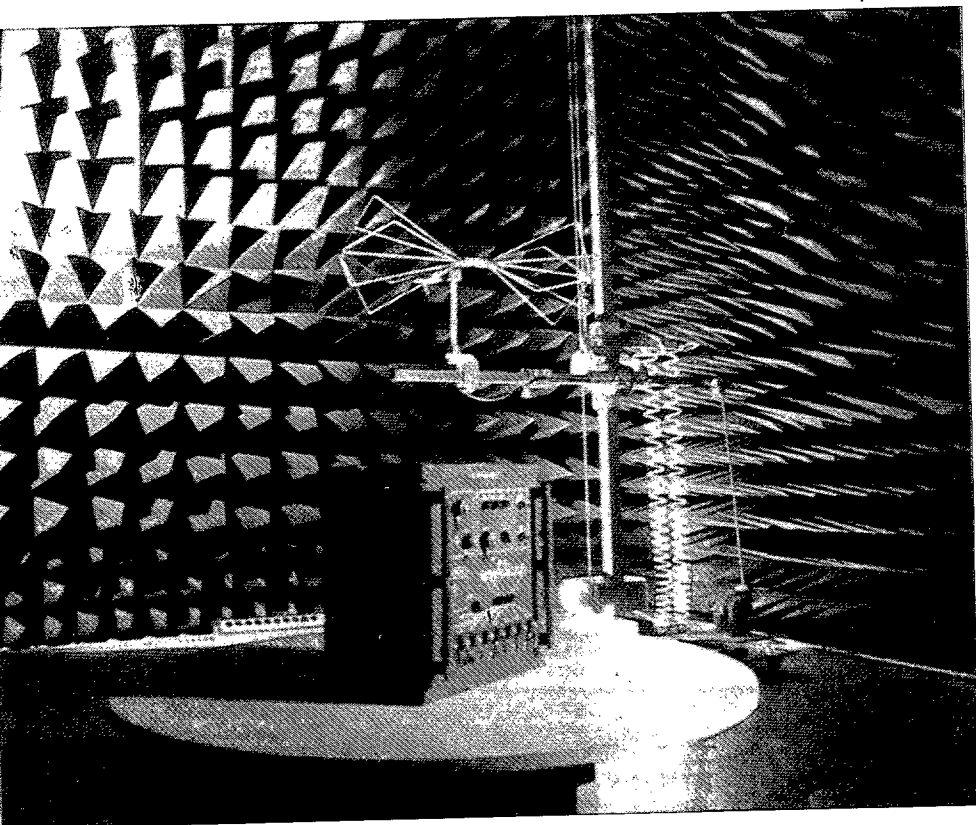
Grupo INI 

OFICINAS CENTRALES:
Sor Ángela de la Cruz, 6 - Tel.: (91) 555 33 14 - Telex 48110
28020 - Madrid, ESPAÑA

La primera Corporación Industrial de España

RESERVADO

RESERVADO



Comunicaciones seguras

Son el resultado de los 11.000 millones de pesetas que Alcatel Standard Eléctrica destina anualmente a Investigación y Desarrollo de nuevos sistemas de comunicaciones. De nuevos productos.

Alcatel Standard Eléctrica cuenta con el apoyo internacional y toda la alta tecnología de las principales compañías europeas en el campo de comunicaciones y electrónica militar agrupadas dentro de la División de Defensa de Alcatel (A.D.D.), así como la tecnología del segundo grupo mundial y el primero europeo en sistemas de comunicaciones: ALCATEL N.V.

En Alcatel Standard Eléctrica tiene toda una División de Defensa con profesionales preparados para resolver las necesidades específicas de comu-

nicaciones tácticas y estratégicas del Ejército Español. Una División de Defensa que puede poner al servicio de las Fuerzas Armadas españolas toda la capacidad humana, técnica e industrial del grupo Alcatel.

Una División de Defensa que ofrece soluciones fiables y prácticas y que dispone de la red de asistencia técnica de Alcatel en todo el territorio nacional.

Una División de Defensa que, con sus realizaciones, ha conseguido que Alcatel Standard Eléctrica sea la primera empresa española que ha obtenido la calificación industrial Pecal-1 de la OTAN.

Por estar a la altura de las exigencias. En comunicaciones y en tecnología.

ALCATEL

EL ESPIRITU DEL '92

DIVISION DEFENSA

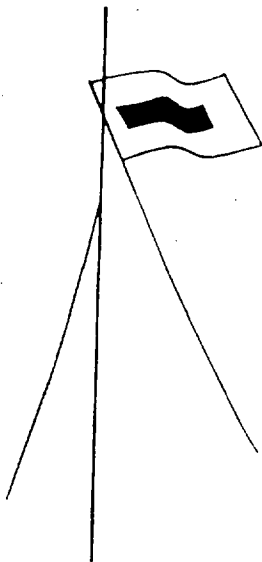
Alcatel Standard Eléctrica, S.A. Ramirez de Prado, 5. Tel. 467 30 00.
28045 Madrid

ALCATEL
EMPRESA
COLABORADORA
EXP 92
TELLEFON



Sociedad Colaboradora
Española y servicios para
información a los medios
de comunicación

MARITIMA DEL NORTE S. A.



EMPRESAS ASOCIADAS

MARITIMA DEL NORTE (PANAMA), S.A.

NAVIERA DE PRODUCTOS LICUADOS, S.A.

TERMINALES QUIMICOS, S.A.

Miño, 4 - 28002 MADRID
Teléfono: 563 46 44 (seis líneas)
Télex: 27718 y 27295
Telefax: 261 89 62

LINEAS REGULARES Y TRAMP
DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

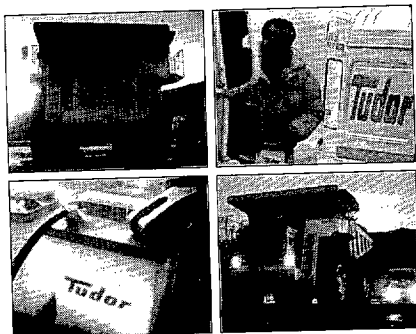
TRANSPORTES DE GAS

LAIETA	GNL 40.000 M3
--------	---------------

RESERVADO

RESERVADO

Hasta la más pequeña puede con un gigante.



Nuestro tiempo también tiene sus gigantes. Gigantes de 80 toneladas capaces de mover hasta las mismas entrañas de la tierra. Y por increíble que parezca, hasta la batería de coche más pequeña de Tudor tiene la suficiente potencia como para dar vida a uno de estos gigantes. Ahora imagine de lo que es capaz la Magnum, la batería más potente de Tudor. ¿La conoce?



Tudor

* Prueba realizada ante Notario.

POTENCIA TUDOR · ENERGIA EN ACCION

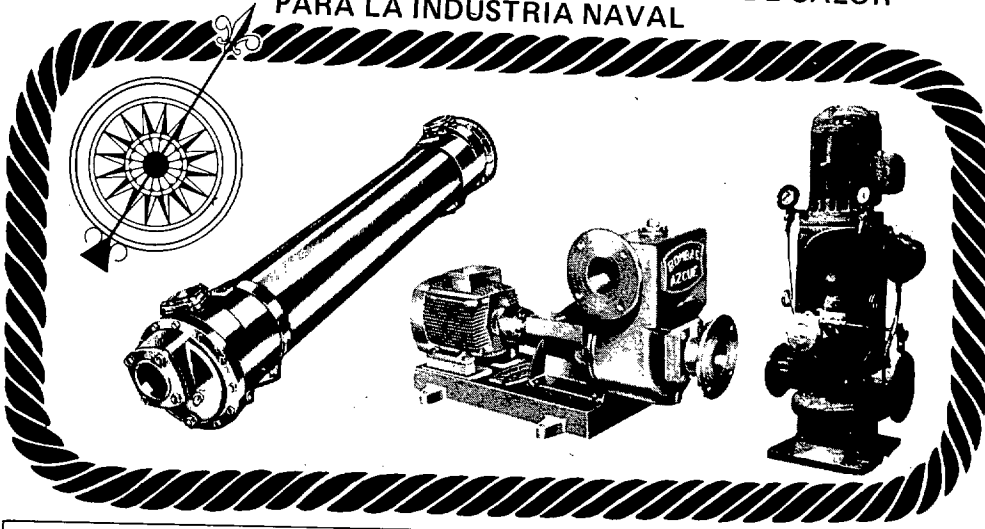
*Déjese
guiar por
especialistas*



**bombas
azcue s/a**

**BOMBAS E INTERCAMBIADORES DE CALOR
PARA LA INDUSTRIA NAVAL**

telégramas: "bombazcu"
télax: 38740 BOAZ
apartado 34 - 20750 ZUMA
teléfonos: (94)
14 70 47 - 48 - 49 / 14 73
fax: 14 74
Arrona-Cestona (Guipúzcoa)



RESERVADO

RESERVADO

RESERVADO



VIAJES HISPANIA, S. A.
AGENCIA DE VIAJES
TITULO 7 - GRUPO A

BILLETES DE AVION, BARCO Y
FERROCARRIL. RESERVA DE HOTELES.
PROGRAMADOS.

(Listas de embarque y cajetines militares.
Grupos de Colegios. Convenciones y Congresos)
VIAJES DEL «JUAN SEBASTIAN DE ELCANO»

CADIZ 11006
Av. Ramón de Carranza, 20-21
Téls. (956) 28 67 12 - 28 28 54
Télex: 76194 PANIA E

RESERVADO

RESERVADO

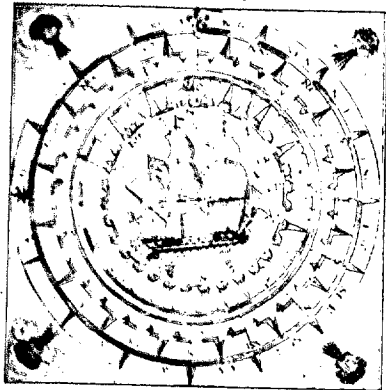
La REVISTA GENERAL DE MARINA se lee en los siguientes países:

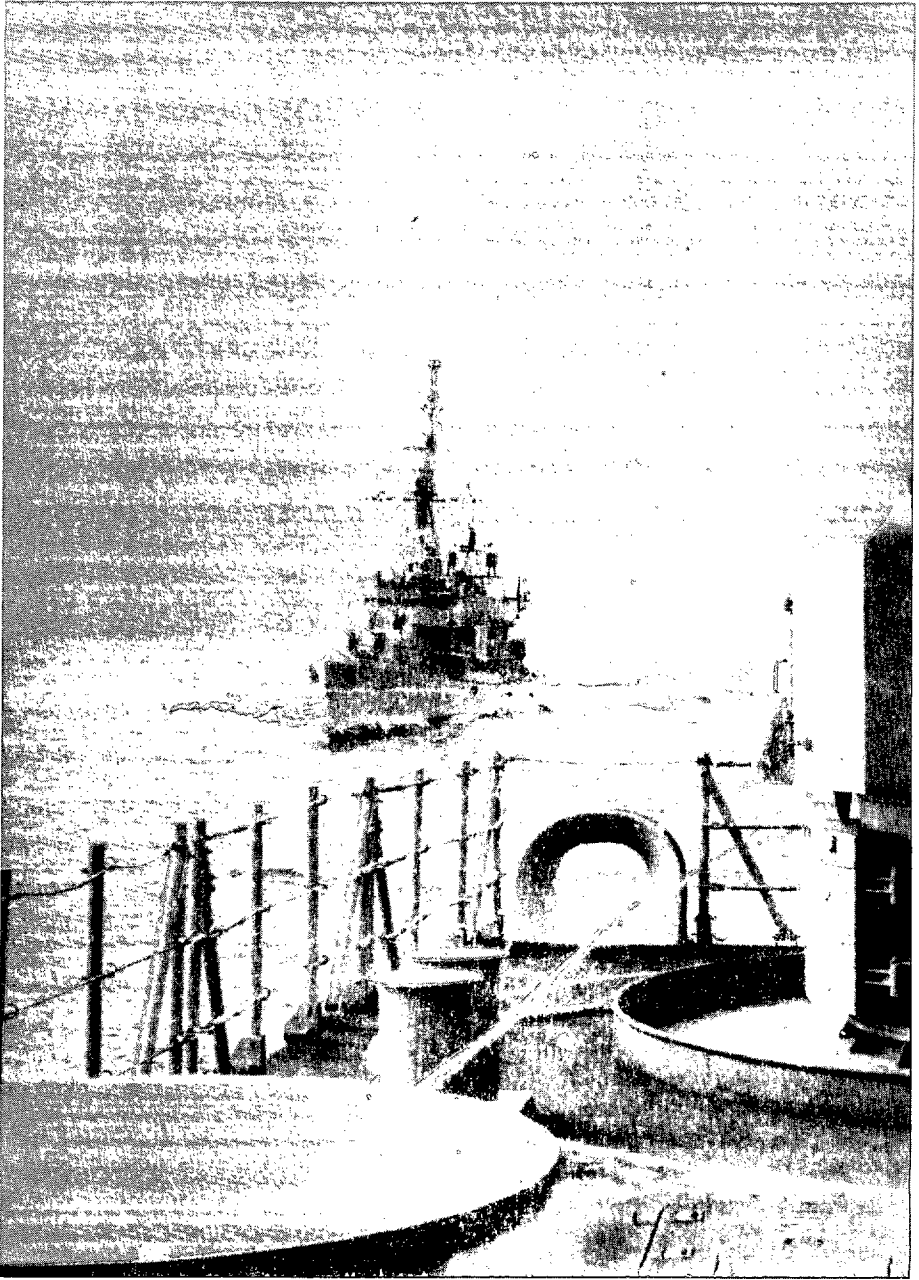
ALEMANIA	CHINA	MEJICO
ARGENTINA	EE. UU.	PAKISTAN
AUSTRIA	EGIPTO	PARAGUAY
BELGICA	FINLANDIA	PERU
BOLIVIA	FRANCIA	PORTUGAL
BRASIL	INGLATERRA	REP. DOMINICANA
CANADA	IRAN	SUECIA
COLOMBIA	IRLANDA	TURQUIA
CUBA	ITALIA	U. R. S. S.
CHILE	MARRUECOS	URUGUAY
		VENEZUELA

RESERVADO

RESERVADO







Aproximación. Autor: Vicente Juan Olmos Blázquez.