

S U P L E M E N T O S E M A N A L D E A R R I B A



Año I - Madrid, 22 de marzo de 1942 - Núm. 12



Marina española de guerra

PORTADA, de Carlos Tasler.
 NUESTRA POLÍTICA NAVAL, por Salvador Moreno, ministro de Marina, con un dibujo de Serna; página 3.
 CAMPAÑA DEL CRUCERO "ALMIRANTE CERVERA" EN EL PRIMER AÑO TRIUNFAL DE LA CRUZADA ESPAÑOLA; página 4.
 UN CONCEPTO GEOSTRATÉGICO DE ESPAÑA, por Indalecio Nájera; viñetas de Gabriel; pág. 5.
 POLÍTICA MARÍTIMA, por Pedro de Novo; viñetas de Bayon; página 6.
 LA MISIÓN DE LA MARINA, por Luis Carrero, con una viñeta de Pablo Sebastián; página 7.
 LA ARMADA ESPAÑOLA, por L. Fábil; pág. 8 y 9. (Material gráfico del ministerio de Marina.)
 EL MARINERO, por M. Ardena; dibujo de Eguía; página 10.
 CHURRUCO Y OTROS MARINOS ESPAÑOLES DE SU TIERRA, por Pedro Moutane Michelena; página 11.
 LA ESCUELA NAVAL MILITAR, por Rafael de Aguilas; página 12.
 SOBRE LA ESPERANZA DE UN FLECHA NAVAL, por Román Ecoholado; página 13.
 EL MARINERO EN LA ARMADA, por Fernando Serna; página 14.
 SITUACIÓN DE LA ARMADA ESPAÑOLA EL 18 DE JULIO DE 1936; página 16.

LA VOZ DE ORO

Hombre de Palo, número 21
 Teléf. 1658 — TOLEDO

APARATOS DE RADIO, LAMPARAS
 PHILIPS, REPARACIONES, MON-
 TAJES, CINE SONORO, EQUI-
 POS AMPLIFICADORES, MA-
 TERIAL ELECTRIC Y
 ELECTRICIDAD EN
 — GENERAL —

Drugueria y Perfumeria del Sagrario
 - FELIX RODRIGUEZ SERRANO -
 Nuncio Viejo, 2 - TOLEDO

José Blázquez y Compañía S. R. C.

AVENIDA CERVANTES, 13 y 15

Cereales, Carbones,
 Lanas y Ganados

Dirección telegráfica: BLAZQUEZ
 Teléfono oficinas 1840
 y Almacenes 1980
CACERES

C. HERRERA
 Almacén drogas - Perfumería - Especialidades
 Plaza del Solarejo, 11
TOLEDO

C. J. A. Mutualidad Sevillana de Seguros

Martín Villa, 5
SEVILLA

ANIS FLOR DE LA MANCHA

CIUDAD REAL

BARRENENGOA
 Chocolates, bombones, cafés,
 caramelos
CIUDAD REAL

HIJOS DE IBARRA, S. EN C.

EXPORTADORES DE ACEITE

SEVILLA

C. HERRERA | **REPRESENTACIONES**
 Almacén drogas - Perfumería - Especialidades | **J. CALVO SACRISTAN**
 Plaza del Solarejo, 11 | Acepta representaciones de casas serias
TOLEDO | **TOLEDO**

LA SANIDAD ESPAÑOLA

Siempre fué preferente preocupación de nuestro invicto Caudillo los problemas de la Sanidad Española, y todo cuanto se ha realizado en el desenvolvimiento de la Sanidad, y puesto que afecta a los problemas sanitarios, fué objeto de un incesante trabajo desde el año 1937, donde quedó esbozada la labor de la sanidad civil.

En aquella época existían servicios sanitarios que funcionaban autónomamente, y en junio de 1937 comienza a funcionar la Dirección de Sanidad Civil, que residía en Valladolid, y su primera labor fué reunir los elementos dispersos de la Sanidad Nacional y con ellos se organizó un Instituto de fabricación de sueros y vacunas que se fijó en Bada-

joz, cuya institución empezó su producción inmediata para atender las necesidades sanitarias que tuvimos durante la guerra, y al final de 1937 quedó ya organización de la Sanidad Nacional en una marcha progresiva, dándose el caso verdaderamente extraordinario que, durante la guerra, nuestro Ejército no tuvo ni una sola epidemia; ni viruela, ni

tifus exantemático, ni siquiera fiebre tifoidea; algo que podemos considerar como verdaderamente maravilloso. Se proporcionó a todos los combatientes todo el material necesario; se aprovisionó de vacunas, sueros y medicamentos, y se continuó la campaña contra el paludismo, estando la institución sanitaria siempre atenta a los brotes epidémicos, extinguiéndolos antes de que pudieran tomar algún desarrollo.

A esta Semana Farmacéutica Nacional concurrirán nuestros sabios maestros catedráticos de todas las Facultades de Farmacia de España, catedráticos de la Universidad de Sevilla, miembros de la Real Academia de Farmacia, también representaciones de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, y se unirá a la Ciencia algunas excursiones a Jerez de la Frontera y al Monasterio de la Rábida, donde se piensa rendir un homenaje a nuestros hermanos los farmacéuticos de América, y como tenemos el convencimiento de que las legítimas aspiraciones de la clase sanitaria se van desarrollando a medida de los deseos de la sufrida clase farmacéutica, esperamos que la Primera Semana Farmacéutica Nacional sea beneficiosa para los farmacéuticos titulares españoles, que tan merecidos son de obtener la seguridad en sus emolumentos y la tranquilidad para el mejor desenvolvimiento de su vida.

Al testimoniar la gratitud más emotiva a nuestro invicto Caudillo por todo cuanto realiza en beneficio de la Sanidad, hemos de extender nuestra gratitud al excelentísimo señor ministro de la Gobernación, al director general de Sanidad y a cuantos han colaborado en esta magna tarea de reconstrucción sanitaria de España, que, con el ritmo acelerado que actualmente tiene, seguirá anotando para su esclarecida historia las transformaciones y los progresos más crecientes para que todo ello contribuya para hacer a nuestra España, Una, Grande y Libre.

Sevilla, marzo de 1942.

GREGORIO ESCOLAR



Un aspecto de la parte central del magnífico edificio de los Laboratorios QUEER, en Sevilla. Las dos alas que lo prolongan se adornan igualmente con esbeltas y clásicas columnatas que dan a los Laboratorios un carácter suntuoso y propio de su actividad científica.

DESTILACIONES BORDAS CHINCHURRETA, S. A.

FABRICANTES DE ACEITES ESENCIALES
 DISOLVENTES PARA PINTURAS
 PRODUCTOS QUÍMICOS
 HERBORISTERIA

Sucursales:
 MURCIA-CARLET y LEON

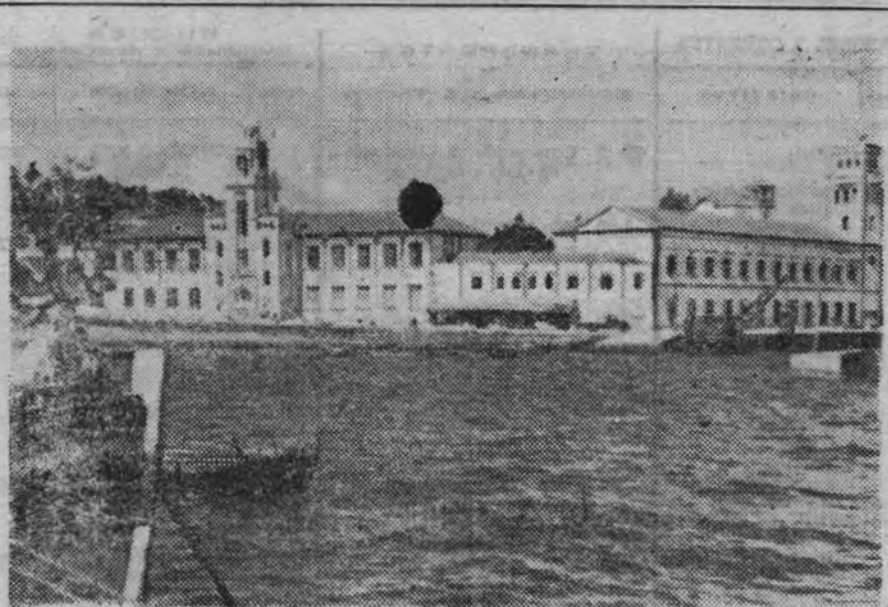


OFICINAS Y FABRICA: MUÑOZ LEON, 5
 TELEGRAMAS: "BORDARRETA"
 TELEFONOS: 24870 y 24879

Apartado número 11
SEVILLA

NUESTRA POLITICA NAVAL

Por SALVADOR MORENO



Edificio de aulas de la Escuela Naval



Ejercicios de la marinería

NUESTRA Marina, modesta en medios pero grande en ambiciones, ha salido de la gran prueba de la Cruzada debilitada en material, pero fortificada en espíritu. Nuestra labor hasta el momento es la de encauzar esta santa ambición y disciplinar este espíritu patriótico.

Labor, más que de labrar cimientos fuertes e inmovibles, ya desarrollada con envidiable competencia por algunos de mis antecesores, de ponerlos al descubierto para utilizarlos otra vez, limpiándolos de escombros, de las horribles huellas del terremoto. Nada más que todo eso. Comprendo que a este trabajo le falta la brillantez de otras épocas, y para muchos, para los no iniciados en los problemas navales, adolece de exceso de lentitud. No olvidemos que la Marina—dijo el conde Cavour—es una fuerza que se caracteriza en que tarda en construirse muchos años y puede destruirse en cinco minutos.

Para ello necesito de colaboración, que cuento en calidad—desde luego estoy plenamente satisfecho de mis subordinados—, pero que me falta, desgraciadamente, en cantidad. Se nos han ido los mejores en la grandiosa contribución de sangre que aportó la Marina para la mayor gloria de España. Luchamos con fe y vencimos, pero vencimos a costa de este cruento sacrificio ofrendado en un momento sublime de peligro nacional. Para ellos, para los héroes, nuestro recuerdo emocionado y perenne.

Buscamos en la cantera de la juventud española la nueva oficialidad y la nueva marinería de la Armada. La buscamos y la encontramos

en las mejores oposiciones que nunca hubo en Corporación alguna, porque los actuales alumnos, casi niños, han sido antes hombres y combatientes. Ahora, cambiado el fusil por el libro, vuelven al estudio ávidos de horizontes y ávidos de servir en la Marina para cumplir, para desarrollar la misión que a España le impone su Historia, su porvenir y su situación en el mundo. Las Escuelas de la Armada están en plena producción, tanto, que casi pudiéramos decir que la Armada actual sólo vive para sus Escuelas, a quien dedicamos todos nuestros desvelos. Se educa a futuros oficiales y a futuros marineros para el duro y bello servicio naval; se enseña a amar a la Patria en su Marina.

Lástima grande es—y esta es mi queja—que los barcos naveguen poco por las dificultades para obtener combustibles. En la actualidad sólo navegan los barcos-escuelas tanto como es posible, y mantenemos la vigilancia del litoral a costa de grandes sacrificios y a costa también de restarle cruceros a las unidades de Flota para sus necesarios ejercicios y prácticas de mar.

La ordenación de la política naval española ocupa también gran parte de nuestro tiempo: política de construcciones, con la modernización de astilleros y creación de industrias complementarias, de que tan necesitados estamos, sobre todo en aparatos mecánicos de precisión, y paralelamente, de construcciones navales auxiliares que vayan preparando a la industria naval para mayores empeños; política de Flota, de programa naval, actualmente balbuceante no

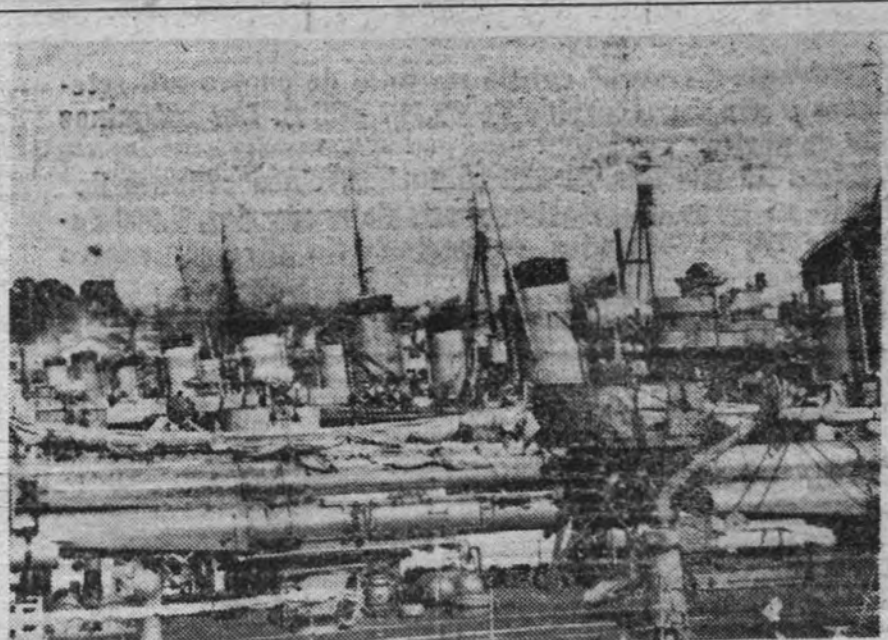
sólo por la fase de reconstrucción en que nos hallamos, sino también para aprovechar las enseñanzas que aporte la gran experiencia de la guerra que estamos viviendo.

En la realidad del momento presente, sería insensato y hasta temerario elegir tipos de buques y construirlos después, porque forzosamente, aunque perdure la misma clasificación genérica, puesto que los principios son inmutables, habrían de nacer anticuados.

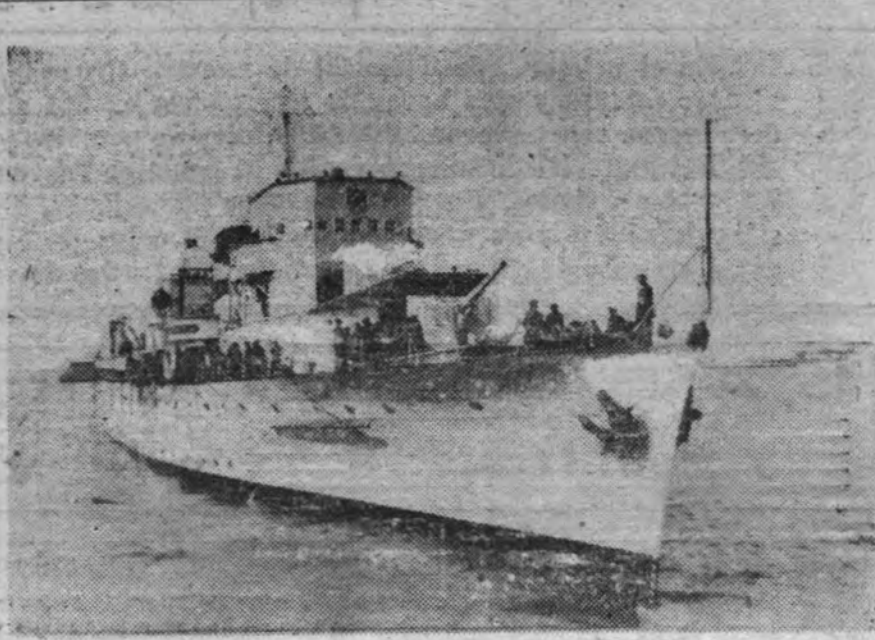
Mientras tanto, dedicamos el esfuerzo a la modernización del material, destrozado por la guerra el que cayó en manos del enemigo, y muy trabajado por superactividad, el que utilizamos nosotros; política estratégica de bases navales, su habilitación, desarrollo y especialización, porque el moderno material flotante así lo requiere, y por último, política de ordenación de las Marinas mercante y pesquera, que estamos desarrollando en cooperación con mi ilustre compañero el ministro de Industria y Comercio, para darles a éstas un órgano de mando y orientación eficiente que termine con los vicios y defectos que trajo la República, gravísimos en un organismo de tan capital importancia económica y militar.

Acepto con simpatía y agradecimiento la iniciativa de ARRIBA de dedicar varios números de su interesante suplemento SI al mar y a la Marina. Con ello, además de la labor patriótica que representa para la grandeza y libertad de España, da a conocer la fuente principal e inagotable de nuestra economía nacional.

Marzo de 1942.



Destruyores tipo "Sánchez Barcáiztegui"



Minador "Vulcano"

CRUCERO "ALMIRANTE CERVERA"

RESUMEN DE SU CAMPAÑA EN EL PRIMER AÑO TRIUNFAL

PUERTO DE				ATAQUES AEREOS		DISPAROS DE ARTILLERIA					ACCIONES Y COMBATES		TRANSPORTES Y CONVOYES DE TROPA		BUQUES HUNDIDOS Y APRESADOS		
SALIDA	Fecha	ENTRADA	Fecha	Fecha	N.º	Fu. Na	CALIBRE				Fecha	OBJETIVOS			Fecha	NOMBRES	Insuldas
							152'4"	101	47	20							
Ferrol (D).....	23-7	Ferrol (B).....	23-7	30-7	1	29-7	69				29-7	(GIJON).	29-2	Convoyando al «Montecillo», de Ceuta a Algeciras.	2-7	CANTABRO N.º 2....	135
Ferrol (B).....	26-7	Marin.....	26-7	30-7		30-7	30	53			30-7						
Marin.....	26-7	Vigo.....	26-7								1-8	Cerro Santa Catalina.					
Vigo.....	27-7	Ferrol.....	27-7								2-8	Plaza de Toros.					
Ferrol.....	28-7	Estaca Vares.....	3-8			1-8	78	34			3-8	Ayuntamiento.	1-10	Con material de guerra para el ejército de Ceuta a Algeciras.	9-7	JESÚS ANTONIO.....	2.221
Estaca Vares.....	3-8	Ria Barquero.....	4-8	2-8	2	3-8	105	31			4-8	Loma Ceares.					
Ria Barquero.....	4-8	Ria Vivero.....	7-8			4-8	100	29			5-8	Cuartel Rojo en Sanatorio Covadonga.					
Ria Vivero.....	7-8	Ferrol.....	7-8	4-8	1	5-8	77	22			6-8	«Cántabro».	7-10	Convoyando al «Lázaro» y «V. Puchol», de Melilla a Ceuta.	11-7	NUEVE PESQUEROS.	
Ferrol.....	8-8	Ferrol.....	14-8			6-8	67				7-8	«Arriuce».					
Ferrol.....	16-8	Ferrol.....	25-8	5-8	1	7-8	39				8-8						
Ferrol.....	2-9	Ferrol.....	3-9			8-8	78	2			9-8						
Ferrol.....	4-9	Ferrol.....	12-9			9-8					10-8						
Ferrol.....	14-9	La Coruña.....	14-9	9-8	1	10-8	6				12-8						
La Coruña.....	15-9	Ferrol.....	15-9	12-8	1	12-8	1										
Ferrol.....	27-9	Ceuta.....	29-9			17-8	152				17-8	(SAN SEBASTIÁN).					
Ceuta.....	1-10	Cádiz.....	1-10	15-8	1	18-8	49	1			18-8						
Cádiz.....	2-10	Cádiz (M).....	2-10			21-8	114	20			21-8	Monte Urgull.	21-10	Convoyando al «V. Puchol», de Algeciras a Ceuta.	20-7	ARRILUCE.....	4.500
Cádiz (M).....	3-10	Ceuta.....	8-10	20-8	1	22-8	99	15			22-8	Fuerte San Marcos.					
Ceuta.....	9-10	Cádiz.....	10-10	21-8	1	23-8	44				23-8	Fuerte Guadalupe.					
Cádiz.....	11-10	Ceuta.....	13-10			24-8	46				24-8	Kursaal.					
Ceuta.....	13-10	Cádiz.....	13-10			28-8		6									
Cádiz.....	14-10	Ceuta.....	14-10	28-8	1												
Ceuta.....	16-10	Ceuta.....	19-10			22-9		10			29-9	«Oravina».					
Ceuta.....	21-10	Ceuta.....	21-10			25-9	5	17			9-10	«Uad-Lucus».	27-10	Convoyando al «Lázaro», de Cádiz a Ceuta.			
Cádiz (M).....	22-10	Cádiz (M).....	22-10	22-9	1	29-9	292	6			9-10	«Uad-Muluya».					
Cádiz (M).....	23-10	Ceuta.....	27-10	25-9	1	2-10	25				9-10	«Tabacalero 1-5».	28-10	Convoyando al «C. de Ceuta», de Algeciras a Ceuta.	9-10	UAD LUCUS.....	420
Cádiz (M).....	25-10	Cádiz (M).....	28-10			3-10	17										
Ceuta.....	27-10	Ceuta.....	29-10			8-11	264	22			8-1	(PORT-BOU).	28-10	Convoyando al «C. de Algeciras», de Ceuta a Algeciras.	9-10	UAD MULUYA.....	420
Ceuta.....	28-10	Cádiz (M).....	29-10			10-11	6	12			11-1	(MÁLAGA).	28-10	Convoyando al «C. de Alicante» y «Lázaro», de Ceuta a Cádiz.	9-10	TABACALERO 1-5..	132
Cádiz (M).....	29-10	Cádiz (M).....	30-10	16-11	3	29-12	4	3			14-1	(ESTEPONA).	29-10	Convoyando al «C. de Alicante» y «Lázaro», de Cádiz a Sanlúcar.	17-10	INAQUE.....	1.500
Cádiz (M).....	4-11	Ceuta.....	7-11			8-1	44				4-2	(MARBELLA).					
Ceuta.....	6-11	Ceuta.....	8-11	22-12	2	11-1	75				5-2	Monte Torrox.	9-11	Con un Tabor de Regulares a bordo, de Ceuta a Algeciras.	10-11	KHARKOV.....	6.589
Ceuta.....	9-11	Algeciras.....	9-11	26-12	1	14-1	49	60									
Algeciras.....	10-11	Algeciras.....	10-11			15-1	11	46			6-2	Monte Granizo.	10-11	Con un Tabor de Regulares a bordo, de Ceuta a Algeciras.	8-1	CAMPUZANO.....	12.080
Ceuta.....	11-11	Ceuta.....	11-11			22-1	2	17									
Algeciras.....	11-11	Algeciras.....	11-11	29-12	1	4-2	53	16			6-2	Orilla izquierda del Rio Azul.	11-11	Con un Tabor de Regulares a bordo, de Ceuta a Algeciras.	25-2	ARNFINN-JARL.....	1.191
Ceuta.....	12-11	Algeciras.....	12-11			5-2	125	136									
Algeciras.....	12-11	Ceuta.....	12-11			6-2	25				7-2	Casas Carabineros.	11-11	Con un batallón de Cazadores Africa, de Ceuta a Algeciras.	26-2	M. DE COMILLAS....	12.254
Ceuta.....	13-11	Algeciras.....	13-11			7-2	29				8-4	Casas cuartel Rojo.	12-12	Con un batallón de Cazadores Africa, de Ceuta a Algeciras.	7-4	DIECISIETE PESQUEROS.	
Algeciras.....	13-11	Cádiz (M).....	13-11	14-1	1	25-2	8										
Cádiz (M).....	16-11	Cádiz (M).....	16-11			26-2					7-2	(TORREMOLINOS).	13-12	Con un batallón de Cazadores Africa, de Ceuta a Algeciras.	16-4	HORDENA.....	2.677
Ceuta.....	17-11	Ceuta.....	17-11														
Ceuta.....	25-11	Ceuta.....	2-12								9-4	Concentración enemiga en Bosque Pinos.	17-12	Convoyando al «Altube-Mendi», con un batallón y una batería, de Melilla a Cádiz.	26-5	ITXAS-ALDE.....	7.100
Ceuta.....	2-12	Cádiz.....	2-12	15-1	2	1-3					10-6	Baterías enemigas.					
Cádiz.....	12-12	Ceuta.....	12-12	22-1	2	3-3	4	17			15-6	Concentraciones rojas.	11-11	Con 573 reclutas a bordo, de Algeciras a Ceuta.	4-7	TREGASTEL.....	
Ceuta.....	13-12	Ceuta.....	16-12			4-4	96				16-4	Tanques y camiones.	12-12	Con un Tabor de Regulares a bordo, de Ceuta a Algeciras.	6-7	LIBERTÉ.....	303
Ceuta.....	17-12	Melilla.....	17-12								16-4		13-12	Con un batallón de Cazadores Africa, de Ceuta a Algeciras.	14-7	MOLTON.....	3.091
Melilla.....	17-12	Cádiz (M).....	18-12								16-4		17-12	Convoyando al «C. de Ceuta» de Villa Sanjurjo a Ceuta y al «C. de Algeciras», de Villa Sanjurjo a Cádiz.			
Cádiz (M).....	26-12	Cádiz (M).....	28-12	29-12	1	8-4	35				15-6	Carretera entre Islares y Cerdigo.	4-1	Convoyando al «Altube-Mendi», de Ceuta a Melilla.			
Ceuta.....	4-1	Ceuta.....	11-1			9-4	32				16-6	Carretera Puntaorrón.	5-1	Convoyando al «Inaque» y cuatro «Bous» armados, de Melilla a Palma de Mallorca.			
Ceuta.....	14-1	Ceuta.....	14-1			10-6	51	9			16-4						
Ceuta.....	15-1	Ceuta.....	18-1			15-6	6				16-4						
Ceuta.....	20-1	Ceuta.....	21-1			16-6	4				16-4						
Ceuta.....	21-1	Cádiz (M).....	21-1	14-1	1	19-6	36				16-4						
Ceuta.....	21-1	Ceuta.....	31-1			20-6	7				16-4						
Cádiz (M).....	31-1	Ceuta.....	2-2	15-1	2	24-6	6				16-4						
Ceuta.....	1-2	Ceuta.....	2-2	22-1	2						16-4						
Ceuta.....	2-2	Algeciras.....	2-2								16-4						
Algeciras.....	3-2	Algeciras.....	3-2								16-4						
Algeciras.....	4-2	Ceuta.....	9-2								16-4						
Ceuta.....	10-2	Cádiz.....	10-2								16-4						
Cádiz.....	12-2	Málaga.....	12-2								16-4						
Málaga.....	13-2	Cádiz.....	13-2								16-4						
Ceuta.....	17-2	Ceuta.....	17-2	4-2	1	8-4	35				16-4						
Ceuta.....	19-2	Málaga.....	19-2			9-4	32				16-4						
Málaga.....	19-2	P. Mallorca.....	20-2	7-2	2	16-4					16-4						
P. Mallorca.....	21-2	P. Mallorca.....	22-2								16-4						
P. Mallorca.....	22-2	P. Mallorca.....	26-2	25-2	1						16-4						
P. Mallorca.....	28-2	P. Mallorca.....	2-3								16-4						
P. Mallorca.....	2-3	P. Mallorca.....	4-3								16-4						
P. Mallorca.....	4-3	Málaga.....	6-3								16-4						
Málaga.....	7-3	Algeciras.....	7-3			10-6	51	9			16-4						
Algeciras.....	7-3	P. Mallorca.....	12-3	3-3	1	15-6	6				16-4						
P. Mallorca.....	12-3	P. Mallorca.....	12-3			16-6	4				16-4						
P. Mallorca.....	13-3	Cádiz.....	15-3			18-6	36				16-4						
Cádiz.....	17-3	Ferrol.....	19-3			19-6	7				16-4						
Ferrol (D).....	3-4	Ferrol (B).....	3-4	10-6	1	20-6	6				16-4						
Ferrol (B).....	3-4	Ferrol.....	12-4			24-6	6				16-4						
Ferrol (G).....	13-4	Ferrol (B).....	13-4	18-6	1						16-4						
Ferrol.....	15-4	Ferrol.....	26-4								16-4						
Ferrol.....	29-4	Guetaria.....	6-5	19-6	2						16-4						
Guetaria.....	7-5	Guetaria.....	9-5								16-4						
Guetaria.....	10-5	Ferrol (B).....	17-5			4-7	19				16-4						
Ferrol (B).....	17-5	Ferrol (G).....	17-5			6-7	10				16-4						
Ferrol (G).....	18-5	Ferrol (B).....	18-5	4-7	1	8-7	2				16-4						
Ferrol.....	21-5	Ria Barquero.....	27-5			9-7	64				16-4						
Ria Barquero.....	27-5	Ferrol.....	5-6	6-7	1						16-4						
Ferrol.....	6-6	Ferrol.....	14-6								16-4						
Ferrol.....	15-6	Guetaria.....	20-6	9-7	5						16-4						
Guetaria.....	21-6	Ferrol.....	29-6								16-4						
Ferrol.....	30-6	Bilbao.....	7-7	11-7	1	11-7	8				16-4						
Bilbao.....	8-7	Bilbao.....	15-7			14-7	4				16-4						
Bilbao.....	15-7	Bilbao.....	16-7	17-7	1	16-7	8				16-4						
Bilbao.....																	

En el primer Año Triunfal de nuestra Cruzada, el "Almirante Cervera" cubrió un total de cuatro mil setecientas setenta y seis horas de navegación en 261 singladuras y con un recorrido de 69.117 millas. Las máquinas del crucero consumieron 36.308.609 kilos de petróleo y 55.330 de aceite.

Del material de guerra cogido al enemigo fueron hundidos: 16 cureñas, 50.000 cartuchos, cinco cañones de 7,6 y tres aviones. Fueron apresados 22 aviones, 18 cajas de motores de aviación y seis de accesorios, 5.000 fusiles, 1.729 cajas de granadas de 7,5, 30 cajas de espoletas de 7,5, 12.734 cajas de cartuchería diversa, cuatro cajas grandes de cartuchos a granel y 405 fardos de ropa.

LABORATORIO F. MOLINI
THERMOSINA
SEVILLA

REQUENA

TALLERES ELECTROMECHANICOS DE PRECISION
Construcción y reparación de Maquinaria en general - Trabajos en serie - Especialidad en fundición por turqueras con aleaciones propias
Calle Teller del Moro, núm. 1 - Teléfono 1786 - TOLEDO

AYALA, S. L.
Fábrica de Harinas
CIUDAD REAL

UN CONCEPTO GEOESTRATEGICO DE ESPAÑA

Por **INDALECIO NUÑEZ**



I

EN realidad, la ciencia de la utilización militar y económica de la posición geográfica, que llamamos geoestrategia, porque la lucha por la vida así nos lo autoriza, no ha sido estudiada suficientemente por el gran público. El gran público admira la riqueza del suelo y la producción, pero se olvida del transporte, sin haberse detenido a pensar que sin el segundo, la primera es completamente inútil. Supongamos la existencia, en cantidades exorbitantes, de un nuevo combustible en el Polo Norte; imaginémosnos fuentes inagotables de diversas materias primas en las profundidades de los Océanos, y si queremos fantasear más, admitamos yacimientos de utilísimos metales en la Luna. ¿Para qué nos serviría todo ello? Cuando el problema del transporte es insoluble, un muro impenetrable se levanta ante la posible felicidad económica del hombre.

Porque sin ellos la Humanidad no puede vivir. Es más, el grado de adelanto de un pueblo se mide por la capacidad de sus transportes. Desde el pan nuestro de cada día y el vestido que nos abriga, hasta la energía que acumula la hulla blanca, allá en lo alto, entre montañas, y la que posee la hulla negra, allá en lo bajo, entre peligrosa atmósfera de grisú, transformadas ambas en energía eléctrica, todo viaja, no una sino muchas veces, hasta llegar a su utilizador o consumidor.

II

La Humanidad se divide en dos grandes agrupaciones jerarquizadas: Los paí-

ses cultos, prósperos, civilizados, y los países incultos, atrasados, salvajes. Los primeros se distinguen en que transforman en productos manufacturados las materias primas propias y las que compran "muy baratas" a los segundos. Estos se caracterizan por adquirir "muy caros" los productos elaborados por los primeros.

Los países atrasados, por esta sola condición, renuncian a la independencia y a la libertad. O están colonizados por un país adelantado o están expuestos a serlo. Las leyes lógicas de la vida, la necesidad de expansión de una Humanidad que crece y se desarrolla, que aumenta en necesidades "cuantitativas", obliga a ella, en contra de absurdas teorías más o menos malthusianas.

He aquí una necesidad patriótica de elaborar nuestras materias primas.

Precepto éste que es aplicable naturalmente a la materia prima "transporte".

La nación que puede disponer geográficamente la distribución de riquezas por la tierra y su reparto entre centros productores y consumidores, la que está situada en un centro focal del tráfico mundial, posee tan excelente "materia prima" que sin otra riqueza cualquiera puede hacerla feliz.

III

¡Ah! Recordemos también que el pecado bíblico castigado con la confusión de lenguas, que se traduce geográficamente en la dispersión y separación de los pueblos, encontró su redención en el mar. "El mar—dijo Santo Tomás—une a los pueblos, y la tierra los separa."

IV

Esta es la verdad fundamental del mar: el mar es un camino. El mar es tan buen camino, tan fácil, tan practicable, que pudiéramos definir:

España limita al Norte con Francia, de la que está separada por los Pirineos y unida por tres caminos de hierro, tres carreteros y varios senderos. Por el resto de su perímetro limita con las demás naciones del mundo, a las que está unida por innumerables caminos marítimos. ¿Es trascendente esta definición que nos permite la comunicación "directa" con todos los centros productores y consumidores del orbe?

Pero hay más. Hay lo que con claridad meridiana podemos observar en cualquier mapa del globo terráqueo. Por pequeños que sean nuestros conocimientos económicos, por mínimas que sean nuestras nociones geométricas, siempre sabremos que la distancia más corta entre dos puntos, "la más económica", es la línea recta. Tracemos líneas rectas, arcos de círculo máximo en la esfera, que unan los centros productores y consumidores más importantes. ¿Cuántas de ellas pasan ante las costas de España? Casi todas las europeas. Las que unen la Europa septentrional, báltica y atlántica, con todo el mundo, salvo Norteamérica; las de la Europa mediterránea con América y África occidental; las de la Europa septentrional con la meridional, las del Imperio británico, menos las del Canadá...

¿Puede sacarse alguna conclusión de esta privilegiada posición geoestratégica?

Indudablemente sí. España posee una "materia prima" geográfica que le permite dominar a una gran parte del tráfico. Necesita, pues, manufacturar esta riqueza. Manufacturarla y utilizarla.

V

España era excéntrica en los primeros núcleos de civilización. Era una pared que separaba al mundo habitado del Océano proceloso y tenebroso. El riesgo marítimo

fenicio la superó, y a través de sus costas llegó a las tierras, hasta entonces desconocidas, del estaño. Ello, independientemente de nuestra riqueza, que nos condujo a ser colonizados, nos valorizó como posición estratégica: Gádex.

Posición estratégica que nos convirtió primero en campo de batalla púnico: provincias romanas. Después en bárbaro: Monarquía gótica. Por último, en árabe: ruta a Europa, puente entre dos continentes. Esta última invasión, como la primera guerra, la hicieron posible los caminos del mar. Historia antigua y medieval que reconcentra a España en sí misma, en Reconquista y en Fe, mientras la Europa feudal juega a Europa de Imperios y de cruzadas.

Pero, ¡por fin!, recuperamos nuestra geografía, y mientras seguía Europa en sus juegos, utilizamos nosotros nuestra geografía para descubrir mundos. Damos así a la luz una nueva economía, "la de transportes marítimos de altura".

Esta es precisamente la mayor gloria de España: Descubrir el mar, atravesarlo, mostrarlo al mundo entero. Las tierras de América eran iguales a las conocidas. Algunas plantas y animales nuevos; una raza distinta, pero no tan rara como las conocidas negras y mongolas; pero los mismos montes, los mismos ríos, las mismas costas. El mar, no. El mar era el abismo insondable. El mar estaba lleno de monstruos de toda especie: la "mano negra", de colosales dimensiones; el gigantesco pulpo de nombre "Kraken", el "Ave Roe", con sus enormes garras, la "noche eterna", el "fuego del infierno" al Sur... Todo, todo existía, y si no, he ahí el testimonio de tanto teólogo, tanto erudito y tanto navegante. Todo eso existía, y España lo venció.

Que Carlos Emperador convirtiese a España española en España europea, no impidió que España siguiese viviendo del mar y para el mar.

Vida discutida por los demás países marítimos. ¡Lucha secular contra Inglaterra, Francia y Holanda! ¡Poema trágico de piratas, nuestros principales enemigos! ¡Epica de marineros cruzando y cruzando los siete mares contra la insidia de sus espumadores y contra la furia de los elementos!

VI

Muchos autores tratan de encontrar el origen de la moderna decadencia española en Trafalgar, y no en la política que nos arrastró a Trafalgar. ¿Habríamos responsables a las armas inglesas de la pérdida de Singapur o a la política inglesa, con sus ribetes laboristas, que arrastró al Imperio al desastre de Singapur?

En Lepanto vencimos, pero los turcos pudieron rehacer su poder naval; en la Invencible fuimos vencidos, pero durante siglos después de la derrota mantuvimos libres las comunicaciones con el inmenso Imperio ultramarino; en Trafalgar fuimos vencidos, pero... la secesión americana se logró quizás en las Cabezas de San Juan, entre triángulos y compases.

La decadencia española tiene su origen en la ignorancia geoestratégica de nuestros democráticos gobernantes. De cuan-



do en cuando una perla o un destello, pero en la continuidad nacional un desconocimiento total de los métodos para revalorizar el país.

Para transformar la materia prima geoestratégica en un producto imperial de grandeza y libertad, independencia y hegemonía, hay que manufacturarla y utilizarla. Manufacturarla con poder naval militar. Utilizarla con poder naval mercantil y con poder naval industrial.

Con poder naval militar, con Flota de guerra, podremos intervenir, administrar, dominar si necesario fuera, rutas marítimas; con Flota de guerra podremos imponer nuestro criterio y satisfacer nuestras reivindicaciones. "La Flota—ha dicho Mussolini—da jerarquía a la nación." "El mejor diplomático—dijo Nelson—es un navío de línea."

Con poder naval mercantil, con Marina mercante, podremos utilizar las rutas dominadas, explotar las líneas de tráfico, abrir mercados a nuestros productos, importar materias primas para elaborar...

Con poder naval industrial, con Flota pesquera, podremos basar una parte importante de nuestra economía en las conservas alimenticias, podremos dar de comer al hambriento y dar trabajo al que lo ha menester.

Colocar dinero en Flotas disponiendo de tan admirable materia prima geoestratégica es asegurarse una renta jamás alcanzada por industria alguna. Es asegurarse la felicidad económica. Así nos lo enseña la Historia, la tradición y hasta la Religión. La redención ante el pecado de la torre de Babel está en el mar.



**CERAMICA DE MORA
SANTA CRUZ
MATERIALES HUECOS
Yagües, 7 y 9-Tel. 18-MORA**

POLITICA MARITIMA

Por PEDRO DE NOVO

EN asuntos ajenos a nuestra actividad profesional deben ser primeras máximas prudencia y discreción; de otro modo arriesga el ridículo quien maneja el siempre inepto "violín de Ingres". Si, entusiasta aficionado, trato siempre asuntos de Marina, me limito, como lo expuesto en el presente artículo, a lo que sentimientos nacionales, cuando entran juzgo debe conocer todo español: ideas y en el dominio público, y que, si revisten forma concreta, componen la política nacional.

Vamos formando esas ideas desde nuestros respectivos terrenos, y así, desde el mío, minero, cualquiera advierte la necesidad de los transportes marítimos. Salvo casos excepcionales o de fuerza mayor, nadie imagina toneladas de mineral cruzando los Pirineos, sino en buques, cada uno de los cuales transporta lo que muchos convoyes ferroviarios. De ser costeras nuestras cuencas carboníferas, de modo que a bocamina estuviesen los cargaderos donde atracaran los buques, fuera más económica nuestra siderurgia, de la que depende, en definitiva, el desarrollo industrial. Claro que casi lo mismo puede decirse de toda mercancía en gran cantidad (frutos, abonos, ganados).

Todo país necesita la Marina Mercante; y no digamos el nuestro, al que sólo priva de ser insular un istmo montañoso.

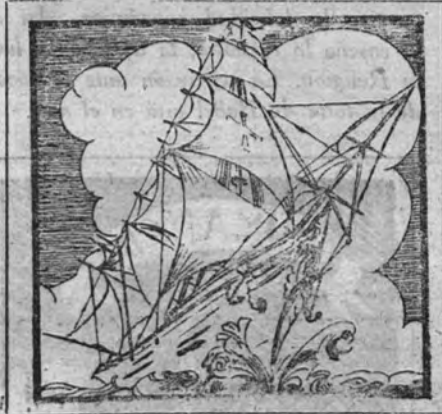
Llevar a todas las mentes, a todas las clases y profesiones la idea clara, "bien comprendida y sentida", de la importancia que para nosotros tiene la navegación, es sentar las bases de una política marítima.

Esta comprende todo un sistema de principios, y su aplicación abarca los planes políticos, que en el terreno militar enlazan con los estratégicos; comprende lo relativo a constitución de las fuerzas navales y de sus bases; la de construcción de buques y puertos, y cuanto se refiere a las Marinas de guerra y mercante, a la pesca y a las industrias anejas y derivadas.

El llamado "gran público" suele entender por política marítima la correspondiente a la Marina de guerra, como más llamativa; pero esta es sólo una fase del problema total.

Comencemos por ella y reconozcamos es necesario que los jefes militares tengan clara idea de la política nacional, y, recíprocamente, que los políticos estén familiarizados con los principios estratégicos más elementales; lo suficiente, al menos, para proponer a los militares problemas solubles, y no, como ha sido y es frecuente en todos los países, colocarlos ante los absurdos o desesperados que los militares pagan, siendo culpa de todos.

Por tocarnos a "todos" se sigue la necesidad de que no permanezcan en absoluto extraños a la política cuantos conducen el pensamiento del país, y, como ideal supremo, que todos los ciudadanos sientan y comprendan la política nacional. Fiel a este criterio, escribo ahora en lo que a la marítima se refiere.



Empieza por ser la Armada el instrumento que más a mano tienen los representantes diplomáticos. Los naturales de un país que viven en el extranjero y los capitales invertidos allí motivan a menudo reclamaciones, y éstas, a veces, intervenciones que caen, de primer intento, sobre la Marina; pero, además, el ausente de su patria, herido de soledad, nota esta mitigada cuando ve un buque de su país, su extensión territorial en cualquier parte del mundo, y con el que van industrias, lengua, costumbres, tradiciones, prestigio y gérmenes de negocio. Si es frecuente que en las iniciaciones de un conflicto internacional el jefe de las fuer-

zas navales necesite resolver problemas que envuelven la honra de la nación, también es cierto, y más peligroso, el hecho de que en manos de cualquier tripulante se halla la reputación nacional.

La Marina es, pues, en tiempo de paz, el instrumento inmediato de la diplomacia.

Llegada la guerra, diga lo que quiera, el cada vez más atropellado Derecho, el más fuerte tiende a echar de la mar, al más débil. En estos días notamos casos característicos. Bloqueo y contrabloqueo motivan la escasez de navegación, y ésta la penuria en que vivimos.

Pasando de los efectos negativos a los positivos, vemos que, al pesar sus intereses en el que hasta ahora se ha llamado Extremo Oriente y ahora Asia Oriental, Inglaterra, para conseguir la alianza de los Estados Unidos, tuvo que renunciar a la japonesa. Decisión que le imponía o hacer fuerte escuadra en el Pacífico o confiarse al poder de la norteamericana. Esta segunda decisión ha conducido a la actual tragedia sajona.

Igualmente a Holanda la ha perdido en el mismo océano entregarse a la confianza excesiva en su pacto tácito con Inglaterra, olvidando que, caso de alianza, es preciso ofrecer mucho para exigir mucho también.

Aunque la propia Inglaterra tuvo que renunciar al "espléndido aislamiento" de su apogeo, también es cierto que, a veces, mejor que expresa alianza conviene poder bastante para que se coticie una eventual amistad.

Parecido caso al de Holanda ha amenazado en todo tiempo a Portugal, tan vulnerable en la Península como en sus islas y colonias, ya que, falto de poder, sólo se ha defendido mediante alianza con Inglaterra. Política marítima hispano-lusitana fuera conseguir esa seguridad concertando y aprovechando sus fuerzas.

Primera tesis de esa política es conocer nuestras necesidades ante casos concretos, pues según ha dicho un técnico portugués, "desarrollar planes sin fin preciso y determinado es como hacer ejercicios de fuego sin blanco".

Como toda política, y muy especialmente la marítima, está condicionada por la geografía, hemos de tener en cuenta la posición de España, cada día más ventajosa, pues aunque (contra lo que a primera vista parece) no es el país europeo más cercano a América, sí es uno de los principales centros de la navegación mundial, y lo será más conforme se desarrolle y civilice África y según se intensifiquen las comunicaciones entre ese continente y América del Sur. De esa posición derivan varias necesidades patentes cuyo enunciado debemos conocer todos.

La primera necesidad (ya por fortuna sentimiento general y secreto a voces) el dominio del Estrecho. Su defensa parece ahora más que nunca relativamente fácil. Pero de este problema sólo corresponde hablar a los militares de mar, tierra y aire, ya que esa local defensa es mero detalle cuya realización exige el dominio de ambas orillas; por lo que, en rigor, el Estrecho se defiende en los campos de la Península y de Marruecos, en los mares limítrofes y en la atmósfera que cubre a unos y otros.

Por tanto, esa necesidad primera se relaciona con cuanto afecta al Mediterráneo; el cual, si no es para nosotros como para Francia, único paso al Norte de África, ni como para Italia (con el Adriático), única vía libre de abastecimiento y comunicación con el mundo, necesitamos imperiosamente, y más por lo que al Estrecho se refiere, que Marina y Aviación combinadas nos aseguren ese mar entre la Península y Baleares.

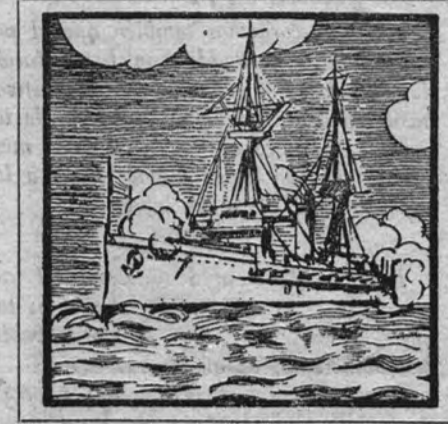
En el Atlántico nuestra política marítima tiene su máximo interés cifrado en la seguridad de las Canarias (de igual valor para nosotros que para Portugal tiene la de Madera, Azores y Cabo Verde) y en la necesidad de mantener libre el camino hasta América Española. Ambas necesidades presuponen el dominio de la costa africano-occidental, al menos hasta la altura de Canarias y Río de Oro, ya que la pequeñez de la colonia guineá no nos impone costosa protección como representan para Portugal las suyas tan grandes, abundantes y lejanas.

Es decir: que aparte los comunes a toda nación marítima, tenemos como pro-

blemas propios esos dos esenciales del ideal español: dominio del Estrecho y conservación de nuestro contacto y acuerdo con el debido prestigio en los países hispánicos. Si, pasada esta guerra, España no consigue aquel dominio ni mejorara ante la América hispana su posición económica y moral, será nuestro mayor fracaso y aun el de la justicia inmanente histórica.

Otras veces he dicho que "desde que desapareció nuestra bandera de aquellos antiguos territorios españoles, pocos buques de guerra y contadas veces hemos tenido de estación en los países que hablan nuestro idioma, cuando debiera ser número obligado de nuestro programa naval una Escuadra que, casi de modo permanente, se paseara por América e hiciera algún viaje a Filipinas (país que suele olvidarse al hablar de los hispánicos). Escuadra compuesta de buques modernos y grandes (acaso a cruceros como el "Canarias"), y que, sobre modelo en su clase, resultaran exponente y propaganda de nuestra construcción naval".

Respecto sus tripulaciones exponeré una idea, antigua en mí y a medias realizada en agosto del 36, para tripular los buques que salieron de El Ferrol a los primeros choques contra los rojos. No me corresponde hablar de mandos y oficialidad, ni de empleos técnicos, ni aun del núcleo de las dotaciones, pero considero que pudieran integrar éstas parcialmente muchos que buscaran trabajo fuera de España, y a quienes se proporcionase así el medio de visitar los países de que hablamos. El médico joven, de enfermero; el músico, en la banda; el ingeniero, en las máquinas o la artillería; el de profesión no aplicable a nada específico, a



bordo, alistado en la guarnición de Infantería. Personal escogido que diera inmejorable impresión en tierra por su cultura. Los así alistados estarían en excelentes condiciones para juzgar su porvenir en cualquiera de las naciones visitadas una vez cumplido su servicio.

La Marina militar es necesidad derivada de la mercante, pero tan imprescindible que no resulta nuevo mencionarla en primer término, ya que abre y asegura el camino a la que debe realizar el comercio y hasta crearlo donde no exista.

Es completísimo el problema de conjunto que integran cuantos se refieren a la Marina mercante, ya que para ella no procede la actuación directa del Estado, al que sólo toca señalarle orientación y ofrecerle premios y estímulos, aparte la seguridad que supone la Armada. También he dicho hace poco, al clausurar el ciclo de conferencias organizadas en el Museo Naval por la Subsecretaría de Prensa y Propaganda, que "sólo el problema de la Marina mercante exige varios Congresos donde se vaya estudiando lo relativo a su aumento y construcción nacional íntegra; donde se fije el número de toneladas que corresponden a nuestra población y riqueza, pero sin olvidar, como oportuno coeficiente, que existen una minúscula Noruega con mayúscula Flota de comercio, y una Italia que la posee también, aunque no tiene hierro ni carbón como nosotros. Verdad que España no es término natural de línea para las trasatlánticas, pero ese grave obstáculo no puede considerarse prohibitivo para que tengamos navegación propia mucho más intensa que la actual, no sólo entre Europa, África y escalas asiáticas de Levante, y entre España y América, sino estableciendo entre los países hispánicos navegación de cabotaje español a largo de sus costas atlánticas y del Pacífico, y líneas a través de este océano hasta sus islas más lejanas, para transportar productos entre las mismas y sin tocar a nuestras costas, pero basándose en nuestra capacidad para hacer y tripular buques. Plan ambicioso, pero que no debe



juzgarse de antemano imposible. Si hay razones que se opongan, examínese hasta llegar a una u otra conclusión, que no creo fuera en absoluto adversa bien estudiada, en país que, al cabo, tiene carbón, hierro e industria siderúrgica, y tal muchedumbre de buenos marineros natos, como formados en la pesca".

La cual es la segunda, si no la primera, de nuestras fuentes de riqueza. Este de la pesca es el problema que más se ha vulgarizado los años últimos por dos razones: una, prosaica, la que afecta directamente al estómago en época de penuria; otra, elevada, que constituye una de las preocupaciones e iniciativas más nobles y simpáticas de nuestro Caudillo.

La pesca lleva envuelto otro problema no menos importante: el estudio científico de la mar, la oceanografía en sus dos aspectos: el físico, de climatología, corrientes, profundidades, etc., que importan para fines marítimos (más los de guerra, pero también los mercantes), y mucho también para la Aviación, y el de biología, necesario al aprovechamiento racional de la pesca, lo mismo la costera que la de altura y para los establecimientos ostreros, cetarios y atunares. El estudio biológico del percebe o del langostino entra tanto en la política marítima como el de las líneas de navegación o los puertos, y a su vez, los puertos comerciales y los faros, son tan política marítima como las bases militares.

A propósito del beneficioso efecto que alcanzase la intensificación de nuestra Flota de comercio, no quiero callar otro plan que propuse y estuvo en estudio los últimos años del benéfico Gobierno del general Primo de Rivera, y que se refería a la construcción de uno o varios buques-exposiciones. Aún tengo en mi poder notable proyecto del renombrado ingeniero naval D. Juan Antonio Suances. Pero si se considera oneroso ese medio (del que ahora "por primera vez" se ha hecho modesto ensayo), considérese que todo buque es ya exposición por sí mismo, pues propaga los artículos más variados. Por ejemplo: nuestros vinos, que en la mayoría de la América española no luchan contra productos indígenas, sino contra otras bebidas exóticas que allí se usan, ya por "snobismo" (que aquí también padecemos), ya, y sobre todo, por no cuidar aquellos mercados. De igual modo debería hacerse en América "la campaña del aceite", hasta anular la absurda prevención contra ese condimento tan sano, tan superior a la grasa con que guisan allí su admirable cocina, de raigambre andaluza. De igual modo los buques de comercio van propagando azulejos, conservas, encajes, tantas cosas que integran el poder marítimo.

La política marítima, que engrandece a un pueblo, daría a España riqueza y prestigio, y debe fundarse en la industria nacional, que utiliza y precisan íntegramente la Flota militar y la mercante, que no sólo suponen construcción de cascos y de máquinas, sino muebles y barnices, sextantes y agujas giroscópicas.

La pura vida material, lo que supone el alimento, descansa en dos fuentes de riqueza: la agricultura (con la ganadería y la caza) y la pesca; todo lo demás es secundario y permite modos muy diversos de desarrollo. Nuestra política marítima, según plan bien estudiado y sentido por todos, pudiera dedicar toda la actividad a la mejora e industrialización del campo y a la pesca, y orientar el resto de la industria a la navegación de comercio, que nos daría lo demás "por añadidura". Sostendría ese comercio el poder naval, pues, por desgracia, resulta cada día más justa la máxima de nuestro gran poeta Marquina, de "que no mueve corazones, brazo que no mueve espadas".



CA A DE ALVAREZ

instalaciones eléctricas

resuspuestos gratis

om rcio. 15 - Teléfono 1735 - TOLEDO

LA MISION DE LA MARINA

Por **LUIS CARRERO**

DE los tres elementos básicos—Ejército, Marina y Aviación—que integran el "poder militar" de las naciones, que es, a fin de cuentas, el verdadero instrumento—activo o en estado potencial—de su política exterior, la Marina es para no pocos el más desconocido y, desde luego, el menos comprendido. Es natural; porque es una cuestión de contacto con el medio en el que la Marina, militar o de comercio, desarrolla su actividad. Sobre la tierra vivimos todos y el medio aire está sobre nuestras cabezas de una manera permanente. A pesar de ser la Aviación de ayer y la actividad marinera tan vieja como el mundo, en pocas regiones del Globo es hoy extraordinario el espectáculo de un avión en vuelo y, sin embargo, ¿cuántos millones de hombres ni han visto el mar ni tienen el menor concepto del papel que éste desempeña en su vida! Para todos es fundamental la carretera o la vía férrea que pasa por la población en que viven, porque por ella reciben lo que necesitan y envían lo que lo que producen, pero no se paran a pensar que esas carreteras y esos ferrocarriles no son sino elementos, pequeños como granos de arena, de una "inmensa red de tráfico mundial", que tiene sus arterias principales a lo largo de la inmensa extensión de mares y océanos, sobre el cual radica toda la vida económica de la Humanidad.

Cuanto el hombre necesita hoy para su vida, se fabrica con todo género de materias primas, cuyos centros de producción están desigualmente repartidos por la superficie del planeta; de aquí la absoluta necesidad de una continua "corriente de tráfico", que va de los centros productores de materias primas a los centros industriales, para salir de éstos, transformados en artículos manufacturados, a repartirse por los centros de consumo que abarcan ya todas las regiones de la tierra, y como, sobre ser el elemento líquido el medio que permite el máximo rendimiento a los transportes, el

mar es elemento de conexión entre todas las tierras, las "comunicaciones marítimas" juegan un papel tan de primer orden en el tráfico mundial, que absorben por sí solas el 80 por 100 del transporte. Antes de estallar la actual guerra mundial, el tráfico marítimo corría a cargo de un total de 31.186 buques mayores de 100 toneladas, con un desplazamiento global de 69.439.659 toneladas de arqueos, lo que equivale, poco más o menos, a la capacidad de transporte de 190.000 trenes de 50 vagones cada uno o de diez y nueve millones de camiones de cinco toneladas.

Pues bien; si todas las naciones necesitan durante los tiempos tranquilos de la paz del tráfico con el exterior, porque ni remotamente pueden vivir con su producción propia y tienen que cambiar las materias o artículos que les sobran por aquellos de los que carecen, cuando llega la guerra esta exigencia se agudiza mucho más por evidentes razones. Ni la nación de suelo más pródigo y dotada de la más poderosa industria puede bastarse a sí misma en tiempo de guerra. De una manera fatal, por razones físicas inmodificables, tienen todas que abastecerse en gran proporción de lo que producen otros países, amigos o neutrales. Si las comunicaciones con éstos, por razones geográficas o políticas, pueden ser establecidas exclusivamente por vía terrestre, la nación en cuestión puede prescindir del mar; puede hacer la guerra y lograr la victoria sin necesidad de las comunicaciones marítimas. Su acción militar en el medio mar puede entonces limitarse a atacar las comunicaciones marítimas del adversario, pero si, por el contrario, la geografía o la situación política imponen la exigencia de que ese indispensable tráfico con el exterior tenga lugar a través del mar, entonces la seguridad de estas comunicaciones marítimas es la condición "sine qua non" para ganar la guerra. Si faltan, todo está perdido, porque el Ejército, la Aviación y la nación entera, desgastándose sin poder reponer sus energías con los productos que llegan de fuera, irán poco a poco agotándose hasta su total aniquilamiento.

Esta circunstancia, verdaderamente fundamental, de que una nación de "condición marítima"—y por tal se entiende la que necesita ineludiblemente del mar para su vida—se ve precisada a asegurar sus comunicaciones marítimas como condición previa para ganar la guerra, no se aprecia, en general, en toda la magnitud de su evidencia, y no pocos pueblos han pagado a precio de derrota esta ceguera, hija de su falta de comprensión del mar. Desde Cartago a los Imperios Centrales de 1918, la Historia está llena de ejemplos de esta clase.

Quien "in pectore" se haya hecho alguna vez la pregunta de que para qué sirve la Marina, y quien desconozca que en nuestra guerra de Liberación, por ejemplo, un tráfico de 25 millones de toneladas de carga en 65.391 viajes de buque (55 entradas o salidas diarias en los puertos nacionales) hizo posible la Vic-

toria, ya tiene, en cuanto antecede, la respuesta a su interrogación: La misión de la Marina es asegurar la libertad de las comunicaciones marítimas propias y atacar las del adversario. Si la nación es de "condición marítima" y la primera parte de la misión no se cumple, la guerra se pierde fatalmente. Inglaterra ha cortado desde el principio de la guerra las comunicaciones por mar de Alemania, pero si no logra defender las suyas,

perderá la guerra, porque la Alemania de hoy es nación de "condición continental" y puede hacer la guerra prescindiendo del mar. Los Imperios Centrales de la pasada guerra, por estar cercados en el Continente, eran de condición marítima, y, a pesar de la enorme potencia de sus Ejércitos y de invadir gran parte del suelo enemigo, fueron derrotados porque no contaban con los caminos del mar.

¿Cómo se protegen las comunicaciones marítimas? En primer término, consiguiendo la superioridad en las fuerzas navales "de superficie". Los submarinos y los aviones pueden atacar las comunicaciones del contrario, pero "no pueden defender las propias".

Ahora bien; la superioridad en fuerzas de superficie sólo radica en el número de acorazados, entendiéndose por acorazado el conjunto en el que radica, a la vez que la máxima potencia ofensiva, la máxima capacidad de resistencia; conjunto éste que encarna el poder militar sobre el mar y que, si bien hace años podía concentrarse en "una unidad", hoy no se logra sino en una agrupación de elementos navales y aéreos. El torpedo de submarino, torpedero o avión, y la bomba de este último han hecho que la protección del acorazado "se salga del buque", y hoy un acorazado no es sino un conjunto formado por un buque de línea y un grupo de destructores antiaéreos y de aviones de caza que acompañan al primero a bordo de un portaaviones. Por esto, ni el "Bismarck" en el Atlántico, ni el "Prince of Wales" en la costa de Malaca eran acorazados; les faltaba la protección de la escolta y, al no tenerla, no residía en ellos, con la máxima potencia ofensiva de sus cañones de grueso calibre, la máxima protección que asegurara su conservación "a flote".

Hoy estamos viendo cómo la superioridad de los 12 acorazados nipones, lograda con el golpe de mano de Pearl Harbour y con la destrucción de los dos buques de línea británicos, condenados a muerte al carecer de destructores y de caza propia, está haciendo posible que el Ejército japonés se extienda sobre el Pacífico como una mancha de aceite y se apodere de todas las ricas posesiones anglosajonas. Sin esta libertad de utilizar los caminos del mar que la Flota de superficie asegura, aunque el Ejército japonés fuese cien veces superior a lo que es en realidad, el Pacífico sería para él un foso infranqueable, como lo es el Atlántico para el alemán.

El primer escalón de la seguridad de

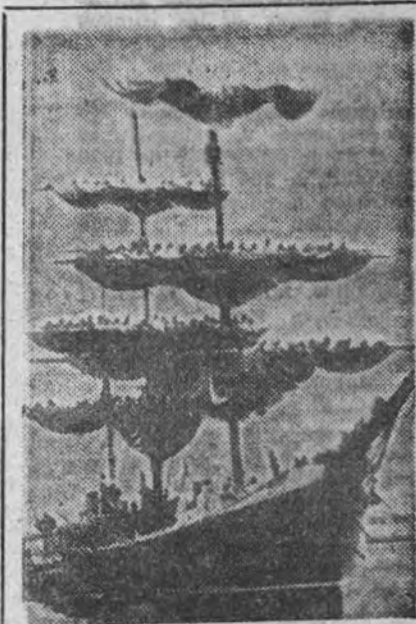
las comunicaciones marítimas es la Flota de superficie (buques de línea, portaaviones, cruceros y destructores). Pero no basta; hacen falta además, en enorme proporción, los elementos de protección inmediata del tráfico mercante: los cazasubmarinos y aviones de caza que defienden a los convoyes de los ataques de aquellos "corsarios", submarinos o aéreos, que por su especial naturaleza escapan a la acción de la Flota.

Un país de condición marítima necesita, en primer término, "una Marina mercante" de capacidad y características suficientes a sus necesidades de transporte, y después, "una Flota de superficie" superior a la adversaria, que destruya a ésta o la tenga inmovilizada, además de todos los elementos necesarios para la protección de los convoyes contra submarinos y aviones. Con esto, la guerra se puede ganar; sin ello, se pierde fatalmente.

Cuando la superioridad marítima existe, la Flota no sólo asegura las comunicaciones propias, sino que corta de raíz las adversarias y, por tanto, pone al litoral propio a cubierto del peligro de un desembarco enemigo. Al mismo tiempo, la posibilidad de emplear el mar como camino, consiente no pocas combinaciones en orden a la cooperación con el Ejército de tierra.

En tanto que el transporte aéreo no sustituya al transporte marítimo, lo cual no parece posible pues no hay que pensar en unos cuantos viajeros ni en unos kilos de correspondencia o de mercancía preciosa, sino en los millones de toneladas de carbón, de petróleo, de mineral y de cereales que circulan por el mar, la nación que siendo, por razones geográficas, de condición marítima, no edifique su poder militar sobre los sólidos cimientos de una eficiente y bien concebida Marina mercante y de una poderosa Flota militar, podrá tener la apariencia de un gigante mientras dure la paz, pero al llegar la guerra el gigante tendrá los pies de barro.

Marzo de 1942.



El buque-escuela de Marina "Galatea"



Infantería de Marina en un desfile

!!LABORATORIOS!!

PARA QUE SUS ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS ADQUIERAN MAYOR PRESENTACION HAN DE IR ENVASADAS EN ESTUCHOS FABRICADOS POR LA CASA BERRIO

Agustín Berrio Martínez

María Auxiliadora, 43-45-47

Teléfono 21660

SEVILLA

Primera casa en Andalucía

BODEGAS PRADO

Criador y exportador de vinos

Bodegas en:
DAIMIEL-BOLAÑOS-PEDRO MUÑOZ

Casa central:
DAIMIEL (Ciudad Real)

Bodegas:
Martín Soler, 8
Teléfono 71918
MADRID

Marcos Mariño

Mosaicos - Material
de construcción y sanitario
CACERES

Domingo Vela Rey

FABRICACION MECANICA de
AZUCARES ESTUCHADOS
COLONIALES, ACEITES, VINOS y LICORES
AGENCIA de TRANSPORTES
AVENIDA DE PORTUGAL, NUM. 5
Teléfs: Almacén, 1896; Agencia, 1930
CACERES

Bruguier y Trujillo

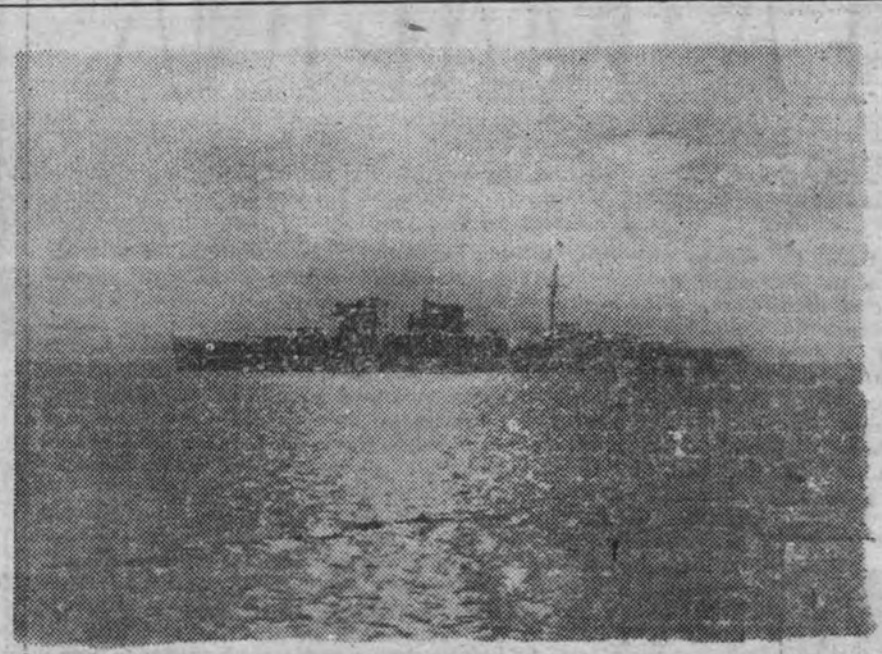
ACEITE
DE
OLIVA
Y
ACEITUNAS
SEVILLANAS
FABRICA
DE
JABON

Calle de Saturno, número 17

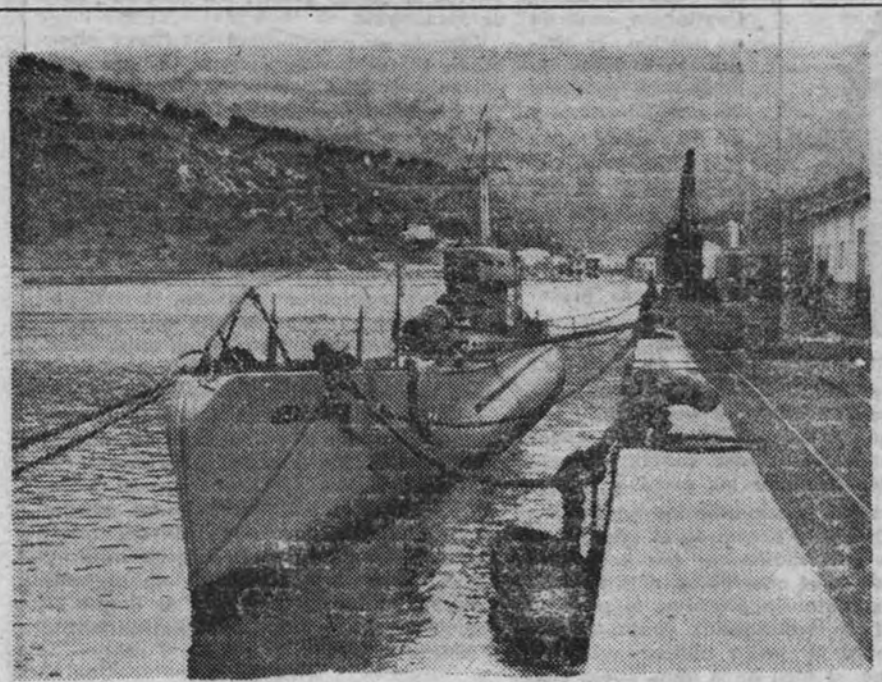
Teléfono 26715

SEVILLA

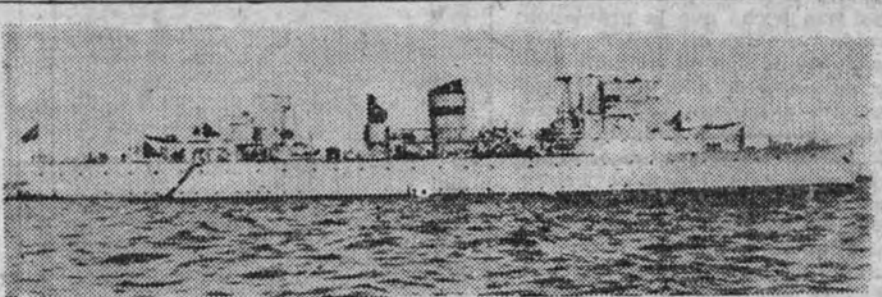
LA ARMADA



Crucero "Balears"



Submarino "General Sanjurjo"



Minador "Júpiter"

LO SELECTO
CAFE SUIZO
TOLEDO

Jabones Rentero
Aportado 99
CACERES

Refinerías y Fábricas de
aceites de oliva y arujo
Jabones vinos y alcoholes

Oleivinícola de Centro de España, S. A.

Teléfono número 36
Telegramas y telefonemas:
OLIVI

DAIMIEL (C. Real)

Sucursales:
VILLA DEL RIO (Córdoba)
MORA (Toledo)

La Armada española se compone en la actualidad de las siguientes unidades:

6 cruceros = 45.000 toneladas:
1 tipo "Canarias", 3 tipo "A. Cervera", 1 tipo "Méndez Núñez" y 1 tipo "Navarra".

20 destructores = 28.500 toneladas: 13 tipo "Sánchez Barcáiztegui", 2 tipo "Melilla", 2 tipo "Huesca" y 3 tipo "Alsedo".

9 submarinos = 10.000 toneladas: 3 tipo "D" (en construcción), 2 tipo "General Mola", 3 tipo "C" y 1 tipo "B".

6 minadores = 11.500 toneladas: 4 tipo "Júpiter" y 2 tipo "Eolo".

4 cañoneros = 5.600 toneladas: 3 tipo "Cánovas del Castillo" y 1 tipo "Calvo Sotelo".

3 buques escuelas: "Juan Sebastián Elcano", "Galatea" y "Virgen de la Caridad".

2 buques planeros: "Toño" y "Malaspina".

6 torpederos.

21 lanchas rápidas: 8 torpederas y 13 antisubmarinas.

11 guardacostas.

1 petrolero: "Plutón".

2 transportes: "Contramaestre Casado" y "Castillo Arévalo".

Por considerar de interés para los españoles conocer el historial de estos barcos, algunos de ellos cubiertos de gloria en la Cruzada, hemos decidido hacer una breve reseña de cada uno, añadiéndole la de los perdidos.

Ciertamente es una Flota muy modesta, pero unánimes a los ardientes deseos del Caudillo el programa de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S., y afirmemos que en un próximo y brillante porvenir dispondrá la Patria de la Marina que necesita: unidades actuales no son, en realidad, más que un jalón en que se basa su futuro desarrollo.

En julio de 1936, la Flota española estaba constituida por las siguientes unidades:

2 acorazados: "España" (ex "Alfonso XIII") y "Jaime I", botados en 1913 y 1914 respectivamente.

16.000 toneladas; 8 cañones de 30,5 centímetros, en torres dobles; 20 de 10,1 centímetros y 2 de 7,6 centímetros, antiaéreos; 20 nudos.

"JAIME I".—Historia triste y dolorosa de un barco en el que anidó la traición. Fondado en Vigo el 19 de julio de 1936, se hace a la mar; al día siguiente, la tragedia: Seiscientos hombres de una dotación sanguinaria y cruel, obcecada por absurdas prédicas libertarias, atacando a un puñado de valientes, tres o cuatro oficiales, que en el puente cumplían su deber, y al resto de la oficialidad, que, presurosa, acudía en socorro de sus camaradas y compañeros. En el epílogo, el Gobierno rojo alentando a los demás barcos a que siguesen el ejemplo. Este es el origen del martirio de tanto y tanto oficial de Marina muerto en olor de Patria.

Después, la serie de actos vandálicos en rojos escenarios de Málaga, Almería, Bilbao y Cartagena; por último—divina Providencia—, el barco vuela por explosión interna en Cartagena, arrastrando a la muerte a una gran parte de la criminal dotación.

El glorioso Ejército encontró al entrar en la base naval a un casco de costados retorcidos, ennegrecido y sucio como las almas que últimamente lo habían habitado. Hoy se purifica en el fuego, pues se desguaza para la Comisión de la Charra.

"ESPAÑA".—Arrinconado en Ferrol por una República que odiaba a las instituciones armadas para poder entregar con facilidad a la Patria al tirano georgiano, es ocupado por la Marina azul, tras vencer la resistencia de una dota-

ción que había afirmado su credo comunista con el asesinato de la oficialidad.

Purificado y remozado, el "abuelo", cariñoso nombre con que lo bautizó las falanges marineras, se hizo a la mar, orgulloso de lucir la roja y gualda, para luchar por España en el Cantábrico. Allí sucumbió después de brillantes servicios: Fué persiguiendo a un contrabandista inglés que intentaba entrar en Santander el 30 de abril de 1937. Una mina, corrida de un campo propio, le abrió tremenda herida en el pantoque.

No está de más recordar que la "no beligerancia" y la continua presencia en la costa roja de un fuerte destacamento de la Flota británica, entre el que se encontraban los acorazados "Hood" y "Royal Oak" y el crucero "Southampton", que por extraña coincidencia han sido borrados "violentamente" de las listas del Almirantazgo, impedía a nuestros barcos detener a los contrabandistas ingleses fuera de las aguas jurisdiccionales. Por esta razón, los nuestros tenían que acercarse tanto a tierra y exponerse tanto; por eso nuestro acorazado, en servicio de patrullero, pues al principio era escasísimo nuestro material flotante, se hundió.

2 cruceros: "Canarias" y "Balears", botados en El Ferrol del Caudillo en 1931 y 1932 respectivamente.

10.000 toneladas; 8 cañones de 20,3 centímetros, en torres dobles; 8 cañones de 12 centímetros, antiaéreos; 12 tubos lanzatorpedos de 53 centímetros; 33 nudos.

Pareja de barcos cuya construcción había retrasado tanto la República, y, por consiguiente, beneficiado tanto al Glorioso Movimiento Nacional. En julio de 1936 ambos estaban en construcción todavía; en julio de 1936, sobre sus cubiertas empezó inusitada actividad; en julio de 1936, la Marina cifraba en ellos todas sus esperanzas, porque preveía larga y dura la guerra.

"CANARIAS".—El día que se liberó el Alcázar salía por primera vez a la mar en son de guerra, en compañía del "Almirante Cervera". ¿A dónde? Dos días después conquista para España el Estrecho de Gibraltar y abre el tráfico con Marruecos. El glorioso Ejército de África afluye con regularidad—desde entonces—a cosechar laurel en los campos peninsulares.

¿Qué hizo después el "Canarias"? Cojamos como ejemplo de su brillante estadística los datos comprendidos en los quince primeros meses de campaña, es decir, desde el 27 de septiembre de 1936 al 31 de diciembre de 1937:

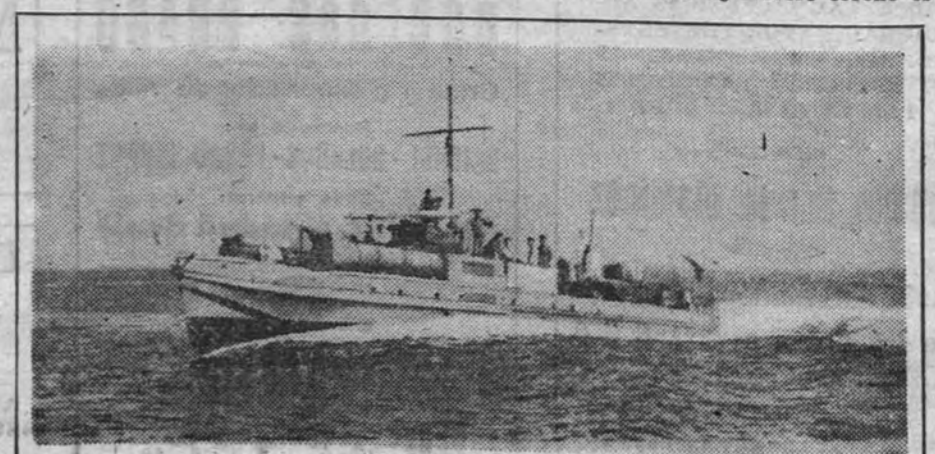
Salidas y entradas de puerto	178
Horas de navegación	6.385
Singladuras	340
Millas navegadas	104.022
Petróleo consumido, kilos	48.433.371
Acerte de máquinas consumido, kilos	27.329

Buques hundidos: "A. Ferrándiz", "Manuel", "Kon-somol", "SAC. 4" y "Marinero Cante" 6

Buques apresados: "Iñaque", "Ciudadela", "Chubert", "Karkov", "Ionia", "Cam-puzano", "Galdames", "Mar Cantábrico", "La Primavera", "Juan José", "Riri", "Planvik", "Romford", "Jaime II" y "J. J. Sister" 15

Convoyes protegidos 58

"BALEARES".—Mucho más retrasado que su hermano, no pudo incorporarse a la Flota hasta el 28 de diciembre de 1936, aún faltándole dos de sus gruesos cañones. Pero vino bien el refuerzo, porque en la segunda fase de las operaciones que nos llevaron la conquista de Málaga era de esperar la aparición del grueso rojo, que había regresado al Mediterráneo después de corta e inútil estancia en el Cantábrico. El 8 de febrero coronó el



Lancha rápida torpedera

A ESPAÑOLA

esfuerzo; los rojos, en su parte oficial, dijeron: "Las fuerzas facciosas, apoyadas por las Escuadras fascistas alemana e italiana, ocuparon Málaga." Por lo visto, nuestros tres cruceros y los dos modestos cañoneros que los acompañaban habían cambiado de nacionalidad.

Trece meses duró la vida militar del "Balears", su triunfal vida guerrera; en su haber, extraordinarias victorias; en su muerte, alzando su popa al cielo, en profecía, mientras su dotación subía a montar su guardia sobre los luceros, entre el clamor y armonía del himno inmortal de la Falange.

3 cruceros: "A. Cervera", "Cervantes" y "Galicia" (ex "Libertad", ex "Príncipe Alfonso"), botados en 1925 y 1928.

7.500 toneladas; 8 cañones de 15,2 centímetros; 4 cañones de 10,1, antiaéreos; 12 tubos lanzatorpedos de 53 centímetros; 33 nudos.

"A. CERVERA".—El primer barco azul que se hizo a la mar. En el día 18 de julio de 1936 y sublevado, fué reconquistado por nuestras fuerzas, conducidas, en alarde de valor y pericia, por el capitán de fragata Salvador Moreno (hoy ministro de Marina), premiado por el hecho heroico con la Cruz Laureada de San Fernando. El 25 de julio se hizo a la mar, en viaje de instrucción de su improvisada y escasa dotación; el 29 ya estaba frente a Gijón ayudando a su guarnición.

La acción del "A. Cervera" frente a Gijón pertenece a la Historia; al "A. Cervera" le correspondió el triste honor de recoger el último aliento de los mil veces heroicos infantes e ingenieros que en Simancas mantuvieron tan alto el pabellón.

El primer año de guerra, hasta el 18 de julio de 1937, anotamos como índice:

Salidas y entradas de puertos	192
Horas de navegación	4.776
Millas navegadas (más de tres vueltas al mundo)	69.117
Petróleo consumido, kilos	36.000.000
Disparos efectuados (2.457 de 15,2 centímetros y 809 de 10,1 centímetros)	3.266
Buques hundidos o capturados (3 de ellos de guerra)	17
Buques reconocidos	195
Ataques aéreos sufridos	46

(En el ataque número 52, en el II Año Triunfal, por 19 aparatos rojos, frente a Valencia, tuvo 93 bajas, de ellas 3 oficiales y 16 marineros y soldados muertos.)

"MIGUEL DE CERVANTES" y "GALICIA".—Sublevados frente a Cádiz, sus dotaciones consiguieron apoderarse de los barcos después de asesinar a los jefes y oficiales. Fueron recuperados en Argel cuando hasta allí los arrastró la derrota, y conducidos a El Ferrol del Caudillo, donde se hallan sometidos en la actualidad a importantes obras de modernización.

"NAVARRA" (ex "República", ex "Reina Victoria Eugenia").—Botado en 1915. 4.857 toneladas; 6 cañones de 15,2 centímetros; 4 cañones de 8,8 centímetros, antiaéreos; 27 nudos.

En La Carraca, desarmado el 18 de julio de 1936, se utilizó en los primeros momentos como batería flotante para la defensa de Cádiz. Terminado el peligro de agresión, fué conducido a El Ferrol del Caudillo, donde se le sometió a grandes obras de modernización, saliendo a la mar el 16 de junio de 1938 para incorporarse a las fuerzas de bloqueo del Mediterráneo.

"MENDEZ NUÑEZ".—Botado en 1917. 4.509 toneladas; 6 cañones de 15,2 centímetros; 4 cañones de 4,7 centímetros, antiaéreos; y 12 tubos lanzatorpedos de 53 centímetros; 24 nudos.

Encontrándose en Fernando Pó al iniciarse el Movimiento, se sublevó, incorporándose más tarde a la Flota roja. Fué recuperado en Argel.

Destructores: "SANCHEZ BARCAIZ-TEGUI", "JOSE LUIS DIEZ", "ALMIRANTE FERRANDIZ", "CHURRUCA", "LEPANTO", "ALCALA Galiano", "ALMIRANTE VALDES", "ALMIRANTE ANTEQUERA", "ALMIRANTE MIRANDA", "GRAVINA", "ESCANO", "ULLOA", "J. JUAN" y "CISCAR".—Botados entre 1928 y 1935. 1.536 toneladas; 4 cañones de 12 centímetros; 6 tubos lanzatorpedos de 53 centímetros; 36 nudos.

Los 14 al servicio de los rojos. El "Almirante Ferrándiz" fué hundido en el Estrecho por el "Canarias", y el "Ciscar", hundido por la Aviación nacional la víspera de la conquista de Gijón, fué puesto a flote y reparado, entrando a nuestro servicio en febrero de 1939.

Destructores: "ALSEDO", "VELASCO" y "LAZAGA".—Botados en 1920. 1.044 toneladas; 3 cañones de 10 centímetros; 2 cañones de 4,7 centímetros, antiaéreos, y 4 tubos lanzatorpedos de 53 centímetros.

De ellos, sólo el "Velasco" perteneció a la Flota nacional desde el primer momento.

Brillante historial e infatigable campaña en operaciones de crucero y de minado; salvador de la dotación del "España" en supremo esfuerzo de valor, y corriendo extremado riesgo. "O nos hundimos todos—dijo su comandante—o nos salvamos todos."

Submarinos: 6 unidades tipo "B".—715 toneladas; 1 cañón de 7,6 centímetros y 4 tubos lanzatorpedos de 45,7 centímetros; 16 nudos en superficie y 10 en inmersión.

Los seis cayeron en manos de los rojos. El "B-6" fué hundido por el remolcador "Galicia" en heroica acción; el "B-5", por la Aviación nacional, en el Estrecho; el "B-4" se encontró varado y destruido en Portman.

Submarinos: 6 unidades tipo "C".—1.290 toneladas; 1 cañón de 7,6 centímetros; 6 tubos lanzatorpedos de 53 centímetros; 16 nudos en superficie y 8,5 en inmersión.

También los seis en poder de los rojos; el "C-3" fué hundido frente a Málaga; el "C-5" en aguas de Santander, y el "C-6" en Gijón.

Minadores: "JUPITER", "VULCANO", "MARTE" y "NEPTUNO".—2.100 toneladas; 4 cañones de 12 centímetros; 2 de 10 centímetros, antiaéreos; 18,5 nudos.

Estaban los cuatro en construcción en El Ferrol del Caudillo al empezar el Movimiento. Tres de ellos se incorporaron, en distintas épocas, a la Flota nacional. El más distinguido fué el "Vulcano", por vencer, en desigual combate, al destructor rojo "José Luis Díez", que salía de Gibraltar después de haber reparado averías que le causó el "Canarias". La página escrita por el valiente minador, merece los honores de ser tratada por separado.

Minadores: "EOLO" y "TRITON".—1.500 toneladas; 4 cañones de 10 centímetros; 18,5 nudos.

El primero ha sido entregado a la Marina recientemente; el "Tritón" lo será en breve.

Cañoneros: "CANOVAS DEL CASTILLO", "CANALEJAS" Y "DATO".—1.335 toneladas; 4 cañones de 10 centímetros; 18 nudos.

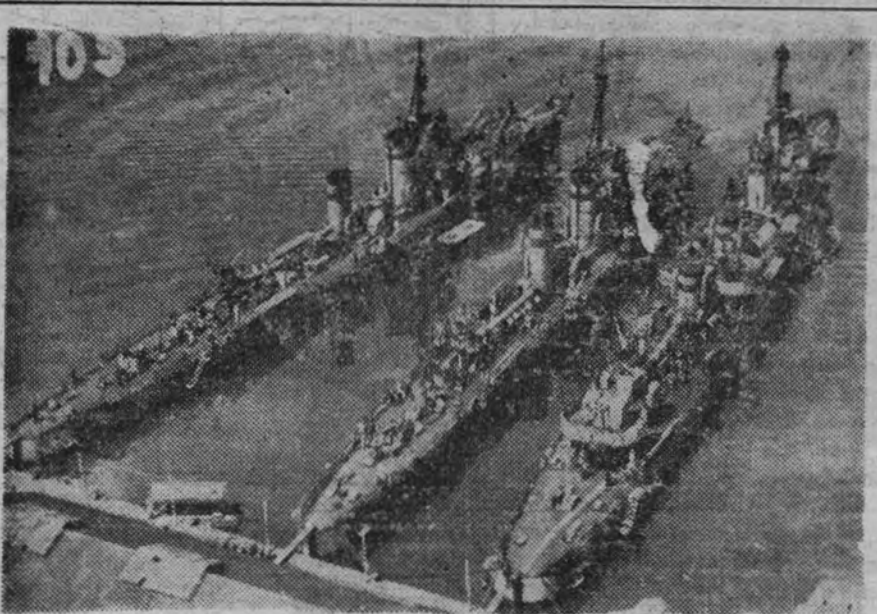
Los tres al servicio de Franco desde los primeros momentos. De ellos se distinguió el "Dato" en el famoso convoy del 5 de agosto; al día siguiente fué destruido en Algeciras por la artillería gruesa del rebelde "Jaime I". Conducido después a San Fernando, fué reparado, entrando de nuevo en servicio.

Cañonero "CALVO SOTELO".—1.700 toneladas; 4 cañones de 10 centímetros; 20 nudos.

En construcción para la Marina mejicana, fué incautado por nuestro Gobierno para incorporarlo a la Flota nacional.



Crucero "Canarias"



Destructores "Melilla", "Huesca" y "Teruel"

Destructores: "MELILLA", "CEUTA", "TERUEL" y "HUESCA" y submarinos "GENERAL MOLA" y "GENERAL SANJURJO".—Estas seis unidades fueron adquiridas en Italia durante la guerra para reforzar la Flota. Las seis prestaron servicios muy útiles y distinguidos, especialmente los submarinos.

Hariamos interminable esta relación si a ella uniésemos el historial, aun tan esquemático como el dado, de los cruceros auxiliares, bous y demás unidades que tan bien trabajaron durante la guerra. Los 44 buques hundidos al enemigo y los 337 apresados, 24 de ellos contrabandistas extranjeros, acreditan la labor constante y callada de una Marina modesta en medios, pero grande en espíritu. De sus 7.000 hombres cayeron 815 en el campo del honor durante la guerra; la revolución roja le arrebató a la mitad de su oficialidad.

La Marina, además de las medallas militares colectivas, ha tenido el honor de recibir seis laureadas individuales, incluyendo en ellas la de su capitán general, y veintiocho medallas militares.

¡Honor y gloria a su actuación!

L. FABIL

LABORATORIO "HYALOS"

Feria, 162 — SEVILLA

ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS

DENTIL HYALOS

ENCERADO BALSAMICO

PAPEL ANTICATARRAL

LOSAL (parasitocida humano)

DERMOSAL (recomendado en la rápida curación de los granos, irritaciones y pleores de la piel)

PASTILLAS BENZO-BALSAMICAS (curan los catarros, tos, y afecciones del pecho).

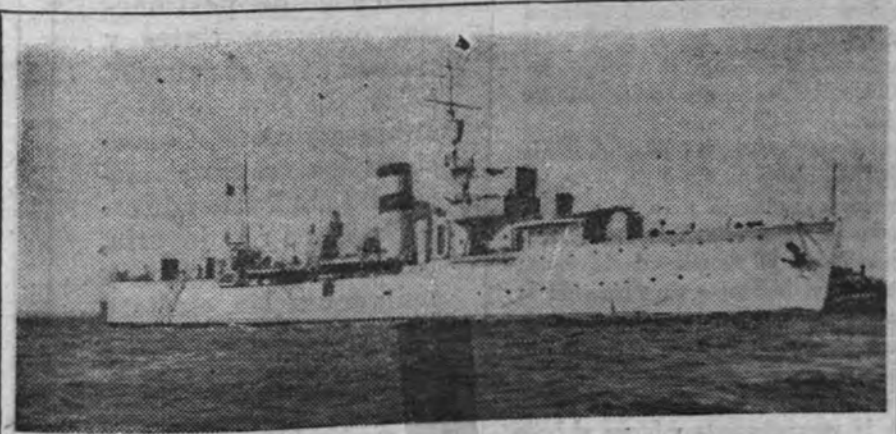
De venta en farmacias

Compañía Sevillana de Electricidad

— CAPITAL SOCIAL: 80.000.000 DE PESETAS —

Suministro de energía eléctrica para alumbrado y fuerza motriz en Sevilla y 209 poblaciones de las provincias de Sevilla, Cádiz, Huelva, Málaga y Badajoz.

Dirección de la Compañía
PAJARITOS, 12
SEVILLA



Cañonero "Dato"

CUANDO entra un barco en puerto usted no sabe lo que ha pasado en la mar. Si ha estado a punto de zozobrar por el temporal o la niebla o si ha estado en un tris de volar en combate o hundirse por torpedeamiento. En cuanto sale su dotación a tierra, los ve usted tan aseados y tan alegres, que lógicamente empezará a dudar de los temporales, las nieblas y los combates navales.

¿Por qué ese afán de los marinos de presentarse bien y de que no se les note en sus cansados cuerpos las privaciones, los peligros y los azares de la navegación y de la guerra?

He aquí, para los no iniciados, el gran misterio de la Marina.

LA SALUD

Si a usted le dicen que vivir hacinado en un cajón de acero flotante, que alimentarse sólo con víveres secos, en conserva o frigoríficos, que tener tasada el agua necesaria a la higiene, que no disponer de espacio para pasear, que estar sometido siempre a la humedad y bruscos cambios de temperaturas, que no respirar más que con ventilación artificial, es una vida sana, probablemente se sonreiría incrédulo.

Y, sin embargo, los marinos son fuertes y sanos.

Porque en la Marina, la educación física se cuida especialmente desde tiempos remotos. En la bella edad de las velas, la gimnasia se hacía de modo natural; no había mejor gimnasio que una alta arboladura. Unamos a ella el deporte del remo, el de la natación y los de fuerza, practicados todos al aire puro del inmenso mar, y tendremos un cuadro de la antigua fortaleza marinera. Para la Marina de hoy, mecánica y mecanizada, que aporta botes automóviles y máquinas de fuerza y suprime los elegantes palos propulsores, se complica el problema de la educación física y se resuelve con cuidados reglamentos, con profesores diplomados embarcados en los buques y con la construcción en las bases navales de magníficos campos de deportes. Los resultados obtenidos son francamente halagüeños. Véase si no en los Campeonatos Atléticos de la Marina las "marcas", de índice medio tan elevado.

De la otra gran rama de la educación física podemos citar, como ejemplo, una antigua costumbre: El traje de faena del marinero es blanco, exclusivamente por precepto higiénico, como son blancos los trajes de los enfermeros, no por lujo. Las grasientas máquinas y los sucios combustibles han impuesto un traje oscuro (gris en nuestra Marina, en sustitución del antiguo azul mahón) para cierta clase de trabajos. No obstante, se practica diariamente el "mudarse de blanco" en invierno y verano, para acreditar notoriamente la limpieza del cuerpo.

También es higiénica la ventilación, que renueva el aire de los espacios cerrados cada dos minutos, e higiénica la comida, que ha alejado definitivamente el fantasma del antiguo escorbuto y la moderna avitaminosis; son higiénicas todas las costumbres, lo que permite tener un tanto por ciento tan bajo de enfermos, que cuando se visita la enfermería de un buque apenas se encuentra alguno.

LA MORAL

No bastaría, sin embargo, un cuidadoso sistema de educación física para ser un marino perfecto; es necesario poseer una fuerte educación moral, y entre ella, como sus más firmes puntales, el patriotismo, el valor y la alegría.

El marino es patriota porque sabe, aun momentáneamente, lo que es perder a la Patria. La ama en la tristeza de dejarla —"partir se morir un poco"—y en la alegría de volver. La encuentra más bella al compararla con las demás. Piensa continuamente en ella en la soledad del mar.

Pero el viajar, el ver, el cambiar de ambiente es alegre. El marino es ingenuamente alegre. Todo le distrae, todo le divierte, porque la vida en tierra es variada comparada con su monotonía cotidiana.

El hombre de tierra, al interpretar esta alegría ha llegado a conclusiones absur-

EL MARINO

Por M. ARDENU



das: "una novia en cada puerto", "un continuo baile"... Ello es porque al marino ni se le ve en la mar ni cuando permanece en la base naval. Sólo se le conoce al aparecer en un puerto no frecuentado por los barcos de guerra, cuando la sociedad les obsequia, cuando su presencia es debida a la época de fiestas de la ciudad...; pero tres o cuatro días al año, ¿hacen el año del marino?

En cuanto al valor..., el valor del marino es una cosa muy complicada. Al ser humano, por naturaleza, le da miedo el mar, "la bestia gigante". Hay que estudiar, "vivir" el combate naval para darse cuenta de lo que es el miedo en la mar y el valor que lo domina.

El combatiente naval está solo, encerrado entre paredes de hierro, sin ver nada, sin enterarse de nada, pero presintiendo la tragedia. El artillero ve a veces al adversario, pero la mayoría de ellas no. El fogonero, el maquinista, el electricista o el radiotelegrafista no lo ven nunca y esperan en su puesto la victoria o la muerte sin opción, porque ellos no combaten, sino el buque; ellos no pueden avanzar ni retroceder, no pueden sentir el ardor de la lucha ni exaltarse a la vista del odiado enemigo. Tienen que perma-

necer impasibles, conduciendo sus máquinas o desempeñando su función como autómatas, exactamente igual que en los inocentes ejercicios de tiempo de paz. Son sólo engranajes con alma, pero engranajes, al fin, de la inmensa máquina que maneja el comandante, única persona con personalidad de toda la dotación.

Cuando en el fragor de la lucha la Patria pide y exige el máximo esfuerzo, al combatiente naval le pide serenidad, quietud, renunciando, exactamente lo contrario de lo que sucede en tierra. Esta es precisamente la primera virtud del marino.

Por eso, la aplicación del principio "todo hombre no es capaz de soportar más que una cierta cantidad de miedo en un tiempo dado", en el fuego que destruye al material y produce tremendas explosiones en pañoles o violentos incendios de petróleo o escalofrantes entradas de agua por enormes boquetes abiertos, es terrible; el marino, más que contra el enemigo, lucha contra todos los elementos conjurados contra él.

Fuera de la batalla no tiene descanso ni refugio. Siempre, de día y de noche, en el amanecer somnoliento y en la apacible puesta de sol, está esperando el ataque del submarino o el choque con la mina; está oteando el horizonte en espera de la aparición de un contrario que puede ser infinitamente superior y destruirlo en pocos minutos. Al continuo peligro de la dura vida del mar, se une el continuo peligro de la guerra, que transforma el bello navegar de los días apacibles en perpetua

incomodidad, cuando la tormenta y el enemigo, tantas veces aliados, acechan.

LA DISCIPLINA

Este valor sereno, frío, callado, de que tantos y tantos ejemplos existen en la historia naval, se consigue con disciplina.

Al marino se le educa disciplinariamente a cumplir con su deber. Simplemente. El marino no puede tener ante sí al oficial que vigile sus actos, que le aconseje o le indique la manera de hacerlo mejor. El marino recibe una educación profesional de autómatas, y hasta en sus más modestas categorías tiene a bordo una misión transcendental. El timonel que mantiene el rumbo, el electricista que vigila un cuadro, el telemetrista que mide distancias, o el apuntador magistral a quien se fía la importantísima misión de dar en el blanco, de mostrar la eficiencia integral de la unidad que la nación confió a una sola persona, al comandante, son simples marineros que conocen con la mejor de las disciplinas, con la interna, la importancia suma de su misión.

En cambio, entre las muestras exteriores de disciplina existe una cierta camaradería entre jefes y subordinados, difícil de comprender por otras corporaciones, nacida de la obligación, necesidad absoluta de vivir juntos. Los subordinados ven comer a sus jefes, y dormir, y lavarse, y hasta los oyen conversar en los momentos de descanso; en los barcos menores, lanchas, submarinos y torpedos, y en los barcos mayores, cuando el servicio de seguridad y vigilancia obliga a no apartarse de su puesto, comen juntos, duermen en el mismo lugar, comentan los incidentes, opinan sobre las maniobras...

A la vista exterior existe confianzo compañero entre ellos por la frecuencia del trato. El subordinado cuenta al jefe sus inquietudes íntimas, sus preocupaciones familiares; le hace partícipe de sus alegrías y felicidades, le pide consejo... En los barcos, en todos los barcos, se practica el viejo refrán: "Después de Dios, el comandante", comandante señor y padre, comandante consejero, comandante abogado... y hasta médico y cura en los barcos menores.

Por eso, la disciplina en la Marina, para el que no la conoce, es una cosa tan complicada.

PSICOLOGIA

La distinta disciplina, la distinta manera de entender el valor, la continua tutela paternal del comandante la da el marino una fisonomía especial. Educados como "alumnos internos", a estar vigilados continuamente por el superior, todos los marinos son algo niños y algo inocentes.

Es, pues, necesario conocerlos antes de opinar. Hay que frecuentar su trato para juzgarlos con conocimiento de causa, para descubrir en ellos las cualidades que los caracterizan: bondad, religiosidad y patriotismo por un lado; por otro, valor, alegría y disciplina.

Madrid, marzo de 1942.

Dibujo de Manuel Eguita.



GARDI INDUSTRIAS DEL BETIS, S. A.

Artículos de perfumería, pinturas, tintes y cremas para el calzado, colas, sal fina de mesa anhidra y otros. Concesionarios del limpiame-
tales. Fabricación de estuches para joyería, platerías, relojerías y marroquinería, etcétera

FABRICA Y OFICINAS
Albareda, 19. Teléfono 23808
S E V I L L A

Fábrica de Harinas
Nuestra Señora de la Paz
DAIMIEL (Ciudad Real)

Churruca y otros marinos españoles de su tierra

Las expediciones del personal científico de la Armada, con el recuerdo de un domingo de 1910

Por PEDRO MOURLANE MICHELENA



Churruca

DIJIMOS en una semblanza de Tellería que si hay algún ausente en la estirpe de los polemistas es el músico. Se ha afirmado que la música es irrefutable, y lo será cuando el Santo Oficio no tuesta compositores. Ni el ostracismo ni la libación de cicuta se han hecho para estos seres de la legión órfica. Beethoven se suma a la "Declaración de los Derechos del Hombre" en la "Segunda Sinfonía", pero nadie va con el soplo a los tribunales de Viena. Hay aquí, sin embargo, un compositor que lleva sobre los hombros una cabeza de libellista que merece ser guillotinado: es Juan Tellería, el autor del "Himno de la Falange". Tellería es vasco de la gran estirpe, y por tanto español. Nuestra universal Monarquía llega hasta donde el idioma, y según la frase arrogantisma de Nelson, "a donde tenga tumbas la nación civilizadora". España tiene muchas de vascos, españoles de primera, lejos del país que se llamó de los fueros: la de Elcano en Loaisa, la de Urdañeta en Méjico; la de Blas de Lezo en Cartagena de Indias, la de Legazpi en Manila, la de Golcochea en Brest, la de Carquizano en el Tímore y la de Bonechea en Tahití. Todos servían la extensión del Imperio, y algunos, como Ferrer (José Joaquín), que se cartea largamente con Arago, Laplace y Humboldt, la unidad de la ciencia. En Bilbao, que es quizá la "Caput Vasconiae", en cuanto sueña ser pensamiento allí y aquí, los nombres de resonancia más local — Portuondo, Antolancha, Bertendona, Recalde, Mazanedo — de marinos y servidores de los designios errabundos de España son. En la Galería de Vizcainos Ilustres de la Casa de Juntas, de Guernica, están hasta ahora "Fray Juan de Zumarraga", don Juan Martínez de Recalde, Bruno Mauricio de Zabala y D. Pedro Zubiaur.

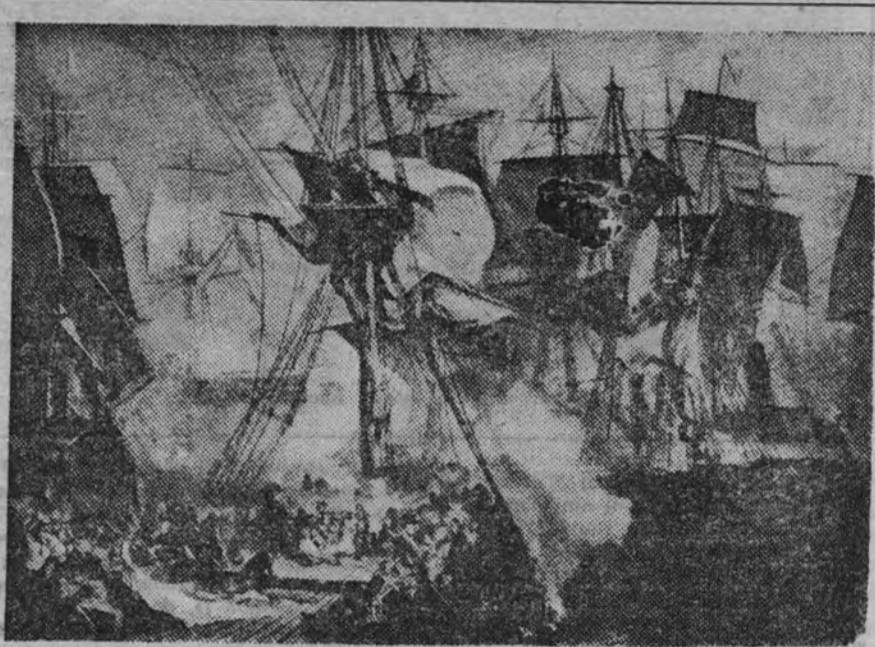
Junto a Recalde o junto a Bertendona se encuentra el marino de las guerras de Holanda con su gran nariz, en la que cabe todo el perfume de la rosa de los vientos. Bien está Zubiaur con su boca inteligente, no saciada de presas, y la armadura que recubre de gozo en los abordajes. D. Pedro, en el instante en que el pintor le perpetúa, ha olvidado los servicios de Holanda y ve delante de sí su sombra. No ha navegado ni ha guerreado para sí, como Drake, el de divisa alterna "No peace beyond the line" (Nunca paz bajo el Ecuador).

En el dilema "Aut Pax, aut bellum", nuestra juventud respondía: Bellum y Zubiaur era entre los marinos de tierra vasca uno de los predilectos. Nuestra madurez prefiere a los marinos que han alternado el saber de la esfera con el arte de las batallas.

Esto del "saber de la esfera" es giro que los cartógrafos españoles del siglo XVI legaron a los de siglos posteriores. Ya Juan

de la Cosa, cuyo mapa, fechado en el Puerto de Santa María en 1500, es la pieza magna del Museo Naval, hace suyo al giro que le llega a través de los cartógrafos del XV, como Rodrigo Basurto, el del "Complemento a las Efemérides" de Regiomontano, o como Abraham Zacuto, el del "Almanaque Perpetuo". Del saber de la esfera tratan los cosmógrafos de la Casa de Contratación, como los que dibujan cartas o construyen instrumentos náuticos. Recordemos de pasada que la Casa de Contratación es un Instituto que a la vez que prepara viajes al ultramar de aztecas, incas y araucanos, instruye a los pilotos sobre flora y fauna americanas, magnetismo del globo, determinación de longitudes, corrientes oceánicas y tantas materias más. Los marinos que ahondan en el siglo XVIII en el saber de la esfera continúan los trabajos de los pilotos mayores, o de los marinos con cátedra en la Casa de Contratación. Nos atraen fuertemente las figuras de la Armada que en el siglo XVIII van con misiones científicas a América: así la del alférez Ziaur, que escribe en 1786 el Diario de una expedición a Salinas; la del piloto José Manuel de Moraleda, el de las "Expediciones geográficas e hidrográficas en Chile"; la que emprenden los capitanes Malaspina y Bustamante en las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" desde el Río de la Plata al cabo de Hornos, y luego, en el Mar del Sur, desde Hornos hasta Alaska y a los mares de Oceanía; la de Galiano y Valdés, en las goletas "Sutil" y "Mexicana", que coinciden con Vancouver y Broughton en el golfo de Georgia; la de los jóvenes de veintuno y diecinueve años Jorge Juan y Antonio de Ulloa para colaborar en los trabajos de Geodesia del Ecuador con los académicos franceses Godin, Bourger y Lacandamine. De una vieja debilidad por estas misiones nace en nosotros el culto a la memoria de Cosme Damián Churruca, que se redobla luego con el culto al heroísmo.

A los veintidós años, en la fragata "Santa Bárbara", que otro marino vasco, Ignacio de Alava, manda, asiste al sitio de Gibraltar y participa en el salvamento de las tripulaciones de las baterías flotantes. En los años que siguen se consagra el gupuzcoano, como tantos patriotas de su tiempo, con avidez que un privilegio que delata entonces la cuna, a estudios superiores de mecánica y de astronomía. A los veintisiete años, con reputación de muy versado en el saber de la esfera, embarca en la expedición que, al mando de D. Antonio Córdoba, se dirige al Estrecho de Magallanes para traer planos de sus puertos y observaciones sobre corrientes y meteoros a los cuarenta grados de latitud austral. Cuando la primera edición del diario aparece en Madrid, D. Cosme Damián ha salido de Cádiz con los bergantines "Descubridor" y "Vigilante" con rumbo a la isla de la Trinidad. Instala allí el marino un observatorio y fija el primer meridiano de América en el fuerte de San Andrés. De esta expedición, turbada por



"La muerte de Nelson en Trafalgar", cuadro de W. Turner

nuestra guerra con Francia, trae Churruca para su Gobierno cartas de las Antillas y de las islas de Sotavento, y memorias varias; entre otras, una sobre el paso de Aldebarán por el disco de la Luna, cuya observación le permite rectificar la longitud de Puerto Rico. A estos viajes siguen las visitas de carácter científico al Observatorio Astronómico de París, de las que Bonaparte, primer consueñ entonces, se congratula públicamente. La publicación de varias obras científicas de Churruca precede a la batalla de Trafalgar, en que el marino muere con tal heroísmo, que resucita transfigurado a la vida de palpación estelar de la gran historia. Si en nuestra juventud el corsario de las guerras de Holanda, D. Pedro Zubiaur, es entre los marinos de tierra vasca uno de nuestros predilectos, nuestra madurez prefiere a Churruca. Los escritores y artistas españoles de allí no le han pagado todo el tributo que se le debe...

A la hora del mediodía de un domingo de septiembre de 1910, D. Miguel de Unamuno, guerrillero indomable de la ciudad de Dios en la que las obras del entendimiento son fortificaciones, inauguraba en su pueblo una Exposición póstuma de obras de Nemesio Mogrobojo. "Cuando el Dante en su viaje al Purgatorio — decía — llegó al lugar en que los altaneros purgan su pecado bajo el peso de su carga, se encontró allí con Oderissi,

"l'onor d'Agobbio e l'onor di quell'arte ch'illumina e chiamata in Parisi."

el célebre iluminador. Purgaba allí Oderissi, "lo gran disio dell'eccellenza", su anhelo de sobresalir. Y hablando el Dante de este deseo, le dijo:

"O vanagloria dell'umana posse com'poco i verde su la cima dura se non e giunta dall'esta di grasse."

(¡Oh vanagloria del poderío humano! ¿Cuán poco dura el verde sobre la cumbre si no ha llegado a henchidos tiempos!)

Y detrás de este terceto recitó D. Miguel, casi litúrgicamente, ocho más, que aluden a la brevedad del tiempo y del renombre: "Giotto quita a Cimabue el campo de la pintura como un Guido a otro Guido la gloria de la lengua, porque la fama es soplo de viento que viene de acá ya de allá, "un fiato di vento ch'or vien quinci ed'or vien quindi, y muda de nombre al mudar de lado."

Leía D. Miguel de Unamuno estos versos en el mismo ejemplar en que Mogrobojo los leía. Luego de recordar la vida y la obra del artista muerto en Gratz meses antes, pidió a los jóvenes que mientras Nemesio esperaba la resurrección de la carne en un cementerio austriaco, se desvivieran por fraguarle un alma a Bilbao. Aquel domingo de septiembre de 1910 abría Unamuno en su Bilbao un momento de fe en la riqueza del espíritu... Vamos, nos pidió, a dar a nuestra obra el horizonte que han dado nuestros marinos a su vida. De los que oían a Unamuno aquel domingo de septiembre de 1910, muchos están al otro lado del mundo. De los que quedamos aquí, dos o tres han dado a su obra la amplitud que nuestros marinos a su vida. A otros que no hemos hecho nada no nos ha agostado el don de reverencia a las grandes figuras.

Al pensar esta noche en los marinos españoles del Pirineo vasco, un nombre ha dominado a los demás, el de uno que desde la mocedad abarcaba con su obra el gran arco de horizonte que abrió después a su vida y a su trasvida: el nombre de Cosme Damián Churruca.



Alejandro de Humboldt en su gabinete de trabajo



Candela y Compañía

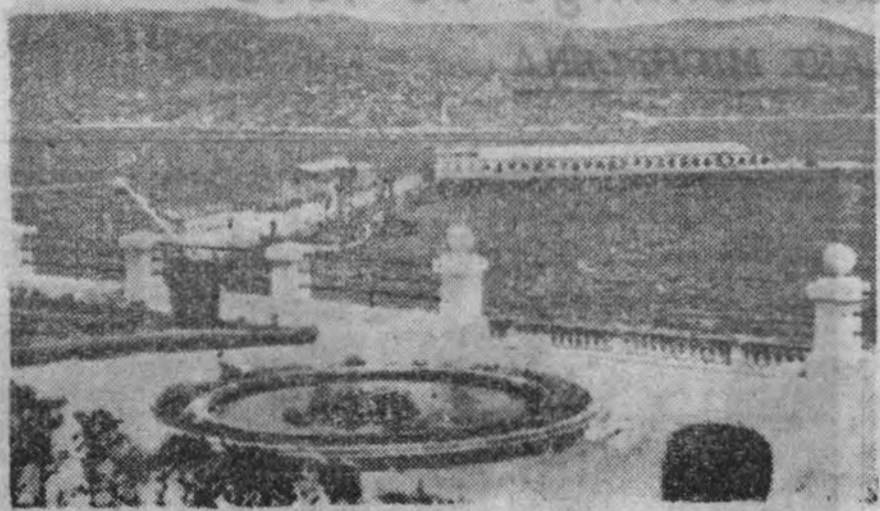
(S. L.)

Coloniales, Maderas, Yesos, Cementos - Lubricantes marca "Shell"

Pizarrita, lo mejor para techar CACERES

LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Por RAFAEL DE AGUILAR



El puerto de la nueva Escuela Naval

Es la Escuela Naval Militar—solar de la Marina—el noviciado de las gentes del mar donde los jóvenes reciben las disciplinas científicas y espirituales que han de formarlos con el temple y dureza que necesita la Patria para su engrandecimiento.

Dada su principal condición misionera, se comprende que la primera preocupación y desvelo del actual ministro de Marina sea el dotar a la Armada de una casa solariega apropiada a sus justas y naturales ansias de grandeza; idea plasmada al construir en la hermosa y pintoresca ría de Pontevedra, y en el pueblo de Marina, de gran solera escolar marinera (allí cursaron sus estudios de tiro naval toda la oficialidad de la Armada especializada en este arte de la guerra), la Escuela Naval Militar, modelo de gran centro docente y primer jalón en que se ha de asentar la futura Marina española.

En su preparación y sistema pedagógico se recogen enseñanzas de los últimos sesenta años, años que si bien señalaron marcadamente la curva descendente de la Patria, pudo ésta enorgullecerse de sus marinos en las ocasiones que el honor nacional lo exigía, por ser ejemplo vivo siempre de disciplina y sacrificio.

Un poco de historia nos expone las razones en que se basa el sistema actual de enseñanza.

En el último cuarto de siglo, los futuros oficiales de Marina cursaban sus estudios en la vieja fragata "Asturias", buque de madera de unas tres mil toneladas, fundado en El Ferrol. Dominaba por aquel entonces el criterio de formación a flote con objeto de hacer a los futuros oficiales a la vida del mar. Las prácticas de navegación en el tercero y cuarto año de carrera se desarrollaban en la corbeta "Nautilus", gloriosa y tradicional buque adquirido por el heroico D. Fernando Villamil con objeto de transportar a España material de guerra, transformado después en buque-escuela. En éste se convirtieron en "hombres de mar" muchas generaciones de marinos de guerra.

Al sobrevenir la pérdida de los últimos restos de nuestro Imperio colonial, se cierra, con la desaparición de la Escuela, lo que pudiéramos llamar época de la Escuela Naval Flotante. Con el Programa Naval del 1909, obra del insigne hombre público D. Antonio Maura, apoyado en brillante labor por el almirante Ferrándiz, a la sazón ministro de Marina, aparece la reforma del sistema de en-

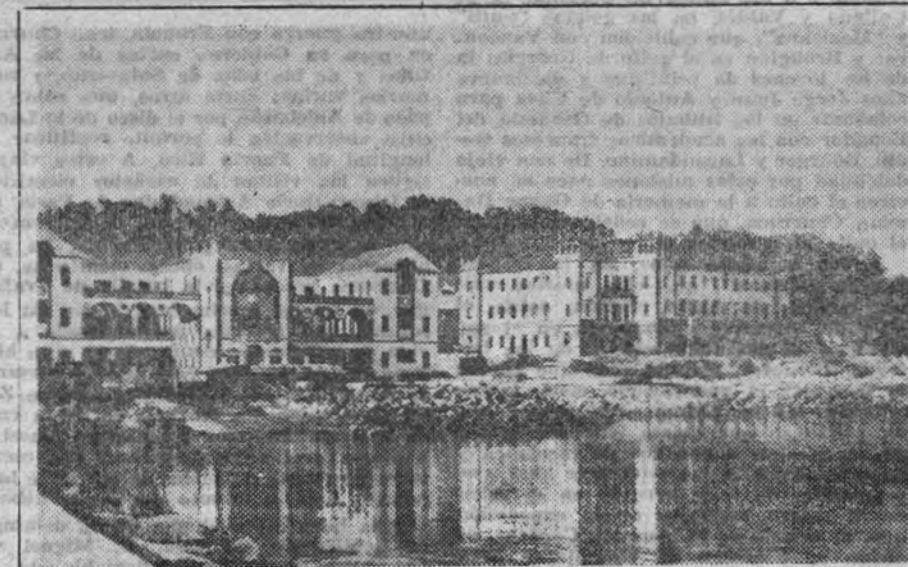
propio de quienes han de manejarla y sobreponerse a sus terribles efectos. Aunque hoy día, con los grandes adelantos de los tiempos en que vivimos, se consigue casi siempre dominarla, se llega a la conclusión de que el buque de vela es el único medio de conocerla a fondo.

Gobernando el ilustre general Primo de Rivera, y con objeto de corregir este craso error educativo, se construyó en los astilleros de Echevarrieta, de Cádiz, el buque-escuela "Juan Sebastián Elcano", mixto de vela y motor, que vino a situar la educación naval en su justo y determinado medio.

Con esta evolución llegamos al glorioso Movimiento Nacional, durante el cual la Marina pagó a la Patria el tributo de un 50 por 100 de su oficialidad, la mayoría vilmente asesinada por unos desalmados que no les animaba más que el odio y la maldad.

Para dotar los escasos buques de que disponíamos en los comienzos de la Cruzada de liberación, se reclutó personal voluntario entre la sana juventud española, llena de espíritu, que acudió a los puestos de peligro. De esta cantera, y en número de 40, se extrajo lo que pudiéramos llamar la primera promoción de la Escuela Naval de la España Nueva en junio de 1938.

Posteriormente, y dadas las necesidades de cuadros de oficiales, se concursaron entre el mismo voluntariado otras promociones, que formarán en su día la nueva Marina, llegando actualmente a contar en la Escuela Naval de San Fernando con un total de 700 alumnos entre todos los Cuerpos de la Armada. Pagada esta deuda de gratitud con los combatientes, en la actualidad las oposiciones son libres para todos los españoles



Cuartel de alumnos (a la izquierda) y de marinería (a la derecha) de la moderna Escuela Naval.

señanza, instalándose la Escuela Naval Militar en San Fernando, en el antiguo edificio del Colegio Naval, proyectado y construido en tiempos de Armero y Peñaranda para una capacidad de 80 alumnos.

El cambio de sistema en la formación del marino fué debido a defectos observados en el periodo de la Escuela Naval a flote, ya que un buque no reúne condiciones higiénico-pedagógicas para el estudio, ni dispone de campos para ejercicios gimnásticos y militares tan necesarias a la juventud.

Con el nuevo sistema se fué a dar en el otro extremo, sin encontrarse el deseado y virtuoso justo medio que atendiera a lo que debe de ser la educación naval; es decir, la física, la moral y la profesional. Desapareció del servicio la corbeta "Nautilus", llena de achaques en su gloriosa vejez, siendo sustituida para prácticas de mar de los alumnos, tres meses al año, por los cruceros "Cataluña" o "Reina Regente". Se comprende que la educación marinera quedase notablemente rebajada con este procedimiento educativo, ya que, relegando el hábito que forzosamente se adquiere en los grandes viajes enfrentándose con la mar, no se conoce a ésta con el claro y sereno juicio

que reúnan los requisitos necesarios.

Una necesidad sentida anteriormente, y llevada hoy a la práctica, ha sido el disponer que los educandos de la Armada, en todas sus disciplinas, pasen por el tamiz de esa casa, consiguiéndose con ello la unidad de doctrina militar, imprescindible en los institutos armados, al mismo tiempo que se sella y refuerza el compañerismo entre todos los Cuerpos de la Marina.

La educación y preparación actual de los alumnos que ingresan en la Escuela Naval Militar, en los Cuerpos General e Intendencia, son comunes en los primeros semestres, ya que en ellos se abarcan las ciencias matemáticas y física, divergiendo al terminar éstas, ya que a partir de entonces, y en los sucesivos, se dedican por completo a sus especialidades: unos a las Armas Navales y Navegación, y otros a las múltiples ramas de la Hacienda aplicadas a la Marina. Con respecto al personal de Infantería de Marina, los actuales alumnos, reclutados entre "esa revelación de la guerra", que ha sido el alférez provisional, efectúan unos cursos cortos en que completan sus conocimientos para salir a oficiales efectivos.

Los restantes Cuerpos—Sanidad y Jurídico e Intervención—ingresan con su condición de médicos o abogados, completando en la Escuela su preparación con unos cursillos en que reciben la necesaria educación castrense y los conocimientos de su profesión, aplicados a la Marina.

La educación escolar del marino se completa con la naval, lograda con cruceros en el "Juan Sebastián Elcano" y minador "Neptuno"; el primero para prácticas de navegación, cálculos astronómicos y conocimientos del mar de los Guardias Marinas (hoy, y debido a la presente guerra, su radio de acción se limita a España, Portugal e islas adyacentes), y el segundo, con viajes alrededor de la Península, en los que se adquiere la familiaridad y conocimientos de la vida en un buque.

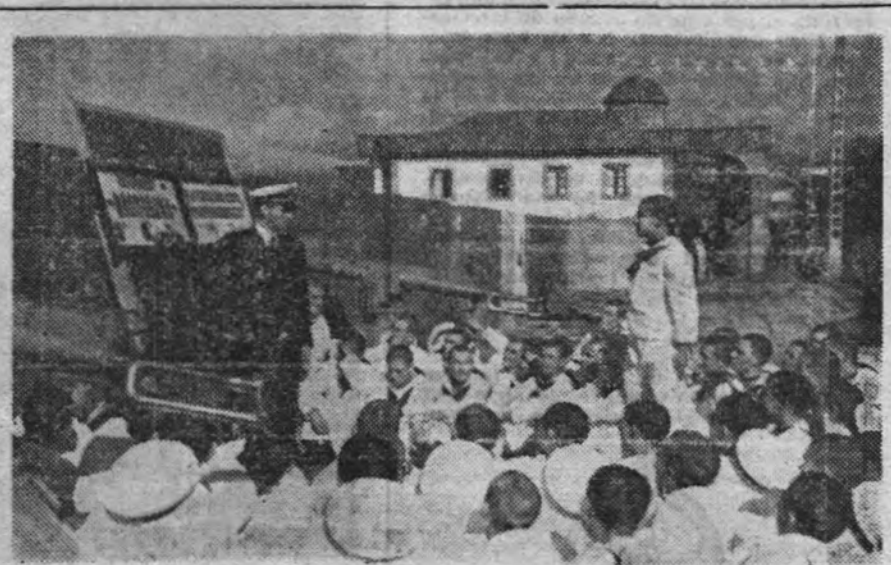
La duración de la carrera en la actualidad, debido a las necesidades de personal, se ha reducido a cuatro años para el Cuerpo General e Intendencia, dos años para Infantería de Marina y un semestre para Sanidad y Jurídico, gracias al método de cursos intensivos. Al terminar estos estudios en la Escuela Naval de San Fernando se alcanza el soñado empleo de alférez de navío (teniente) o su similar, según el Cuerpo.

La Escuela Naval Militar de San Fernando, donde han cursado sus estudios la gran mayoría del personal de la Armada actualmente en servicio, era a todas luces insuficiente para la misión que se ha impuesto el Estado de hacer que España vuelva a mirar al mar como en la época de su grandeza. De aquí surgió el proyecto de instalar en Marina (pueblo marinero por excelencia) el lugar de formación del futuro marino.

Dificultades inevitables de la configuración actual han sido las causas del retraso de las obras; pero en fecha muy cercana, tal vez a finales del presente año, se inaugurará este Centro, que será orgullo de la Marina, donde se atenderá por igual a todas las necesidades de la juventud, tanto espirituales como corporales, en régimen de verdadero compañerismo y esplendorosa ilusión en el porvenir de la Patria, que, gracias a Franco, fué salvada y redimida.

Su inauguración será, como decía al principio de estas líneas, el primer jalón marinero de la España que renace misionera y civilizadora, en la España en que no podrán sobrevenir aquellos infaustos y trágicos días de agosto de 1936, que, por suerte para la Joven Marina, no se conocerán más que por la Historia de sus héroes.

Marzo de 1942.



Una clase al aire libre

LABORATORIO
RA-FU-GA

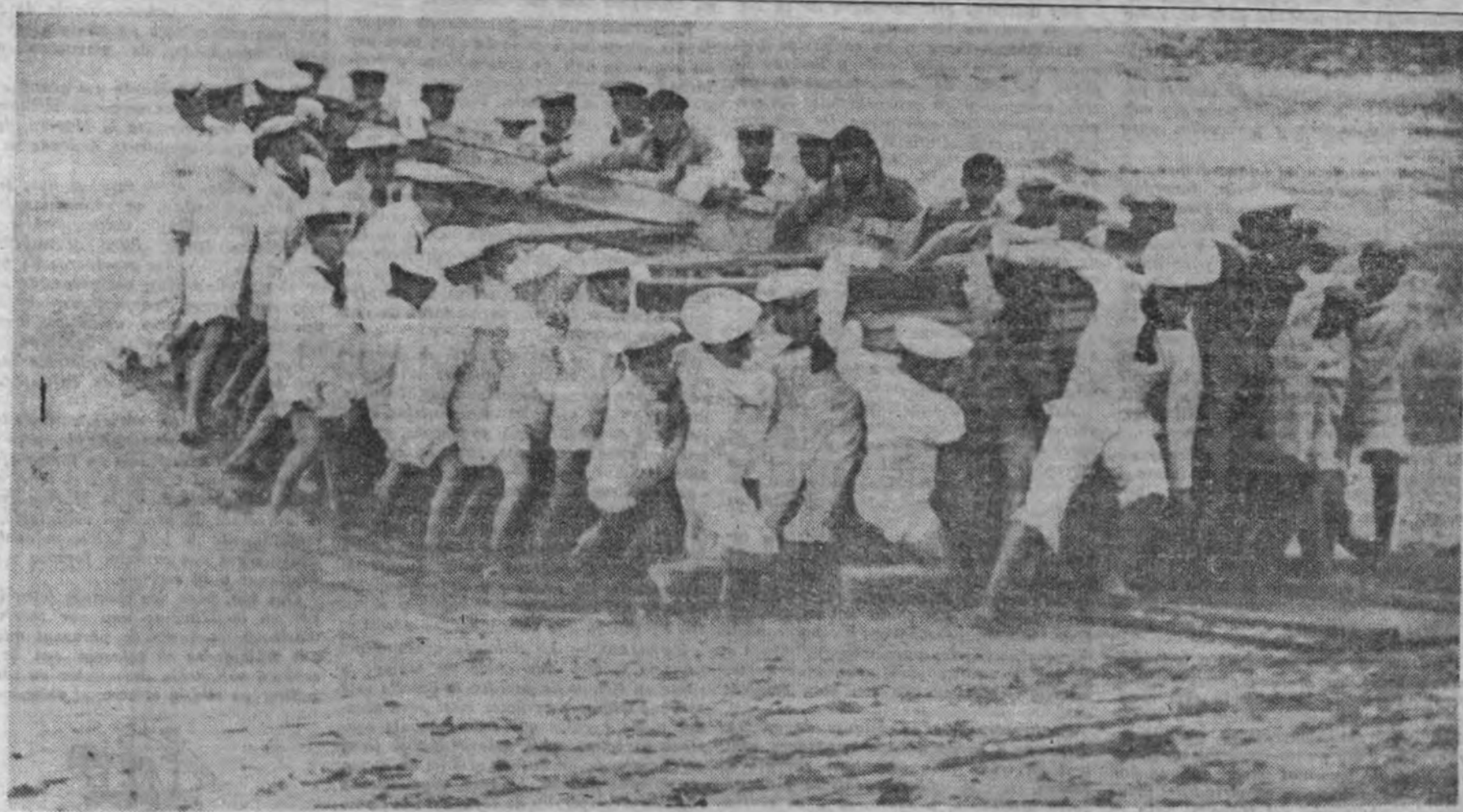
Pastillas
para tos

Calle Zaragoza, número 22
SEVILLA

Manuel G. Longoria y Cia., S. en C.
SEVILLA

SOBRE LA ESPERANZA DE VN FLECHA NAVAL

Por ROMAN ESCOHOTADO



AQUEL que conocí—con el fusil al hombro, el correa encima del capote, las cartucheras llenas y el aire verdadero de un infante del mar—venía de Sanlúcar, que es tierra y playa antiguas donde se acuesta el agua que enamoró a Colón. Le llamaban “el Negro” los que con él vinieron para hacer una guardia marina en la meseta; para hacer una guardia en el Retiro—hace algo más de un año y, con motivo de la celebración de nuestra Hispanidad—sobre cuatro reliquias y un mapa portento: el de Juan de la Cosa. Le llamaban así y era muy justo el nombre, porque su piel oscura parecía de brea. Cosas de los gitanos. El caso es que este crío, de poco más de un metro de estatura, nadaba como un pez, corría como el aire, hacía la instrucción como la sabe hacer un viejo veterano, remaba, maniobraba, trepaba por los palos de los barcos y probaba un valor, a cada paso, en verdad sorprendente. Yo le fui a despedir a la estación cuando se lo llevaron otra vez, con los suyos, a Sanlúcar. Se despidió riendo, porque volvía a su mar. Y me contó, florando, que había visto a Franco a medio metro de sus cartucheras. Espero que lo cuente todavía, y aun que lo cuente siempre.

Este era de Sanlúcar—donde la Virgen llora si los barcos no vuelven—. Pero iguales a él los hay en Barcelona—viven en un hermoso bergantín pegado al muelle del viejo puerto—, en Sevilla y en Málaga, en Cádiz y Algeciras, en Mallorca y Valencia... En todos estos sitios, vinculados al mar, funcionan las Escuelas de los flechas navales, fundadas en los días de la guerra. Ya tienen grande historia esas Escuelas. Durante la Cruzada se formaron en ellas muchos bravos muchachos que prestaron después servicio en la Marina. A bordo del crucero “Baleares”, cantando el “Cara al Sol” ante la muerte, probaron más de uno la entereza de su sangre española. En esto de la sangre no hay engaño.

José Antonio decía—y esto es fundamental letra de la Falange—que habremos de buscar de nuevo la grandiosa por las rutas del mar. Y Franco nos ha dicho que es preciso hermanar enteramente los términos Imperio con Marina. Toda una Geografía y una Historia—la una como mandato, la otra como obediencia—marcan a España rumbos marinos, al Este y al Oeste, en el pasado como en el futuro.

Un español cualquiera ha podido leer, en una ley—la que establece la Sección Naval del Frente de Juventudes—las razones profundas con que el Estado atiende a la necesidad de regular la formación

juvenil dirigida hacia el mar en nuestra España. “El propósito de asegurar la formación política y premilitar de los jóvenes españoles, a que responde la ley fundamental del Frente de Juventudes, exige regular las modalidades que la acción educativa de éste debe tener cuando se aplique a quienes normalmente hayan de prestar servicio en las Fuerzas Navales o en la Aviación. Para atender a la primera de estas misiones se establece la Sección Naval del Frente de Juventudes de F. E. T. y de las J. O. N. S., bajo el mando del delegado nacional de éste, para la formación, dentro del espíritu y las normas del Movimiento, de los jóvenes que normalmente harán su servicio militar en la Armada, así como de los que aspiren a ejercer las profesiones de la Marina de guerra o mercante, Flota pesquera y servicios auxiliares de la misma.” Ello quiere decir, a fin de cuentas, que de ahora en adelante—igual que en otros órdenes de cosas—todo hombre de la mar será hombre falangista. En el entero anhelo de encontrar por los anchos caminos de los mares las rutas españolas, unirán estos hombres ese doble mandato de falangista y de navegantes.

Bajo la dirección y la administración de un Consejo Central—integrado por el delegado nacional del Frente de Juventudes, un inspector naval, un delegado central de la Sección, dos jefes de la Armada, dos militantes del Partido, un jefe de Intendencia de la Armada y un representante del ministerio de Industria y Comercio—funcionan las Escuelas actualmente existentes, encuadradas en trozos y brigadas conforme a la medida que el número de flechas afiliados precisa. A los flechas navales que hayan acreditado en forma suficiente debida competencia se les reducirá reglamentariamente su servicio en las filas de la Armada. Y lo mismo sucede en el servicio militar ordinario. Además las Escuelas, con un profesorado competente, darán a los muchachos ocasión para que realicen sus estudios de Segunda Enseñanza o los de tipo profesional necesarios para que verifiquen su ingreso en las carreras navales—militar o mercante—, y los preparatorios para las diversas profesiones de la Armada, existiendo, al efecto, las becas necesarias para que los alumnos de mejor vocación tengan acceso a los títulos y profesiones navales según su capacidad.

Sobre esta realidad se alza el ensueño de un millar de muchachos que en sus aulas, asomadas al mar, de las Escuelas, esperan cada día hacerse hombres para servir a España. Para, otra vez,

y potente sobre todos los mares que la ciñen. Muchas veces la Historia—que aleja los sucesos de los días y los da plenitud—parece de imposible superación, hasta de muy difícil semejanza. Mas nosotros sabemos que el anhelo de hoy, que esta seguridad y este firme deseo de servicio, unidos a esta fe, acaso no han tenido jamás antecedente en una juventud, y que son suficientes y aun sobrados para un renacimiento.

... Cuando se abre en el viento y se pierde a lo largo de las olas el claro son metálico del cornetín de órdenes que saca de su sueño a estos muchachos, el flecha de Sanlúcar, como el de Barcelona o como el de Algeciras, piensa—y en él se cumple cada día un episodio más de esta reencarnación de la verdad de España—, piensa en Roger de Lauria; en los viejos, perdidos navegantes de aquellas “cuatro villas de la costa”—Laredo, Castro Urdiales, Santander, San Vicente de la Barquera—; en el gran Juan de Austria y sus enteras gentes de Lepanto; en Elcano y su nao la “Victoria”; hasta en esos marinos de los siglos caídos que elevaron, al menos, el heroísmo hispano donde ya no es posible la medida. Al empezar su día, en el fervor y el ánimo de estos hijos de España anidan aquel ánimo y aquel noble fervor. Si alguna vez son dados a estas flechas navales, cuando sean marineros, los barcos necesarios, volverán a ganar para la vieja Patria marinera la plenitud más grande.

Es una inmensa obra nacional esta que se dedica a formar plenamente los hombres marineros del mañana. En su temprana edad estos flechas navales pueden ser encauzados, en vocaciones ciertas, de acuerdo con sus verdaderas condiciones espirituales, intelectuales y físicas. Entren a los doce años en la Escuela. Salen cuando son hombres ya formados. Cuando los armadores de los buques futuros, sus navieros o sus comandantes, necesitan formar sus dotaciones, no habrán de recurrir a enrolar personal inadecuado o, en todo caso, de dudosa eficiencia, sino que acudirán obligatoriamente a las Escuelas de Flechas Navales con la seguridad de mandar tripulaciones perfectamente preparadas para las empresas de la mar. Y esta gran formación técnico-marinera se completa con una rigurosa educación nacional y falangista. A la vuelta, no larga ni difícil, de unos años de labor insistente, como hemos expuesto, todos los tripulantes de los barcos de España unirán a la vez su buena formación de navegantes a su sólida doctrina de hombres de la Falange,

lo tanto, esta obra singular de los flechas navales, encuadrada en la Sección Naval del Frente de Juventudes. Creemos sinceramente que en su plenitud reside un gran futuro para una nueva España navegante, entregada de nuevo al servicio del mar.

... Es frecuente encontrar en nuestra Patria gentes que hablan del mar con gran cariño y que hasta cuelgan cuadros en las habitaciones con temas marinos y grabados de barcos o de puertos lejanos que fueron españoles por la gracia de Dios y el valor de la Raza. Entre esas mismas gentes, sin embargo, es frecuente observar un desdén por los temas navales del presente, las diásporas realidades cotidianas de los graves problemas marinos, el afán y el trabajo que congrega a unos cuantos dotados de una firme voluntad de resurgir al mar como en los viejos días. Para esos “nostálgicos” tal cosa es imposible. Sin embargo, es verdad que no estriba siquiera en el firme vigor de nuestra Historia la razón que sostiene esa alta esperanza del flecha de Sanlúcar, o del de Barcelona, o de Mallorca o Cádiz. Este español, pequeño y laborioso, incipiente y sincero, ve segura una cosa: la playa, el rompeolas, el puerto de su pueblo. Ve la mar ancha y grave, hecha ruta infinita, interminable, y sabe que su Patria está envuelta por ella.

Envuelta por los mares—con 4.000 kilómetros de costa, si se cuentan las islas—está España, camino natural de América y Europa, esperando. Esperando, en verdad, con la misma esperanza que alientan esos chicos de ademas decidido que viven, entre el mar y el litoral, en las nuevas Escuelas, y se llaman, tan limpia y noblemente: flechas. Esperando.

En el que conocí, tan lejos de su tierra, en la misma meseta que se olvida mil veces de que hay mares abiertos que caminar sin pausa, en “el Negro”, muchacho de Sanlúcar, de unos catorce años, que llevaba el fusil como una pluma, el correa encima del capote, las cartucheras llenas, y que tenía un aire verdadero de soldado del mar, quiero simbolizar enteramente a ese millar de chicos que son sus camaradas en los flechas navales. Cuando “el Negro” lloraba contando que había visto al Caudillo de España, en su llanto, escondida, iba toda una fe, un encendido amor y una enorme esperanza. Esa esperanza es mía, es de él, de los suyos y de España. Yo le aseguro al “Negro” que no se equivocaba. Las lágrimas no mienten, aunque se sea un niño. Sobre la enternecida fidelidad del flecha de Sanlúcar, sobre su alta esperanza, Franco levantará de nuevo la grandiosa marinera de

EL MARINERO EN LA ARMADA

Por FERNANDO SOLIS

UN buque de guerra moderno, además de fortaleza capaz de moverse a gran velocidad sobre la mar, es una pequeña ciudad extraordinariamente poblada para su reducido espacio y enorme almacén, con posibilidad de mantenerse aislado de la tierra durante cierto tiempo sin necesidad de renovar las provisiones de viveres para sus hombres, combustible para sus máquinas y municiones y pertrechos para sus armas.

Como tal fortaleza, el buque dispone de elementos ofensivos: artillería, torpedos, minas, cargas de profundidad, etc., y elementos de defensa, como corazas, compartimentación estanca, detección o escucha submarina, defensa antiaérea, paravanes, bulges, etc. Para la comunicación con la base o mando necesita aparatos de transmisión o recepción de mensajes; para su propulsión, máquinas; para la navegación, instrumentos varios, y, por último, necesita también un perfecto sistema de administración, intendencia y sanidad, amén de todos los pequeños y prolivos servicios que la vida a bordo requiere.

Al frente de este complejo mecanismo guerrero, y como responsable absoluto y total del personal y material de su buque, así como su eficiencia en el combate y seguridad en la paz, se halla el comandante, oficial del Cuerpo General, a cuyas inmediatas órdenes actúa el segundo comandante, jefe directo de todos los servicios y elemento de coordinación entre el mando y los oficiales directores o jefes de cada uno de aquéllos.

Para atender con eficiencia a todo este sistema armónico es fácil comprender la necesidad de que la dotación esté clasificada en tantas especialidades o profesiones como servicios existan, ya que resultaría de todo punto imposible que una sola clase de personal pueda desempeñar funciones tan dispares en virtud del principio de subdivisión del trabajo. Esta es

la razón de que la marinería en los buques de guerra esté especializada en el desempeño de una misión, aunque no sólo sea ésta la que ha de desempeñar a bordo.

Las distintas especialidades de la marinería son las siguientes:

MANIOBRA.—Tiene a su cargo las faenas marinerías, como izado y arriado de botes, gobierno de éstos, faenas de anclas, amarras y, en general, todos los servicios típicamente marineros. De este personal se provee el oficial de Derrota para el gobierno del timón, conservación y cuidado de los elementos de navegación, como agujas, correderas, etc., y asimismo las transmisiones o comunicaciones ópticas, que son las que se efectúan con banderas de mano, con las del Código de Señales y con proyectores, para hablar de buque a buque cuando se encuentran a la vista. (Timoneles-señaleros.)

ARTILLERÍA.—Tiene como misión la conservación y manejo de la artillería, tanto de superficie, para batir a los buques enemigos, como la antiaérea.

Asiste en sus funciones al oficial director de tiro y tiene a su cargo los paños de municiones y demás artificios de fuego. De este personal se nutre el que ha de llenar las funciones de apuntador en las piezas, telemetristas, calculadores y observadores de tiro.

TORPEDOS.—Para el manejo de los tubos de lanzar y para conservación de esta importante arma necesita el oficial jefe de este servicio de personal especializado, cuya denominación es la de torpedistas. Este mismo personal posee los conocimientos necesarios para manejar minas y cargas de profundidad, artefactos de terribles efectos cuando son bien empleados.

ELECTRICIDAD.—Los buques de guerra disponen a bordo de una verdadera central eléctrica que suministra energía y fuerza, puestos radiotelegráficos y de señales luminosas, proyectores y al sinfín

de motores eléctricos que necesita para sus distintos servicios. Para tan importante menester existe personal electricista, cuya misión es la de conservar en plena eficiencia todo este conjunto.

RADIOTELEGRAFÍA.—Servicio de importancia excepcional en la batalla, pues por su conducto han de transmitirse y recibirse las órdenes e informaciones que han de conducir el combate. Tiene en la paz un relieve no menos importante, pues de su buen funcionamiento depende en muchos casos la seguridad del buque. Las llamadas de auxilio, la escucha de los partes meteorológicos, la recepción de la hora exacta, base necesaria para conocer la situación en la mar, son varios de los múltiples deberes del radiotelegrafista en tiempo de paz. Este personal forma la dotación de radiogoniómetros e hidrófonos, aparatos bien necesarios tanto en paz como en guerra.

MÁQUINAS.—Los aparatos de propulsión, sean turbinas, máquinas alternativas o motores, están al cuidado, bajo la dirección de oficiales maquinistas, del personal de mecánicos y fogoneros, personal capacitado no sólo para la conducción y manejo de máquinas, sino como operarios capaces para, si las circunstancias lo exigen, efectuar reparaciones de ajuste y montura. Tiene a su cuidado también la vigilancia y funcionamiento de calderas (fogoneros), única fuente de energía de los buques, y es responsable además del conjunto de bombas y motores auxiliares que toda máquina necesita.

SANITARIO.—La dotación necesita del servicio médico que cuida su higiene y salud en tiempo de paz. En la batalla este servicio adquiere carácter vital para atender a los heridos que todo combate ocasiona y recuperarlos, más aún si se tiene en cuenta que en la mar sólo en casos excepcionales podrán hacerse evacuaciones rápidas a hospitales de retaguardia. Como

ayudante de los médicos en estas importantes misiones, la Armada posee marineros sanitarios.

AMANUESES.—La organización y administración de los buques de guerra sería imposible sin el funcionamiento de oficinas, aun reducidas a un mínimo, con personal capacitado, de marineros amanuenses.

Estos son, en conjunto y a grandes rasgos, los principales servicios militares y auxiliares que necesita la Marina, de cuyo buen funcionamiento depende la eficacia del conjunto.

Pero existen otros muchos que, sin la importancia militar ni volumen suficiente, son, sin embargo, indispensables para la vida a bordo. Para desempeñarlos existen los llamados marineros de oficio, es decir, panaderos, cocineros, despenseros, camareros, carpinteros, herreros, ajustadores, pintores, albañiles, lavanderos, sastres, zapateros y barberos.

Por último, para la vigilancia militar del buque se dispone de Infantería de Marina.

Para nutrir tan variadas actividades se precisa reclutar personal apto, pero como es imposible adiestrarlo en forma eficiente en el escaso tiempo que el servicio militar obligatorio dura, la Marina recurre a la recluta de personal voluntario, bien directamente o bien seleccionándolo del que ingresa con carácter forzoso y desea continuar a su servicio.

Dos son, pues, los caminos para ingresar en la Marina: uno por inscripción marítima, conjunto de personal que por sus actividades en relación con la mar está en obligación de prestar su servicio militar en ella, y el otro, el voluntariado.



INDUSTRIA DE PRECISION ESPAÑOLA

FABRICA DE TERMOMETROS DE LA SUCESORA DE E. GÜELL

PASEO DE COLON, NUM. 4. - SEVILLA



La propietaria y directora de la fábrica, doña María Dolores Güell, con nuestro enviado

Totavía puede constituir para muchos un descubrimiento la existencia en nuestra Patria de una industria de alta precisión y de carácter científico, cual es la fabricación de termómetros, que, hasta hace poco, dependía de la producción extranjera, y que hoy, gracias a la extraordinaria voluntad de una dama —la Sra. María Dolores Güell—, radica en Sevilla, y en un período de franca prosperidad, a pesar de las increíbles dificultades que la actual situación del mundo opone a todo intento creador.

Para la Semana Farmacéutica Nacional, que próximamente se celebrará en Sevilla, este acontecimiento industrial que cae en el área de ella, ha de reconocerse como un detalle alentador que sumará a todos los otros que coadyuvan al sentido de optimismo de esta cuarta conmemoración de la Victoria.

Para nosotros significó conocer la actividad en España de esta industria de precisión un motivo de honda satisfacción, ya que desde siempre, por una in-

los hechos económicos, veníamos dotados de un penoso y humillante y ruinoso dependencia de tantos objetos manufacturados con relación al extranjero, que equivalía a una subordinación hasta inoluso política.

Durante nuestra guerra de Liberación, por la urgencia de descubrir en nuestros mismos penosamente potenciales de iniciativas soterradas, aparece esta industria, renovada, incrementada, como surgen otras, y en el sector de las ciencias médicas preferentemente, y la necesidad de surtir a los hospitales de elementos clínicos de todas clases, la fabricación de termómetros se impulsó, y la firma Güell, que, según anteriormente dijimos, adquiere capacidad de producción para resolver las exigencias planteadas en este aspecto.

Las complejas y sucesivas manipulaciones requeridas para la completa fabricación de termómetros, se efectúan en las instalaciones de esta fábrica en

Sevilla, instalaciones que responden al más moderno tipo y a base de procedimientos que recogen las anteriores experiencias de países que, como Alemania, estuvieron a la cabeza de esta clase de trabajos, y que cuenta, por tanto, con personal adiestradísimo.

Llegando a este extremo del personal que realiza las etapas de su proceso de producción en Sevilla, recogemos el episodio cierto, de auténtica veracidad, de las manifestaciones de algunos expertos alemanes que pasaron por la fábrica de la Sra. Güell, los que expresan la admiración ante el personal sevillano, al que atribuyen aptitudes de adaptación a ese trabajo de precisión superiores a las que ellos conocieron en Francia y Alemania.

Aunque hace cuatrocientos cincuenta años se conoció el termómetro y Galileo utilizó el termómetro de aire, la aparición de los de mercurio universaliza en las únicas condiciones de validez científica este instrumento.

Epílogo de la fabricación y remate o coronamiento definitivo de este aparato clínico es su comprobación, que liquida la obra realizada y lo incorpora al material de que el médico se sirve con garantía escuetamente científica.

El grabado del tubo alude a detalles de presentación que, aunque no es diferente a la precisión del objeto, lo valoriza igualmente en su conjunto.

Las operaciones de comprobación de los termómetros son naturalmente conocidas por los médicos, ya por unos o por otros procedimientos, y por todas las personas de profesiones científicas o técnicas, y su descripción no sería ni tan completa que añadiera alguna nota innecesariamente técnica para ellas, ni bastante clara para el profano, y la omitimos.

Periodísticamente nos compete recoger y anotar la importancia que para la economía española significa la emancipación de una nueva servidumbre de importación, sobre todo refiriéndose a un capítulo de matiz eminentemente técnico de aquellos que parecían invencibles a un impulso liberador. Desde mi punto de vista descubro en esta sencilla episodio de la producción

nétamente española dos aspectos: la emergencia de un objeto elaborado totalmente entre nosotros que compete con los de su clase ofrecidos por la competencia extranjera, y la retención por este motivo de divisas, lo que ayuda a consolidar la riqueza patrimonial de la Nación.

Por encima de las urgencias de España en estos momentos, y la necesidad de prescindir de la industria extranjera, debe estimarse también la valoración de los productos, objetos e instrumental de uso delicado, que no sólo por ser producción española ha de bastar. Es preciso calidad y que no falte nunca en ellos la impronta y sello de la energía honrada de superación y el sentido profundo de austeridad.

Estas características son las que se observan, según testimonios múltiples de autorizadas personalidades, en el tipo de los termómetros que se fabrican y salen de la fábrica de Sevilla, que anima, con su incansable actividad, la señora M. D. Güell.

C. B.



Una moderna máquina de control

El Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares

El Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares fué creado por ley de 2 de septiembre de 1939 para tomar a su cargo la construcción de las unidades navales de la Flota española que el Caudillo, en su amplia visión del porvenir de nuestra Patria, consideró indispensable construir para que en España "vuelva a reír la Primavera—que por cielo, tierra y mar se espera".

El Consejo Ordenador de las C. N. M., de fondo completamente estatal, como organización dependiente del ministro de Marina, a través de la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares, tiene, en su funcionamiento, el carácter completo de una Empresa privada, con el fin de que pueda desarrollar toda la eficacia industrial que exige la tarea nacional que le está encomendada.

Por la índole misma de las construcciones que, con ahínco y ritmo crecientes, lleva a cabo el C. O. de las C. N. M. no hemos de entrar a reseñar el aspecto técnico de las mismas, limitándonos a decir que, no obstante las grandes dificultades que la conmoción actual del mundo ofrece para el resurgir industrial de España el C. O. de las C. N. M. va superándolas con el tesón que alienta la idea del cumplimiento del deber, y que la actividad de sus establecimientos es prenda de que constante y metódicamente se va construyendo la Flota que el Caudillo quiere para la España inmortal de las carabelas que, a golpes sobre las olas del mar, forjaron un Imperio.

Pero si no vamos a entrar en el aspecto técnico de las actividades del C. O. de las C. N. M., si queremos esbozar, siquiera sea lo sucintamente que el espacio disponible exige, el impulso que anima a todos los elementos directivos de aquél, quienes identificados con la doctrina del Caudillo de enraizar un Estado nacionalsindicalista en el cual los productores tengan el trabajo como el más elevado blasón nacional, ponen cuanto tienen a su alcance al servicio de la paz y de la justicia social, para mejorar la condición de vida de las catorce mil familias que integran la organización.

En marzo de 1940 empieza la labor del C. O. de las C. N. M. al frente de las dos factorías navales del Estado de El Ferrol del Caudillo y Cartagena, "que cuentan, al hacerse cargo de ellas el Consejo, con 4.975 y 2.250 productores, respectivamente. Actualmente, al cabo de dos años, cuentan aquellas factorías con 7.850 y 4.900 hombres, respectivamente, y, además, se ha incorporado al Consejo, recientemente, la factoría naval de "La Carraca" (Cádiz), con 1.181 individuos, lo que hace un conjunto de 14.000 productores. Se ha duplicado, pues, en menos de dos años, el número de españoles dedicados a esa noble tarea de reforzar la defensa nacional en su aspecto marítimo, y son así 14.000 las familias que desenvuelven su vida al amparo de ese honroso trabajo.

Momentos duros son los actuales para todos los que, en un puesto de servicio, saben lo ruda que es la tarea de reconstruir lo que tan inconscientemente y torpemente destruyeron los enemigos de la Patria. Pero en medio de aquella dureza, pone el C. O. de las C. N. M. todo su empeño en mitigar las inevitables dificultades que la vida presenta, y así, callada y desinteresadamente, pues el C. N. no tiene beneficios en su industria estatal y castrense, ha ido mejorando el salario de sus operarios, que tenían, en abril de 1940, un jornal medio de 8,90 pesetas, y alcanzan hoy el de 14,10 pesetas. Y como no es una política de aza inflacionista la que puede ir superando los obstáculos de la hora presente, ha cuidado el C. O. de las C. N. M., cumpliendo lo dispuesto por el ministerio del Trabajo, de organizar un Economato para sus productores que, alentado con todo entusiasmo por la Comisaría General de Abastos y por la Intendencia de Marina, va poco a poco, pero sostenida y crecientemente, resolviendo el arduo problema de las subsistencias de su personal, problema que no es sólo del C. O., ni siquiera solamente de España, sino del mundo entero, que, en estos momentos históricos de la Humanidad, se debate con fiera energía por tener un orden más justo y afianzar para el mañana una vida mejor.

Todos los productores del C. O. y sus familias son abastecidos por el Economato, que ha tomado a su cargo las cartillas de todas las personas que las integran, y que suman: en El Ferrol del Caudillo, 27.178 beneficiarios; en Cartagena, 14.322, y en Cádiz, 4.000; es decir, un total de 45.500 personas.

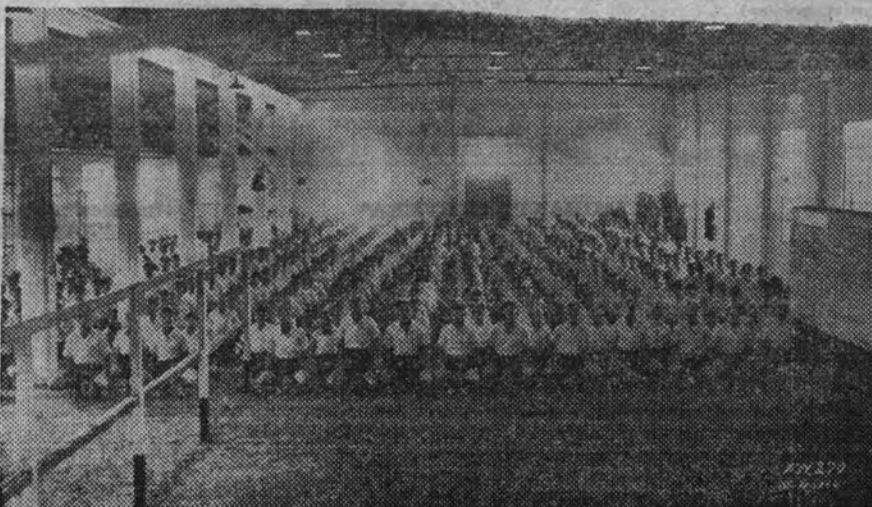
El ritmo que ha llevado el racionamiento de artículos intervenidos—aceite, alubias, arroz, azúcar, café, garbanzos, lentejas, patatas—en los meses que lleva funcionando el Economato es el siguiente:

Ferrol del Caudillo: Mayo, 45.034 kilogramos; junio, 38.222; julio, 42.809; agosto,

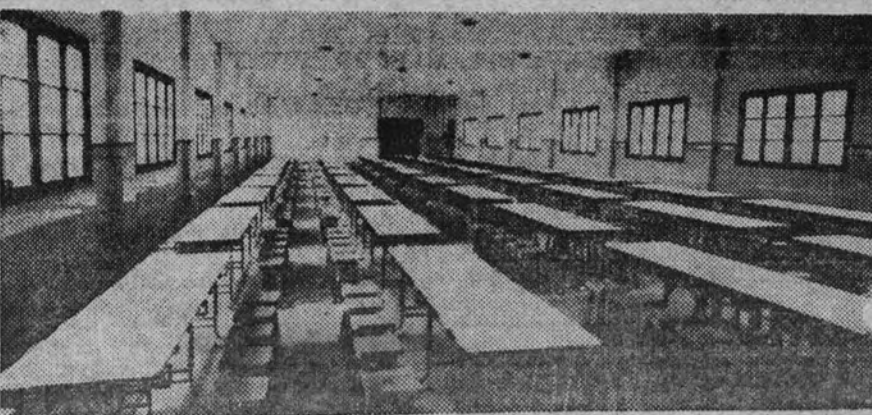
33.766; septiembre, 106.108; octubre, 72.718; noviembre, 186.960; diciembre, 152.537. Total, 678.154 kilogramos. Cartagena: Mayo, 24.036; junio, 1.571; julio, 1.571; agosto, 66.384; septiembre, 68.923; octubre, 38.875; noviembre, 59.543; diciembre, 84.433. Total, 359.566 kilogramos.



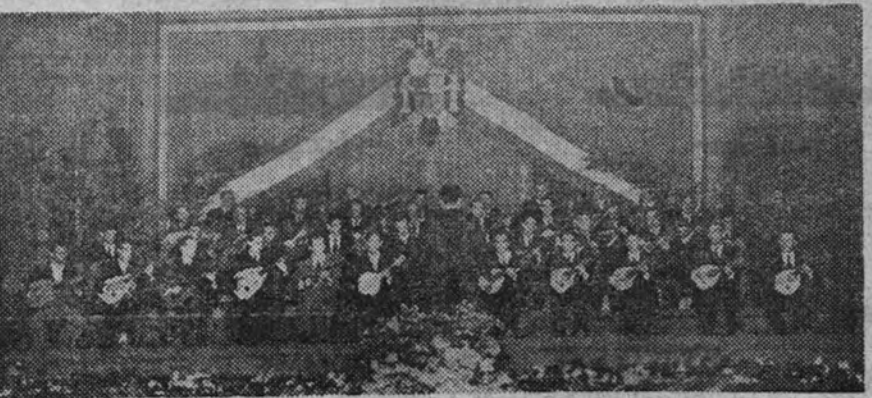
Edificio de la Escuela Técnica de los Aprendices del C. O. de las C. N. M.



Vista de ejercicios gimnásticos de los aprendices en el interior del Gimnasio.



Comedor para los obreros del Departamento de Máquinas



Vista del festival de "Educación y Descanso" en el teatro Jofre.



Vista del festival de Educación y Descanso en el Inferno

Cádiz: Se está organizando el Economato.

El detalle del racionamiento que se ha dado en las factorías el pasado mes de diciembre es el siguiente:

El Ferrol del Caudillo (27.178 personas): Aceite, 3/4 litro por persona; alubias, 1/2 kilogramo; azúcar, 1/4 kilogramo; café, 100 gramos; garbanzos, 1/2 kilogramo; lentejas, 1 kilogramo; patatas, 5 kilogramos.

Cartagena (14.322 personas): Aceite, 1/4 litro por persona; manteca vegetal, 1 kilogramo por familia; alubias, 1/2 kilogramo por persona; arroz, 1/2 kilogramo por persona; azúcar, 1/4 kilogramo por familia; garbanzos, 1/2 kilogramo por persona; lentejas, 3/4 kilogramo; boniato, 6 kilogramos; patatas, 3 kilogramos.

Todos estos artículos se han vendido hasta el mes actual al precio de tasa o ligeramente más bajo.

Independientemente de los artículos racionados se venden en el Economato un gran número de artículos de venta libre, especialmente embutidos y conservas de pescado.

El suministro de carne queda regulado por el racionamiento general de El Ferrol del Caudillo y Cartagena, pues es el único artículo que queda fuera de la actividad del Economato.

Siguiendo una política económica adecuada al momento actual, acaba de establecer el C. O. de las C. N. M. un nuevo beneficio, que consiste en una rebaja del 20 por 100 sobre el precio de tasa en los productos intervenidos, con lo cual el poder adquisitivo de los salarios se aumenta, sin provocar alzas locales, antes bien, estimulando la baja de los precios actuales. Y tras de procurar la mejora del sustento, es decir, sostener el cuerpo, sigue el C. O. su labor social reforzando el espíritu, y especialmente forjando los hombres del mañana, a cuyo efecto está dando un incremento intensivo a la educación de los jóvenes, de los que han de nutrir las filas falangistas del Estado Nacionalsindicalista cuando, llegado éste a la plenitud de su vida, muestre logrado el bienestar que el Caudillo, en nombre de la Historia, está reconquistando para España.

Mil aprendices reciben enseñanza en la factoría de El Ferrol del Caudillo, y cuatrocientos en la de Cartagena, mientras ya se inicia la tarea escolar en "La Carraca".

En tales escuelas se enseña al futuro productor, juntamente con la técnica profesional, todo aquello que ha de engrasar esa técnica en un verdadero español: Religión, organización del nuevo Estado, espíritu nacionalsindicalista, Moral, Cultura física y artística y Educación premilitar. Bases todas de las virtudes raciales, que ungieron santos, exaltaron héroes y engendraron artesanos, que hicieron, en una palabra, aquellos españoles que supieron hacer parir a la Tierra un Nuevo Mundo y suprimieron para España el ocaso del sol.

En El Ferrol del Caudillo hay escuelas también para los hijos de los operarios, que este año iniciaron sus tareas con cuatrocientos niños, y no hicieron más que empezar la labor que en aquella y en las demás factorías ha de desarrollarse en este sentido.

En julio del pasado año, el "Centro de Perfeccionamiento Obrero y Oficina Central de Documentación Profesional" solicitó y obtuvo del C. O. la asistencia de cuarenta productores de diferentes oficios, quienes estuvieron en aquella factoría a plena satisfacción y con falangista alegría de todos.

"Educación y Descanso" está organizada en las factorías, y rondallas, orfeones, gimnasios, excursiones y campamentos llevan salud y optimismo a los productores.

Unas cifras darán idea de la contribución del C. O. de las C. N. M. a la labor social oficial.

Los jornales durante el año pasado ascendieron a 41.781.000 pesetas. El subsidio familiar, a 2.089.053 pesetas. El subsidio a la vejez, a 1.253.432 pesetas. La cuota sindical anual es de 800.000 pesetas.

Los servicios médicos corren también a cuenta del C. O., que está organizándolos gratuitos para las familias de todos los productores.

Además de los ocho días de vacaciones retribuidas, ha dado el C. O. el importe de una semana de aguinaldo a todos los operarios de las factorías en las últimas Pascuas, y tiene en proyecto, que sólo las inevitables exigencias de tiempo impiden hacerles surgir como por encanto, la instalación de nuevas escuelas, grandes comedores, sanatorios, etc. Todo aquello que mejorando moral y materialmente al productor, es decir, al español, haga que éste rinda con alegría su trabajo, cada día más potente, para elevar más y más, hacia lo alto, hacia Dios, con fe inquebrantable de hijo amantísimo, a la Patria, y poder gritar a pleno pulmón, pero también a plena conciencia: ¡Arriba España!

SITUACION DE LA ARMADA ESPAÑOLA EL 18 DE JULIO DE 1936

ACORAZADOS



"ESPAÑA"



"JAIME I"

CRUCEROS



"CANARIAS" (En construcción)



"BALEARES" (En construcción)



"MIGUEL DE CERVANTES"



"Libertad" ("GALICIA")



"ALMIRANTE CERVERA"



"República" (En reparación)
"NAVARRA"



"MENDEZ NÚÑEZ"

DESTRUCTORES



"SANCHEZ BARCAYTEGUI"



"LEPANTO"



"JOSE LUIS DIEZ"



"CHURRUCÁ"



"ALMIRANTE VALDES"



"ALCALÁ GALIANO"



"GRAVINA"



"ALMIRANTE FERRANDIZ"



"ALMIRANTE MIRANDA"



"ALMIRANTE ANTEQUERA"



"ESCAÑO"



"ULLOA"



"CISNEROS"
(Recatado a mitad de campaña)



"JORGE JUAN"



"ALONSO"



"VELASCO"



"LAGUNA"

MINADORES



"JÚPITER"



"VULCANO"



"MARTE"

CAÑONEROS



"DATO"



"CANOVAS DEL
CASTILLO"



"CANALEJAS"



"AURIA"



"LAYA"

SUBMARINOS



"B-1"



"B-2"



"B-3"



"B-4"



"B-5"



"B-6"



"B-7"



"B-8"



"B-9"



"B-10"



"B-11"



"B-12"

A mitad de la campaña fueron adquiridos por la España nacional los siguientes:

DESTRUCTORES



"HUESCA"



"TERUEL"



"CEUTA"



"MELILLA"



"MOI"



"SANJURJO"

Las siluetas en negro corresponden a las unidades de la Escuadra de la España de Franco, y las que van en gris a las que estaban al servicio del Frente Popular.