

LA MAR Y ESPAÑA EN UN MUNDO «GLOBALIZADO» (I)

José Ángel SANDE CORTIZO



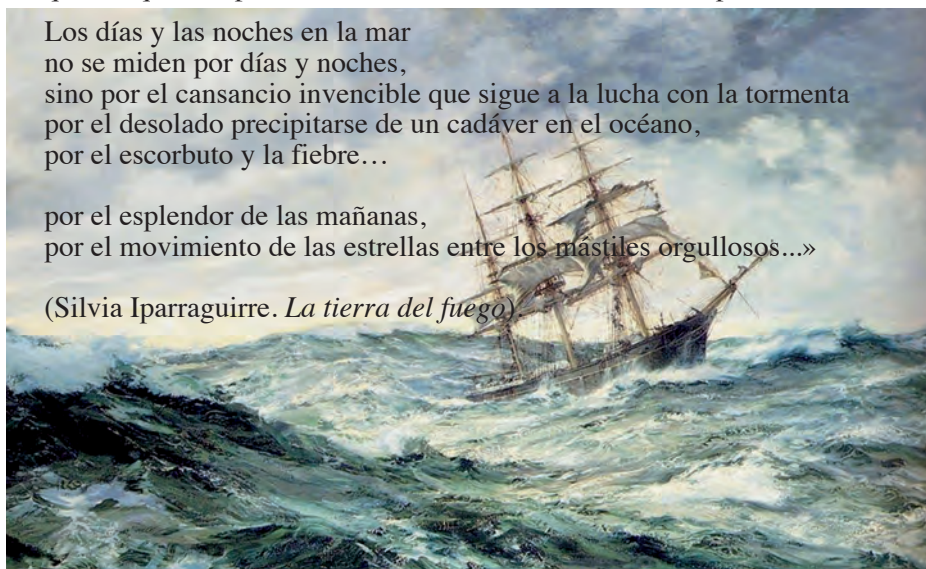
(RR)

«La mar es un exceso
y los hombres dados a navegar
comparten una clase de locura
que los que han permanecido en tierra no alcanzan a comprender.

Los días y las noches en la mar
no se miden por días y noches,
sino por el cansancio invencible que sigue a la lucha con la tormenta
por el desolado precipitarse de un cadáver en el océano,
por el escorbuto y la fiebre...

por el esplendor de las mañanas,
por el movimiento de las estrellas entre los mástiles orgullosos...»

(Silvia Iparraguirre. *La tierra del fuego*)



Con estas palabras la escritora argentina, el fuego de su tierra en el corazón y el alma, amadrina las dos fuerzas más poderosas de la Creación:

— La Mar, señora de los 3/5 de la superficie del globo terrestre. La Mar, a quien tan solo el viento acaricia o agita, y ante quien, con su aliado el Tiempo, nada en ese globo es inmune.

— El Hombre, dominador del fuego y jinete del viento. El Hombre que nunca, ante criatura, elemento o fenómeno natural alguno, se doblega sin lucha.

No es posible, al humilde entender de este «especialista en generalidades» que como hombre de mar y guerra se ha formado, abordar de manera puramente ortodoxa un acercamiento a ese «algo» tan extenso y vago como el título sugiere, con entidades de relación tan compleja —amante/enemiga— y tan formidables como la Mar y el Hombre tienen y son.

Cediendo un punto a esa ortodoxia, esbozaré un guion que, a modo de escueto derrotero, me servirá de guía para adujar pensamientos y colchar palabras en estas páginas, y de cabillero donde amarrar las digresiones que el cariz de la singladura pueda propiciar.

- *La Mar*. Algunos de sus datos y características nos pondrán en situación, aunque no traigan, quizá, sosiego.
- *La Mar y el Hombre*. En este apartado veremos como ella, la «globalizadora» por excelencia, ha influido en el devenir de este.
- *Poder Naval*. Dichas las palabras mágicas, veremos en qué consiste y supone, qué factores permiten alcanzarlo y qué para nuestra España supuso.

- Definición.
- Flota Mercante y Comercio.
- Factores Físicos, con apuntes geopolíticos.
- Factores Humanos, con apuntes de visión/actitud general de pueblos/gobiernos.

— *Globalización*. Para completar el cuadro, algunos pantallazos sobre:

- ¿Globalización *versus* Geoestrategia y/o Geopolítica?
- Actitud ante o en la Mar.
- Poder marítimo, definiciones alternativas.
- Actividad marítima, en España por ejemplo.

— A modo de epílogo, digresiones fuera del tiempo.

En cuanto al formato, dividido en tres partes o entregas, con los atavismos propios de quien entre Estudios de Estado Mayor, Notas Informativas, Programas, etc., mucho ha voltejado, y la deformación de quien, fuera de esos documentos normalizados, escribe como si para hablar lo hiciese, será una sucesión de datos, observaciones y sugerencias realizadas con ánimo de que el lector reflexione sobre ellas y alcance, en tanto que ciudadano formado y libre, sus propias conclusiones.

Y si eclecticismo y escolástica pugnasen, si un punto de caos en esa sucesión asomase... ¡mantengan la mirada, les ruego, en la proa!

Zarpemos ya, con aparejo de sosobres y estays, pues el tiempo es manejable... todavía.

La Mar

Ese elemento hostil al hombre, con la hostilidad de la deseada amante que nunca totalmente se entrega, con la hostilidad de la formidable enemiga que tan solo ocasional, aunque inexorable y terriblemente, como tal se muestra; con la hostilidad que todo desafío a la curiosidad y afanes del Hombre comporta: Amante o Enemiga. La Mar...

Elemento excesivo y líquido, esquivo y nunca quieto, de inmensa... soledad, pues si el punto más alejado, tierra adentro, del océano, está a 2.510 km de él, pero con lagos, ríos y ciudades (¡gentes!) en su entorno, el más alejado de toda tierra, el llamado Punto Nemo, está en el Pacífico Sur a 2.690 km de la más próxima y con 3.700 m de agua salada bajo él... en completa soledad; soledad que, como bien saben, fue surcada por vez primera en la Historia por las naves de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, pronto hará cinco siglos.

Elemento nunca quieto, pues, sometido en toda la superficie a la acción del viento, este, fruto de la termodinámica atmosférica y de la rotación de la tierra, le hace partícipe de sus movimientos:

- De los permanentes y extensos, que dan lugar a las corrientes marinas, que la termodinámica del propio océano y el relieve de su fondo modifican, y cuya circulación general las cartas náuticas muestran en toda su magnitud.
- De los ocasionales y localizados, que se resuelven en temporales, marejadas y maretones, añadiendo un punto al desafío que inmensidad y soledad suponen.

Sometida su masa líquida a las acciones gravitatorias combinadas de Sol y Luna, y constreñido por la variada geografía de su abrazo con la tierra, su nivel cambia cíclicamente, cada seis horas largas, con variada magnitud, tanto anual como geográficamente: más de diez metros en ciertos lugares y momentos, unos centímetros tan solo en otros. Inquieta y esquiva masa líquida, que rechaza ser empleada al servicio del Hombre pues no es apta para su consumo, ni para el uso directo en agricultura o ganadería, ya que contiene un 3,5 por 100, en volumen, de materia sólida disuelta, sales, o en suspensión en ella, sumando así, ante el ser en expansión que el Hombre es, a la de la soledad esta su intrínseca dificultad de uso.

Y sin embargo, precisamente esta su circunstancia, la materia sólida disuelta o en suspensión en ella, unida a su movilidad y a su variada inmensidad (que más adelante se describirá), hacen que la vida se desarrolle de forma lujuriente en ciertas zonas o con serias dificultades en otras (entre las que no ha de contarse el fondo marino profundo, donde se da una «profusión de especies en un ambiente calmado»), haciendo justicia siempre a esa su inmensidad: desde mamíferos enormes hasta minúsculos crustáceos, desde reliquias de un pasado prehistórico hasta enigmáticas especies sobre las que toda especulación es lícita.

De las 1,75 millones de diferentes especies contabilizadas hasta hoy en nuestro Mundo, unas 260.000 tienen su hábitat en los océanos, número que cada año aumenta en más de 1.500, figurando España en el séptimo lugar de los países en lo que a descubrimiento de nuevas especies se refiere, con unas 200 al año.

Un dato sobre las diferencias entre áreas oceánicas: un estudio de 2002 encontró que el número de moluscos en 30.000 hectáreas del SE del Pacífico era mayor que el existente en los 300 millones de hectáreas del Mediterráneo.

Y si hoy se contabilizan 260.000 especies en los océanos, de las que unas 100.000 habitan los arrecifes coralinos, las áreas oceánicas más fértiles, quizá ese número resulte pronto superado con creces, pues se estima que en esos arrecifes, y en similitud con las selvas tropicales, se podría llegar a las 950.000 especies. Pero no crean que será pronto, pues también se cree que, a la velocidad actual de descubrimientos, tardaremos entre 250 y 1.000 años en despejar todas las incógnitas en este campo, en la Mar.

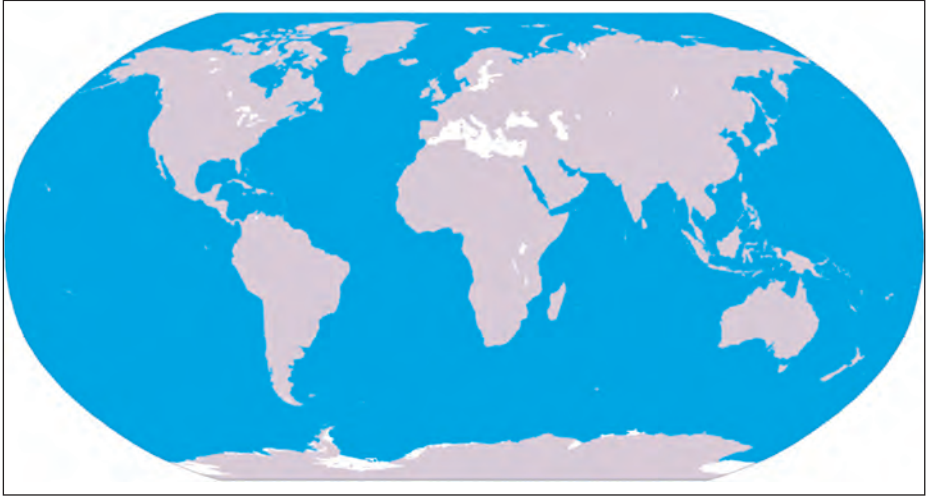
¡Bendita ELLA! Seguirá misteriosa para los que, de un modo u otro, sus amantes somos.

Inquieta, esquivada e inmensa en profundidad, superficie e incógnitas.

Enorme en su profundidad, como tan solo unos datos hacen ver: si la altura máxima sobre el nivel del mar de las tierras emergidas es de 8.848 m, su altura media se reduce a 860 m, en tanto que la mar, cuya profundidad máxima alcanza los 11.033 m, presenta una profundidad media de 3.730 metros.

De inmensa superficie, pues si el globo terrestre tiene 510 millones de km² de superficie, la de los océanos es de 335 millones, un 67 por 100; y sumándole los mares anejos (Báltico, Mediterráneo, Negro, Caspio, Grandes Lagos, etc.) se aproxima al 70 por 100.

Plena, aun en este arranque del siglo XXI, de incógnitas. Si hoy se dispone de artefactos que a la fosa máxima bajan, que toman, aquí y allá, cuantos datos estiman, tan solo la vigilancia de la superficie oceánica es, desde el espacio, permanentemente posible, y así, el conocimiento que de esa entidad se tiene, incluido el potencial de avance y riqueza que para el Hombre podría suponer, no es más que una parte del necesario y una parte mínima de lo que ese Hombre, el ser impaciente por antonomasia, necesita para satisfacer su nunca saciable curiosidad. La Mar y los fondos oceánicos son la última de las fronteras del Globo Terrestre.



Esa Mar inmensa, y reacia a dejar que sus secretos se conozcan, lo envuelve, como la proyección Robinson del globo terrestre hace patente, todo: Eurasia, casi una con África, distante de las Américas y ajena a las islas-continente, Australia, Groenlandia, la Antártica. Proyección que permite apreciar la bien diferente magnitud de los cinco océanos:

- Mayor uno de ellos, con 155,5 millones de km², que toda la superficie terrestre (149 millones), e igual a la suma de los dos siguientes, durante más de un siglo fue un *lago español*.
- En el centro de nuestro mundo occidental, el segundo en extensión, el Atlántico, 76,7 millones de km², y cercano a él en superficie el tercero, el Índico, 68,5 millones.
- Excéntricos y cuasi marginales, el Antártico, 20,3 millones (de difusa delimitación geográfica), y el Ártico, 14,1 millones, los dos últimos.

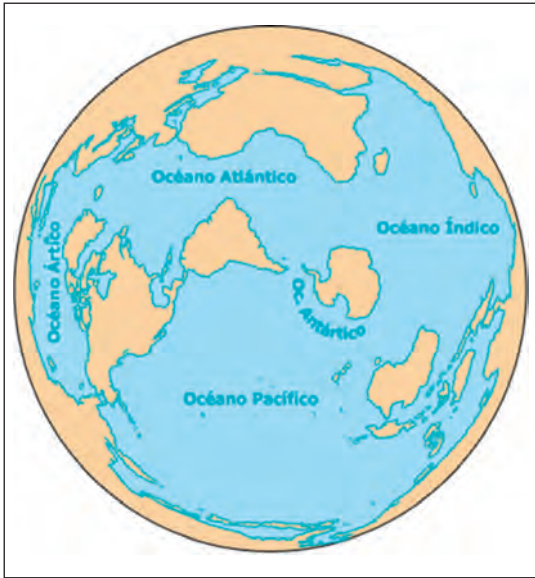
En la Proyección Hemisférico Polar, que ofrece una clara e individualizada visión de esos cinco océanos, las tierras parecen cercar el globo, con las Américas como apéndice de ese cerco que sirve, con la cadena indonésica, de enlace con las islas-continente.

Pero en ambas proyecciones la MAR es UNA y alcanza las tierras todas.

Elemento excesivo y hostil, amante o enemiga y que, a tenor de la voluntad del único que en la Creación la tiene, el Hombre, puede: aislar, convirtiéndose en cárcel, o comunicar, propiciando riqueza y ofreciendo ámbitos de

libertad, favoreciendo las condiciones para la «globalización» que el Hombre persigue... ¿Persigue? ¿O teme? ¿O denosta?

La Mar y el Hombre



En toda edad y en todo continente han surgido grandes civilizaciones.

Unas, la China de los Han (Yangtsé y Hwang-ho), la India del Veda (Indo), el Egipto de los faraones (Nilo), la Mesopotamia (Tigris y Eúfrates) cuna de Sumer, Babilonia, Asiria... se desarrollaron a la orilla de caudalosos ríos, y fueron grandes.

Algunas, Hatti en Anatolia, Caral en la falda andina, la Etruria mesoitalica, la Celta centroeuropea... lo hicieron en lugares del interior, y fueron de paso efímero.

Otras, Minoica, Micénica, Helénica, Fenicia... tuvieron

su desarrollo a orillas de la mar; y estas dejaron, más allá del peso y duración de sus imperios, huella que aún hoy les sobrevive, pues están en la raíz de nuestra cultura occidental.

Según la *Filosofía de la Historia* de Toynbee, las civilizaciones no surgen y mueren por azar, pero tampoco están predestinadas por la raza o la geografía: es la reacción de los grupos humanos ante las dificultades —estímulos les denomina él— en el lugar y el tiempo en que se producen, lo que las hace nacer y crecer, o estancarse, o agostarse y finalmente morir.

Pues bien, si las nacidas en los ríos crecieron y fueron grandes, pero se estancaron por largos siglos, si las nacidas en algunos otros lugares del interior no dejaron huella notable, y, por el contrario, si las nacidas en el extremo oriental del *Mare Nostrum*, talasocracias, de algún modo no han muerto, pues, viajando hacia el oeste, hacia el océano, han renacido en las que su relevo tomaron, ¿será la Mar una suerte de catalizador de reacciones ante los estímulos?

Ninguna civilización como la griega utilizó la mar para su expansión; Roma le sucede y, potencia terrestre como era, del Mediterráneo hizo la mejor

de sus calzadas, y en los imperios nacionales que a Roma siguen (Portugal, España, Holanda, Gran Bretaña...), a la mar se debió su imperio, y mientras en ella se mantuvieron, fueron grandes.

Permítanme una aparente digresión.

En dos ocasiones, en Europa, la voluntad de un hombre, que con las armas había llevado a su nación a lo más alto, fue derrotada por la voluntad de una nación en pie: Aníbal y Napoleón vs. Roma y la Gran Bretaña.

Escipión y Wellington personificaron, respectivamente, la victoria, pero el poder que realmente derrotó a Napoleón y Aníbal, no fue otro que el dominio que la Gran Bretaña y Roma ejercían sobre la mar.

Detengámonos en Aníbal y Roma, enfrentamiento que marcó, como pocos, el destino del mundo occidental.

Para el lector no avisado, la pugna se aclaró al derrotar Roma, en Hispania y el Metauro, a los ejércitos cartagineses, y se resolvió al ser vencido finalmente Aníbal en Zama por Escipión.

Pero ninguna de esas acciones habría sido posible sin el dominio que Roma ejercía, al norte de la línea Tarragona-Marsala, Siracusa-Otranto, sobre la mar.

Se inició el conflicto con clara ventaja en la mar de Cartago, mas Roma, fuerte en tierra, industriosa y con firme voluntad de expandirse, pronto aprendió y, forjando una marina numerosa y potente, desde su posición interior:

- Logró negar el uso de la mar al norte de esa línea a las naves púnicas, haciendo imposible el refuerzo de Aníbal en Apulia-Cápua.
- Amenazó seriamente la metrópoli cartaginesa, y en 202 a. de C. Aníbal hubo de regresar al África en circunstancias que le llevaron a la derrota.

Si Aníbal y Napoleón son ejemplo de cuán lejos la voluntad y el genio de un hombre puede llevar a su nación, Roma y Gran Bretaña son la prueba de lo que una nación con voluntad clara y sostenida, puede lograr en el tiempo...

Ambas buscaron, tenazmente, obtener y conservar el dominio de la mar... alcanzar lo que los autores denominan Poder Naval.

Poder Naval

Palabras que traen un nombre asociado: Alfred Thayer Mahan, capitán de navío estadounidense que en 1890 escribió su celeberrima obra: *Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783*.

Mahan fue el primero en deducir la verdadera filosofía de la guerra naval y en comprender la importancia enorme del dominio de la mar y el papel que ese dominio ha desempeñado en la historia del mundo.

Consecuencia inmediata de su tesis fue el potente desarrollo de la marina norteamericana, que hasta entonces languidecía (almirante Castex), y del que España tuvo amarga prueba ocho años más tarde, en Santiago de Cuba y en Cavite.

Su libro, al par que expone esencia y fundamentos de su doctrina, ofrece una muy completa visión del interesante período en que se centra:

- Quizá el método resulte mejorable, y la visión un tanto parcial a veces (descriptible su devoción por los logros de España, mas ¿qué esperar si esta era el enemigo a batir desde que en 1823 la doctrina Quincy-Monroe fue formulada?), pero ello no resta un ápice de importancia y amenidad a su obra.
- Aun partiendo de lo estrictamente marítimo y militar, apunta Mahan juicios del mayor calado en muchos otros campos.

Me limitaré, pues, libérrimamente, a «destilarles» lo esencial de su doctrina. Y, procediendo de las uvas de Mahan el bagazo, si acaso el aguardiente resultase fallido, ¡culpen al aguardentero, que abajo firma, y a su alquitara!

Así define el Poder Naval: «En su más amplia acepción comprende:

- No solo la *fuera militar* a flote, por quien se rige y gobierna la mar, mediante la acción de las armas.
- Sino también su *flota mercante y su comercio*, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y sostenerse aquel.»

Advertirán que realmente habla de lo que entendemos hoy como Poder Marítimo, pero, sabido esto, mantengamos su nomenclatura.

Flota Mercante y Comercio

Siendo esas las fuentes de tal Poder, quizá convenga, para mejor apreciar su magnitud, conocer su caudal, conocer los datos más conspicuos del Comercio Marítimo Mundial.

Por mar se mueve cerca de un 90 por 100 del comercio mundial.

El cuadro muestra la evolución del total de ese tráfico: el tráfico de dos mercancías concretas de muy diferente significado (grano y combustibles fósiles) y el de contenedores (manufacturas, perecederos, etc.); todo ello en millones de toneladas.

Se completa con la evolución de la población mundial, consumidora de esas mercancías, en millones de personas.

Adviertan la diferente evolución de los datos expuestos: en tanto el total ha crecido un 250 por 100, el de grano, en un Mundo en el que el hambre está

	1995	2000	2005	2010
TOTAL	3.600	6.000	7.400	9.000
Grano	210	260	270	340
Combustibles fósiles	1.750	2.850	3.200	3.500
Contenedores	500	600	1.000	1.350
Población mundial	5.574	6.071	6.454	6.854

presente en un excesivo número de lugares, ha crecido tan solo un 162 por 100 (un % mitad de lo que ha crecido el total); el tráfico de combustibles fósiles, lo que equivale a decir industrialización, lo ha hecho en un 200 por 100, y con mayor diferencia, el de contenedores, léase productos manufacturados y perecederos, ¡el 270 por 100!

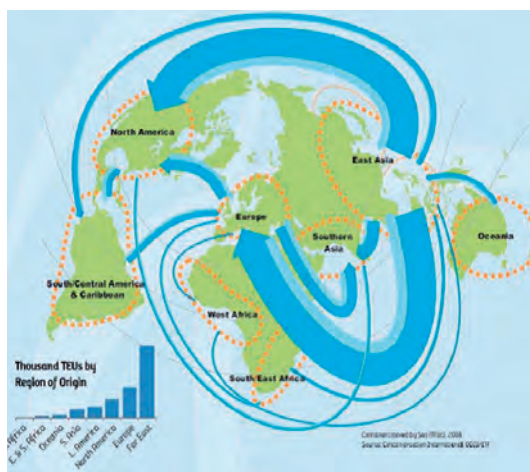
O visto desde otra marcación: si en 1995, y con respecto al de grano, el tráfico de combustibles fósiles era el 833 por 100 y el de contenedores el 238 por 100, en 2010 estas cifras se elevan a 1.029 y 397 por 100 respectivamente.

Y aún un tercer acercamiento de alidada: en tanto la población mundial ha crecido un 121 por 100, el consumo de grano por esa población lo ha hecho en un 132 por 100, el de combustibles fósiles un 165 y el de contenedores-manufacturas un 186 por 100.

Quizá les interese saber que el 60 por 100 de los contenedores que por mar se trasladan, se cargan en algún puerto de China. Y que, como bien muestra la figura el tráfico de contenedores es mayoritariamente DEL Lejano Oriente HACIA Occidente, hacia Norteamérica y Europa; y si bien estos ocupan el tercer y segundo puesto entre los emisores, juntos no alcanzan el volumen que allí, en Asia Oriental, se genera.

¿Qué les sugieren estas cifras?

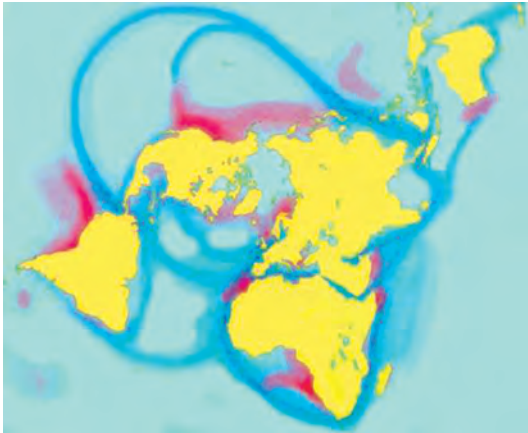
Estadísticas, comparaciones, curiosidades... ¿curiosidades?



A ustedes, como les advertí al principio, cumple extraer, si las hubiere, conclusiones.

Esas mercancías se trasladan en una flota mercante, de cuya evolución y magnitud algunos números pueden dar una idea:

- Si en los últimos 20 años el número de buques ha crecido tan solo un 30 por 100, hasta los 55.000 buques actuales, el tonelaje total lo ha hecho en un 130 por 100, hasta las 1.067 millones de toneladas de registro bruto; es claro, los buques son hoy mayores, lo que incide en la dotación de los puertos y, naturalmente, de los canales marítimos.
- El porte medio de esos mercantes es de unas 18.000 toneladas de registro bruto, y la media de singladuras unas 5.000 millas, algo más que la distancia Cádiz-Panamá.



He aquí, en una proyección que a los amantes de la cartografía satisfará, una significativa imagen del tráfico marítimo, densidad, derrotas y puntos focales o de concentración, claro reflejo de las economías más fuertes del mundo; y donde el transpacífico es ya el tráfico marítimo más numeroso.

En ella se muestran también, en sombreado rojo, las zonas donde las flotas pesqueras del mundo faenan.

Una evidencia ya mentada: si a mediados, y aún en los 70, del pasado siglo el tráfico transatlántico era mayor que el transpacífico, este duplica hoy, con creces, al primero. Pero... si la mar es un exceso, lo relacionado con ella es todo menos sencillo. Los escuetos datos de buques mercantes que antes les ofrecí, han ser correlacionados, con otros, que no harán más que confirmar lo globalizador que todo lo relativo a la Mar, de un modo u otro, resulta; veamos:

- Construcción naval mercante. A su cabeza se encuentran hoy China, Japón, Corea del Sur, Filipinas y Vietnam, citados en un orden susceptible de matices, pues, por ejemplo, de los diez astilleros con mayor cartera de pedidos en 2012, seis eran de Corea del Sur (con un total de encargos tres veces mayor que los restantes), tres de China y uno

de Japón; por no hablar de la diferente complejidad técnica entre unos buques y otros.

Los astilleros españoles apenas construyen el 1 por 100 de los nuevos buques.

- Abanderamiento. Los buques, donde quiera que se construyan y quien sea su propietario, se «abanderan» o matriculan para su explotación, con el consiguiente abono de impuestos, etc., en países o «pabellones de conveniencia». Estos son hoy: Panamá, con un 20 por 100 del total; Liberia, con un 11; islas Marshall, con el 8,5; Hong Kong, con el 8; Singapur, con el 6,3; el 46 por 100 se reparte entre más de una treintena de países, figurando nuestra España con un 0,23 por 100 del total.
- Armadores. La propiedad de esos buques se encuentra muy repartida; los países de mayor número de buques en manos de sus ciudadanos son los siguientes: Grecia (282, 74 con pabellón griego), Japón (235 y 18, respectivamente), China (184, de los que 70 tienen pabellón chino), Alemania (127, con 16 abanderados allí), Corea (83, con 16 de bandera coreana), Noruega (un total de 57, 15 con bandera noruega). Pero quizá resulten más significativos, toda vez que los anteriores no contemplan el tonelaje por unidad (los armadores españoles, con 211 buques, tan solo suponen un 0,4 por 100 del tonelaje mundial) los siguientes datos:
 - La UE, más Noruega, controlan el 37 por 100 del tonelaje mundial
 - Los armadores griegos, el 21,7 por 100 de la flota mundial de buques tanque, seguidos por los japoneses, con el 10 por 100.
 - El sector de graneleros está controlado por japoneses (20,7 por 100), griegos (19,7) y chinos (17,3).
 - Los portacontenedores están controlados por alemanes, con el 31,8 por 100.
- Tripulaciones. Estos buques mercantes están tripulados por más de 1,4 millones de individuos de la más diversa procedencia, aunque se puede destacar que la mayoría de la oficialidad proviene de los Estados Unidos y que unos 300.000 de los subalternos y marinería proviene de las Filipinas.

Sí, paradojas aparentes de las que ustedes, a buen seguro, y ampliando datos, extraerán sus propias conclusiones.

Excusen que no les ofrezca datos de las Marinas de Guerra («Armada» en el caso de España); no son lo esencial aquí, y en otros ámbitos verán su curiosidad saciada con más detalle y rigor del que yo puedo ofrecerles; pero no les privaré de alguna imagen de lo que industria y voluntad del Hombre



ponen hoy a flote para asegurar, por la fuerza si es preciso, la libertad de los mares.

Corbeta española, clase *Descubierta*, hoy patrulleros, ejemplo de lo compacto, completo y ágil que un buque de su clase y porte puede resultar, y que aquí vemos con su «amenazante» silueta y superestructura enmascaradas tras los rociones que la mar de proa (en cascos y proas que buscan mantener «limpia» la cubierta remontando las olas) levanta.

Siluetas... si antaño para el combate, el aspecto amenazador era algo buscado, en la mar ha sido, también siempre, el resultado de la evolución técnica. ¿Cómo no sentirse amenazado ante el costado de un navío de 80 cañones, con las bocas de estos asomando en las portas, que el color amarillo de la faja del casco hacía resaltar?

Hoy no se ven los combatientes en la mar, pero la silueta de los buques de guerra, embajadores de su patria en todos los puertos donde tocan, es un claro exponente de su capacidad militar, técnica e industrial.

Veán a la izquierda la que, desde lo alto y en plena acción, mostraba el señor de los mares de antaño, un recuerdo ya en museos y archivos, y más abajo la que el señor de hogaño muestra, y



con el que bien pocas naciones pueden contar; encabezan los Estados Unidos, y a gran distancia, la lista, que no alcanza a la docena de afortunados. Amplia cubierta de vuelo, seguro y sofisticado sistema de lanzamiento (catapulta), recogida y mantenimiento... toda una base aeronaval a flote.

Siluetas y líneas de casco que evolucionan y se afinan como si ya la potencia y fortaleza de estos pudiera atreverse, al par que acumulan inaudita potencia y capacidad de combate, a enfrentar más decididamente las olas.

Y así, hoy, en los más avanzados diseños hay que buscar esa potencia y esa capacidad, no en lo que la superestructura enseña, sino en lo que esta, austera y lisa, y el hermético y afilado casco, esconden.

Un arsenal de armas ignotas que, lejos de surcar la mar remontando las olas, las perfora y atraviesa, como el ya en construcción (14.500 t, con una dotación de 130 a 160). USS *Zumwalt*, cuya entrada en servicio se prevé para 2016.

Poder Naval. Factores

Mahan, amén de los elementos que lo constituyen, nos describe los factores que hacen posible el Poder Naval: Factores Físicos y Factores Humanos.

Pero de ellos, cereño lector, trataremos, si la generosidad de la REVISTA GENERAL DE MARINA lo permite, en la siguiente entrega.



Fast Rope de la USMC.
(Foto: N. Estupiñán Milán).