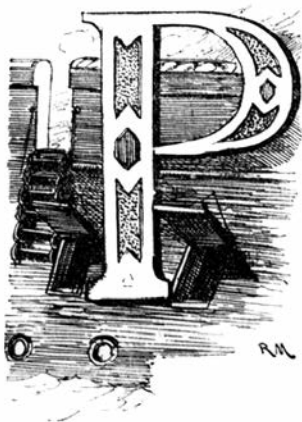


ILUSORIAS PETICIONES Y LA REALIDAD: NOVIEMBRE DE 1921, SEPTIEMBRE DE 1923

David RUBIO MÁRQUEZ
Doctor en Historia



RETENDEMOS con este artículo contraponer las peticiones sobre el desarrollo naval español aparecidas en la prensa nacional con la realidad: los planes navales aprobados por las cámaras legislativas. El marco temporal elegido queda justificado por dos hechos relevantes. Primero, la celebración de la Conferencia de Desarme Naval de Washington, que influirá en el desarrollo de la Marina Militar mundial hasta 1936. Segundo, el golpe de estado de Miguel Primo de Rivera en Barcelona del 13 de septiembre de 1923, que establecerá la censura de la prensa gubernativa.

Inspirándose en el artículo octavo de la Carta Fundacional de la Sociedad de Naciones —y siguiendo la resolución del senador William E.

Borah—, Warren Gamaliel Harding, presidente de los Estados Unidos de América, dirigió una nota a las grandes potencias el 11 de julio de 1921 invitándolas a la celebración de una conferencia para limitar los armamentos y tratar la cuestión del Pacífico. Se reunirían en Washington y la fecha debería fijarse de común acuerdo. El 11 de noviembre se produce la primera sesión en el Memorial Continental Hall, que finalizaba con la firma de cinco grandes acuerdos. De todos ellos, solamente nos interesa el rubricado el 6 de febrero de 1922 por los Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y el Reino Unido. En los 24 artículos del Tratado de Limitación de Armamentos Navales se implantaba una importante restricción tanto en el tonelaje como en el armamento de los barcos de las cinco potencias signatarias. Pero para comprender mejor tanto las demandas como las informaciones de la prensa española debemos reseñar que los conferenciantes no llegaron a ningún acuerdo sobre el desarrollo del Arma Submarina ni reglamentaron el de la Aviación Naval (1).

(1) «El número de aviones no puede limitarse», *La Voz*, 2 de enero de 1922, p. 5.

El contexto político

Desde el verano de 1921 España vivía conmocionada por el desastre de Annual. Era la repetición de la situación de 1898, pero en unas circunstancias políticas y sociales completamente diferentes. El 14 de agosto de 1921, Antonio Maura formaba un Gobierno de coalición que, a pesar de estar compuesto por figuras de muy modesta importancia pertenecientes a los partidos de turno, fue aceptado dadas las circunstancias trágicas que se vivían en este año. Apunta el historiador Javier Tusell un dato significativo: el Partido Conservador tenía mayoría en el Congreso, y tan solo un ministro, Leopoldo Matos Massieu, en Trabajo. Cambó se encargaba de Hacienda, Juan de la Cierva de Guerra y José Gómez Acebo de Marina. El Gobierno tuvo que hacer frente, una vez estabilizada la situación militar en Melilla, a diversos problemas, como el posible rescate de los prisioneros, la intromisión de las juntas militares en la vida política de la nación, dándose la solución de ponerlas bajo el control del ministro de la Guerra con el nombre de «comisiones informativas» y, por último, los derivados de las reformas planteadas por Cambó: el arancel de 1922 y la Ley de Ordenación Bancaria. El gabinete presidido por Maura cayó el 7 de marzo de 1922 por su incapacidad para llegar a un acuerdo sobre asuntos tan importantes como las futuras operaciones militares en Marruecos o la política económica. Le sustituyó el conservador José Sánchez Guerra, que adoptó medidas importantes: disolvió las Juntas de Defensa —debemos señalar que con el apoyo del Ejército de África—; restableció las garantías constitucionales, suspendidas desde 1919; decidió la elevación del expediente Picasso al Consejo Supremo de Guerra y Marina, con el inmediato procesamiento del general Berenguer, y destituyó a Martínez Anido y a Arlegui de sus respectivas responsabilidades en Barcelona, con lo que se puso fin al llamado «terror blanco». No pudiendo resistir el escándalo que el debate parlamentario sobre las responsabilidades provocó, el 4 de diciembre de 1922 presentó su dimisión a Alfonso XIII.

Liquidado el turno del Partido Conservador, le correspondía al Monarca encomendar la formación del nuevo Gobierno al Partido Liberal. El 7 de diciembre de 1922, bajo la presidencia de García Prieto, quedaba constituido el Gobierno de Concentración Liberal. En su camino hacia el golpe de estado, hubo de solucionar problemas relacionados con las relaciones Iglesia-Estado y, fundamentalmente, Marruecos: rescate, previo pago, de los prisioneros, implantación del protectorado civil, proyecto de desembarco en Alhucemas y el tema de las responsabilidades. El 13 de septiembre de 1923, en Barcelona, se pronunciaba Primo de Rivera.

Las ilusorias peticiones

¿Cuáles eran las fuerzas navales de España en 1922? El rotativo *El Globo* transcribía su composición: la Escuadra de Instrucción y de Operaciones la integrarían tres acorazados, un crucero protegido de segunda clase, siete cañoneros de primera clase, un contratorpedero, la lancha *Cartagenera* y seis gasolineras. El resto de los barcos quedarían agrupados en la División de Instrucción; buques para comisiones en las posesiones de África, Canarias, Baleares y servicios de aguas jurisdiccionales; División de Instrucción de Submarinos; División Naval de Aeronáutica y Servicios Especiales. *La Correspondencia de España* resumía el estado de las fuerzas navales españolas: «solo contamos hoy día con tres acorazados de combate, uno de ellos aún incompleto; los submarinos, las fuerzas sutiles modernas y los buques auxiliares, poder este que, por muy profano que se sea, no deja de comprenderse que es insuficiente para hacer frente a ninguna marina extranjera» (2). El capitán de corbeta Luis Rodríguez Pascual opinaba que nuestros tres acorazados adolecían de escaso andar y eran un poco anticuados, pero «no tenemos otros y es necesario sacar de ellos todo el partido posible». Además, unidos a los destructores y al crucero *Victoria Eugenia*, formarán la escuadra (3). Un tono optimista, especialmente para el futuro, inspiraba al periodista que desde el rotativo *El Sol* escribía: «Nunca hemos prestado a la Armada la atención que en estos últimos años. Desde la Ley de Escuadra de 1909, en mayor o menor escala, siempre se han ido construyendo barcos». Dos importantes problemas apuntaba: la orientación defensiva de las unidades en construcción, fundamentalmente cruceros y submarinos, y la excesiva dependencia de modelos foráneos, especialmente británicos (4). Trasladar a los astilleros españoles el modelo británico clase *E* supuso que la artillería de los cruceros de la clase *Príncipe Alfonso* estuviera defendida por manteletes, más vulnerables, y no por torres cerradas. Era el inevitable peaje pagado por la dependencia de la Sociedad Española de Construcción Naval para las construcciones navales militares.

En cuanto al análisis que se hacía de la evolución histórica de la Armada, reinaba el pesimismo. Un periodista, que escribía con el seudónimo Juan de la Cosa, afirmaba que «España nunca tuvo la Marina militar que necesitaba» (5). Similar idea se plasmaba unos meses antes en *La Correspondencia de España*: «... pues ha ido desde Trafalgar acá a la zaga de todas las Marinas, no

(2) MARTEMAR: «Los navíos de Marte. Urge aumentar nuestra escuadra», *La Correspondencia de España*, 10 de mayo de 1922, p. 1.

(3) «¿Escuadra?», en *Nuestro Tiempo*, número 283, julio de 1922, p. 83.

(4) COSA, Juan de la: «Asuntos Navales. Debemos continuar», *El Sol*, 24 de febrero de 1923, y «Cuestiones Navales», *El Sol*, 24 de agosto de 1923.

(5) COSA, Juan de la: «En derredor de Wáshington», *El Sol*, 31 de diciembre de 1922.

solo en calidad, sino en cantidad» (6). ¿Cuál es la causa alegada? Una derivada del acaecer histórico: «... en España se piensan demasiado los proyectos, se acometen con titubeos y se aprueban con tangentes y secantes a la realidad del verdadero poder naval». Otra de la realidad histórica española: «España le teme al mar» (7). En consecuencia, «... hoy día, España no cuenta en Guerra y Comercio con los elementos que le corresponden» (8). Se insistía en la no culpabilidad de los marinos: «No podemos culpar a los marinos de Guerra de que la nación no les dé los barcos que necesita España» (9). Antes al contrario, estos han sido siempre fieles cumplidores de sus compromisos, «deber doblemente duro por la penuria de los presupuestos navales». Para finalizar, señalar el pésimo empleo que se estaba haciendo de la escuadra. Los combates en el norte de África habían demostrado que la Armada española no estaba preparada: «Hemos disparado con cañones de 30,5 centímetros para destruir casuchas de adobe que no valen mil pesetas. Pues cada tiro cuesta tres mil pesetas. Es un ejercicio de tiro al blanco bastante caro» (10). Desde la prensa se demandaba una estrecha cooperación entre el Ejército y la Armada, especialmente para la resolución de los combates en el norte de África (11).

A pesar de este negro panorama, se formulaba la siguiente cuestión: «No ha llegado el momento de que España mire hacia el mar, su más extensa frontera, y procure hacerse fuerte en ella». Se podría lograr este objetivo mediante la construcción de «barcos, barcos, barcos». En el Ateneo de Madrid el abogado Gerardo Doval pronunciaba una conferencia el 9 de enero de 1922 en la que apoyaba la construcción de una nueva Armada. Afirmaba que nunca habíamos tenido Marina de Guerra y a ello precisamente se debía la pérdida de nuestro poderío en Europa (12). El semanario *España* informaba del evento con elevadas dosis tanto de ironía como de crítica: «Por lo demás, la idea nos parece excelente; una marina como la inglesa, un ejército como el francés, una industria como la alemana, y hasta yacimientos de petróleo como en América. ¿Por qué no? ¿Por qué no podemos tener una gran flota y canalizar el Manzanares para que Madrid, convertido en puerto militar, ofreciese a sus paisanos nostálgicos el espectáculo fantástico de una escuadrilla de torpederos?». En el mismo artículo interpela sobre la posibilidad de que en la Conferencia de Washington se limitaran los armamentos navales y, en conse-

(6) «Mirando al mar. Guerra y comercio», *La Correspondencia de España*, 1 de marzo de 1922, p. 1.

(7) MARTEMAR: *op. cit.*, p. 1.

(8) *Ibídem* cita 6, p. 1.

(9) COLOMBO, Leopoldo: «Asuntos navales», *El Sol*, 4 de junio de 1922, p. 3.

(10) *El Globo*, 6 de mayo de 1922, p. 1.

(11) EL PIRATA BARBA AZUL: «Una voz en el mar», *La Correspondencia de España*, 17 de enero de 1922, p. 1.

(12) *La Correspondencia de España*, 10 de enero de 1922, p. 5.

cuencia, los acorazados. La conclusión: «... por ahora puede aplazarse la ejecución de ese magnífico programa naval y cederle la idea a algún empresario de teatro para que haga una revista flotante» (13). Seis meses después, Carlos Pereira, desde las páginas de la misma publicación, escribía: «Para vender es preciso tener acorazados» (14). Era la demandada de algunos sectores de la prensa. Sin ellos, se insistía, «nunca tendremos un auténtico poder naval» (15). La opinión de los periodistas coincidía con la expresada por los militares: «El acorazado es aún la médula de la flota y el baluarte de la defensa marítima de las naciones y seguirá siéndolo en tanto que la salvaguardia de la navegación marítima, para propósitos comerciales o de transporte, sea vital para el éxito de la guerra» (16). Corrió el bulo de que España compraría acorazados al Reino Unido para apoyar un hipotético desembarco en la costa de Alhucemas. Los buques procederían del exceso de tonelaje fijado por los tratados firmados en Washington. Ante las informaciones aparecidas en la prensa, tanto el Gobierno español como el embajador británico emitieron sendas notas desmintiendo el rumor (17).

No todos los periodistas abogaban por los acorazados. Algunos se inclinaban por los submarinos y defendían tres ideas. Primera, la importancia que presumiblemente adquirirían los sumergibles. En este sentido, *La Época* recogía las declaraciones de Edison: «El protagonista de estos combates continuará siendo el submarino. De aquí que interese la invención de medios preventivos y defensivos contra los submarinos» (18). En la misma entrevista, el inventor norteamericano aludía tanto al, a su juicio, escaso papel que el futuro reservaba a la aviación en la lucha naval como a sus estudios para la neutralización de los submarinos. Segunda, su menor coste económico, asunto fundamental en un país tan escaso de recursos como España. Firmando con el seudónimo de Juan de la Cosa, en el rotativo *El Sol*, escribía: «No pudiendo nosotros construir acorazados enormes, ya que el precio de un *super-Hood* alcanzará la formidable cifra de 260 millones de pesetas, vayamos a buscar en el submarino la base de nuestra defensa naval» (19). En la misma línea argumental, en *La Época* se podía leer: «Para España el submarino es necesario, pues será el único medio compatible con nuestros recursos para tener garanti-

(13) *España*, número 303, 14 de enero de 1922, p. 9.

(14) PEREIRA, Carlos: «Los fundamentos utópicos del americanismo mercantil», en *España*, número 327, 1 de julio de 1922, p. 11.

(15) MARTEMAR: «Más sobre acorazados y submarinos», *La Correspondencia de España*, 7 de abril de 1923, p. 2.

(16) *La Guerra y su preparación*, Estado Mayor, Tomo XII, números 3 y 4, marzo y abril de 1922, p. 180.

(17) «Desmentido del Gobierno español», *La Época*, 11 de febrero de 1922. «Comunicado del embajador británico», *La Acción*, 17 de febrero de 1922.

(18) «Edison y la guerra futura», *La Época*, 8 de agosto de 1922, p. 1.

(19) COSA, Juan de la: «Pequeña apología del submarino», *El Sol*, 18 de junio de 1922, p. 3.

zado el litoral y asegurada su comunicación con Marruecos, Baleares y Canarias» (20). Tercera, su utilidad defensiva: «Los modernos cañones de Marina son de una eficacia tan manifiesta que hoy día es un mito acorazar las costas contra ellos; mejor que defensas firmes, los submarinos son cancerberos de los puertos, ya que una escuadra bloqueadora tiene que situarse a unos diez kilómetros para que su acción resulte equilibrada, y a esa distancia es un juego para un submarino salir de su base, avanzar cauteloso y oculto, escupir su veneno y tornar a su base». A esta función general de los sumergibles, específicamente en España, se añadía vigilar las aguas del Estrecho o patrullar las costas rifeñas (21).

A pesar de las opiniones del inventor norteamericano a las que hemos hecho alusión en el párrafo anterior, el desarrollo de la aviación implicaría cambios fundamentales en la estrategia naval. Lo demostraban los experimentos que, empleando barcos alemanes, había realizado William Mitchell en julio de 1921. El hundimiento del acorazado *Ostfriesland*, del crucero *Frankfurt* y del destructor *G-102* manifestaban que estos eran hundibles por los aeroplanos. A pesar de las críticas, en todos los círculos marítimo-militares se despertó el interés. *El Sol* postulaba por los aviones, alegando en su favor tanto su eficacia probada como su economía (22). Juan de la Cosa demandaba para el futuro de la Armada un nuevo portaviones, «de gran tonelaje, buena velocidad», que acompañase a los acorazados *España* y al *Dédalo* (23).

Fue en la revista *Nuestro Tiempo* en donde se publicó, en el marco cronológico de referencia, la petición más elaborada sobre el futuro de la Armada española. Por su interés para este artículo reproducimos íntegramente las demandas:

«Si nosotros poseemos 4 grandes acorazados de 30 a 35.000 toneladas; 4 grandes cruceros de combate de 30.000 toneladas; 4 cruceros ligeros de 8.000 toneladas para comisiones; dos barcos porta aviones de 7.000; 6 contratorpederos de Escuadra de 2.000 toneladas; 30 torpederos de 800 toneladas, y 30 submarinos de 600 toneladas, lo que está dentro de nuestros medios, y además sólo sostenemos barcos económicos para la protección de costas y operaciones de África, y lanchas cañoneras y dragadoras de minas requisadas, podremos, apoyando a Francia o a Italia, romper el equilibrio en el Mediterráneo y defender nuestras costas. Con esta fuerza podremos dificultar, tanto un ataque a nuestras costas o bien un intento de forzamiento del Estrecho.»

(20) MARFIL, Mariano: «La cuestión de los submarinos», *La Epoca*, 3 de enero de 1922, p. 1.

(21) SILVA, Goy de: «Desde Melilla», *La Correspondencia de España*, 1 de febrero de 1922, p. 1.

(22) «La guerra del mañana», *El Sol*, 16 de mayo de 1922, p. 2.

(23) COSA, Juan de la: «Asuntos Navales. Buques portaaviones». *El Sol*, 4 de enero de 1923, p. 5.

Esta escuadra, compuesta de 80 navíos, tendría un coste de tan solo ¡108 millones de pesetas! Su autor sugiere, utilizando datos franceses, que su construcción saldría más barata que la reparación de los tres anticuados acorazados españoles. Su posesión nos permitiría jugar en el Mediterráneo el papel de gran potencia y que tanto las antiguas colonias americanas como las importantes comunidades de emigrantes españoles en Argelia recibieran la visita de nuestros barcos «para mostrar el pabellón y conservar los lazos patrios» (24). La necesidad de «mostrar bandera» es también señalada como causa de la potenciación de la Armada en un artículo publicado en *La Correspondencia de España*: «Los buques de guerra, en la paz, son heraldos no solo del poderío militar, sino de acumulación de energías morales» (25).

La realidad: los planes navales

La realidad no fue tan optimista. El ministro de Marina José Gómez Acebo consiguió que las cámaras legislativas aprobasen la Ley de 11 de enero de 1922. No representaba otra cosa que la continuidad de la Ley Miranda consignando nuevos recursos para la construcción de dos cruceros y tres destructores. El Real Decreto de 22 de febrero de 1922 fijaba, en su artículo único, el desplazamiento de los buques del Plan Miranda que aún no habían sido puestos en grada: «siete mil novecientas toneladas los cruceros, mil seiscientos cincuenta los cazatorpederos y ochocientas en superficie los submarinos». El 11 de julio se firmaba el correspondiente contrato con la Sociedad Española de Construcción Naval. Los destructores serían construidos en Cartagena; los cruceros en Ferrol. Recibieron estos últimos los nombres *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*. La revista *Vida Marítima* informaba, de forma imprecisa, sobre las características del primero: «En la misma grada del astillero donde se construyó el *Méndez Núñez* se colocará ahora la quilla del crucero rápido señalado con el número 9. Desplazará 7.850 toneladas. Tendrá de eslora 164 metros y 16,50 de manga. Su velocidad será de 36 millas y sus máquinas desarrollarán una fuerza de 50.000 caballos. Como dato curioso de la grandiosidad de este buque, basta saber que tendrá 32 metros más de eslora que el acorazado *España*. Montará ocho cañones de 152 milímetros y cuatro antiaéreos de 47 y 12 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas» (26). Se proyectaban no cuatro, sino dos cruceros ligeros. Era una parca aproximación a lo demandado. Lo pedido en la prensa y lo aprobado por

(24) «El poder militar de España Gran Potencia», en *Nuestro Tiempo*, número 284, agosto de 1922, pp. 145-155.

(25) MARTEMAR: «El ostracismo de nuestra Armada», *La Correspondencia de España*, 9 de mayo de 1923.

(26) *Vida Marítima*, número 735, 30 de marzo de 1923, p. 93.

el Gobierno era disímil. No había acorazados; era imposible por las restricciones impuestas en el Tratado Naval de Washington. No obstante, hubo tanto sumergibles como «portaviones». El Plan Naval del almirante Miranda, de 7 de febrero de 1915 programaba la construcción de veintiocho submarinos que aún no se había ultimado. Un Real Decreto de 13 de octubre de 1922 había asignado la cantidad de 79.119.300 pesetas para seis sumergibles tipo *C* con cargo a los créditos consignados en las leyes de 17 de febrero de 1915 y 11 de enero de 1922 (27). La Sociedad Española de Construcción Naval, en su Memoria de 1922, informaba de la construcción de «seis sumergibles tipo *C* de 915 toneladas y 16 nudos en superficie» (28). Las demandas sobre la necesidad de dotar a la Armada de una Aviación Naval tuvieron en esta etapa una respuesta gubernamental positiva, que consistió en la transformación del mercante alemán *Neuenfels*, rebautizado como *España N.º 6* en una estación transportable de aviación. La idea la había sugerido Pedro María Cardona y Prieto, encargado de gestionar y dirigir la Aeronáutica Naval creada por Real Decreto el 15 de septiembre de 1917, al ministro de Marina José Gómez Acebo. El Real Decreto de 16 de noviembre de 1921 consignaba los créditos necesarios. Los Astilleros Vulcano de Barcelona serían los encargados de su remodelación, dirigiendo las tareas el ingeniero naval Jacinto Vez. En mayo de 1922 las obras de acondicionamiento habían finalizado. El barco recibió el nombre de *Dédalo*. Era capaz de transportar 25 hidroaviones, en parte sobre cubierta y en parte en el hangar, y dirigibles. El 16 de mayo de 1922 se izaban a bordo los primeros hidroaviones, y el día 20 el primer dirigible. Se trataba de un barco de condiciones náuticas y guerreras relativamente modestas que conservaba su aspecto de mercante.

Como conclusiones podemos establecer que algunos rotativos españoles mostraron preocupación por los temas navales, lo que llevó a sus articulistas a analizar el lastimoso estado de la Armada y a proponer las medidas —nuevos y poderosos medios navales— para atajarlo. Los sucesivos gobiernos de este período hicieron caso omiso a las peticiones periodísticas. Podemos alegar para justificarlo la inestabilidad política, que hacía imposible el planeamiento de un adecuado Plan de Escuadra, y la persistente penuria económica del Ministerio de Hacienda, incapaz de proveer de los recursos económicos necesarios, comprometidos, por otra parte, en la gravosa campaña de Marruecos.

(27) *Heraldo de Madrid*, 19 de octubre de 1922, p. 3.

(28) *El Sol*, 8 de junio de 1923, p. 2.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alberto, y ELÍAS, Vicente: *Buques de Guerra Españoles*. Madrid. Editorial San Martín, 1980 (tercera edición).
- BALFOUR, Sebastián: *El fin del Imperio Español (1898-1923)*. Barcelona. Crítica, 1997.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Francisco de: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid. Editorial San Martín, 1978.
- CARDONA, Gabriel: «El problema militar en España». Madrid. *Historia 16*, 1990.
- DE JUAN-GARCÍA, José María: *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (1909-1936)*. Barcelona. Editores del Henares, 2015.
- MARÍN ARCE, José María: *Santiago Alba y la crisis de la Restauración*. Madrid. UNED, 1991.
- MARTORELL LINARES, Miguel; SÁNCHEZ GUERRA, José: *Un hombre de honor (1859-1935)*. Madrid. Marcial Pons Historia, 2011.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina Española*. Barcelona. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S. A., 1983.
- SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*. Barcelona. RBA, 2005.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel: *Poder y Sociedad en España, 1900-1931*. Madrid. Espasa Calpe, 1992.
- TUSELL, Javier: *Antonio Maura. Una biografía política*. Madrid. Alianza Editorial, 1994.

FE DE ERRATAS.—En el número de la REVISTA de agosto-septiembre de 2017, en la nota (6) de la página 236, donde dice Armstad debe decir Darmstadt, ciudad alemana del estado federado de Hesse. Esta localidad está considerada actualmente como uno de los centros de mayor importancia en el ámbito científico europeo. Advertidos por uno de nuestros colaboradores, rogamos disculpas por el mencionado error.

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Serán entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección *regemar@fn.mde.es* o por CD y correo ordinario a la REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Times New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título, y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.