

# DOTACIONES

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE PERSONAL

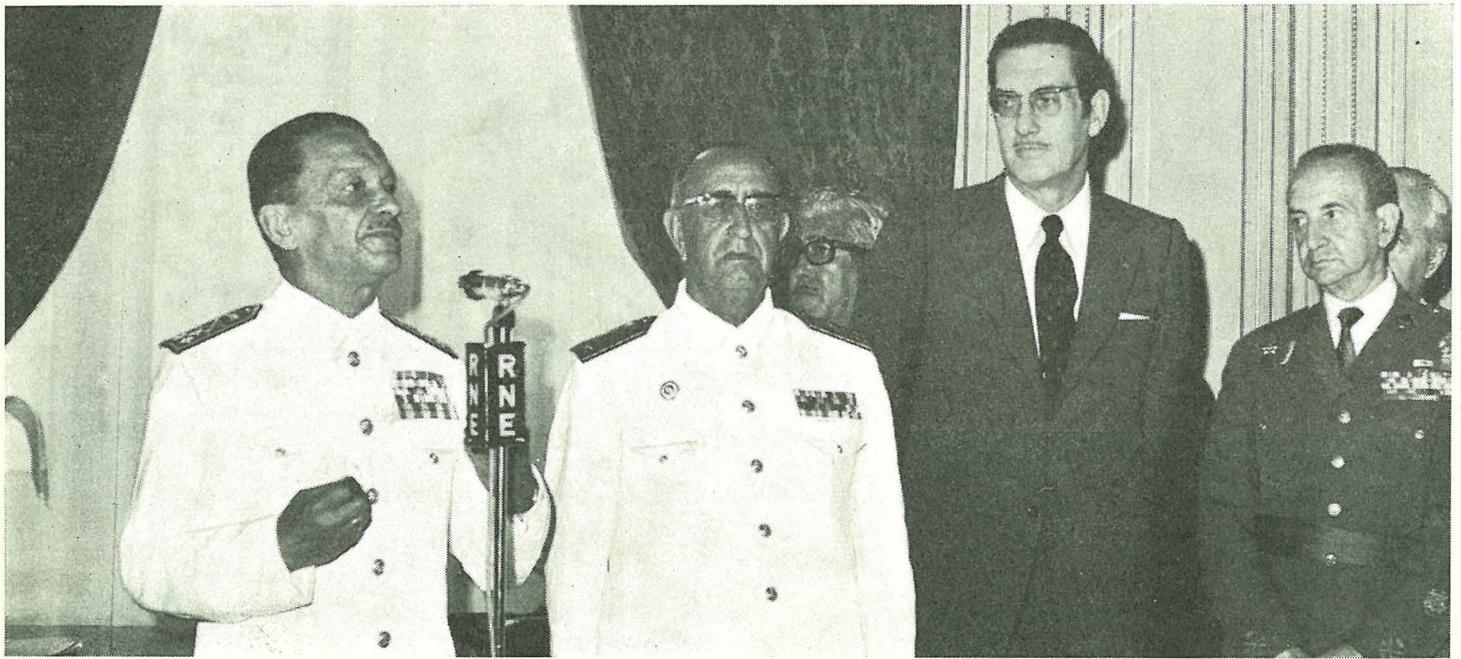
Número 10 • Abril-Julio 1973

SEGUNDA EPOCA



EXCMO. SR. DON GABRIEL  
PITA DA VEIGA Y SANZ,  
MINISTRO DE MARINA.





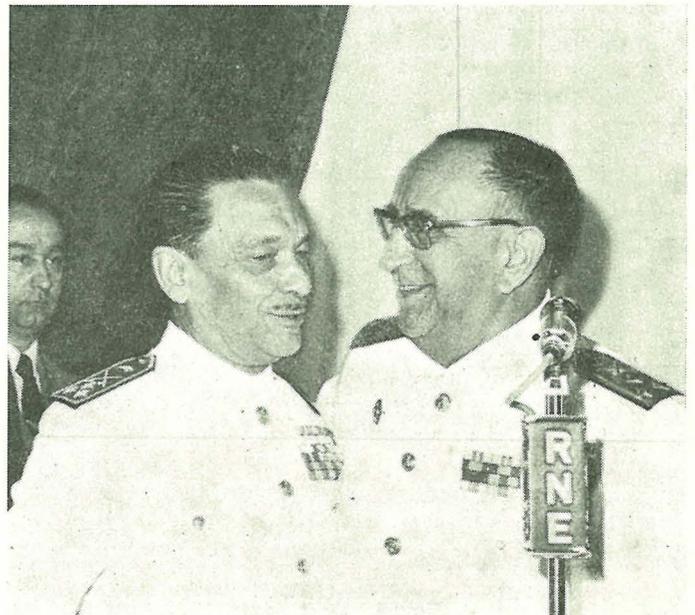
## LA MARINA Y EL PAIS

# RELEVO MINISTERIAL

El nombramiento del Almirante Carrero Blanco como Presidente del Gobierno, y la subsiguiente constitución del nuevo Gabinete, llevó hasta la cartera de Marina al hasta ahora jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante don Gabriel Pita Da Veiga Sanz, cuya toma de posesión de su alto cargo revistió el acostumbrado carácter de solemnidad castrense. Una nueva etapa en el quehacer político nacional se abre venturosamente, desde el puente de mando de una vida y una obra consagrada al buen servir de España.

Con el acto de la toma de posesión del Almirante Pita Da Veiga como Ministro de Marina, tras la entrega efectuada por su anterior titular Almirante Baturone Colombo, se cierra una etapa de importante quehacer naval que ha transcurrido bajo un signo de eficacia y sencillez. Sin triunfalismos innecesarios ni abdicaciones prematuras. Cumpliendo fiel y limpiamente objetivos marcados y navegando en los rumbos previstos.

La llegada del nuevo Ministro, abre nuevas y esperanzadoras perspectivas. Primero, porque conoce per-





fectamente la aguja de marear —ya que adviene al más alto político de la Armada desde la Jefatura del Estado Mayor de la misma, y porque de su ánimo emprendedor, dinamismo y amor a la Marina, cabe esperar mucho. Todo ello dentro de ese tono de abierta sinceridad que el nuevo Ministro supo imprimir a sus palabras de toma de posesión: “Este acto es un relevo, y precisamente por ello la continuidad existe.” No habrá, pues, imprevistos bandazos en la nave ministerial ni se decidirán extrañas marcaciones. La Marina tiene ya desde hace años atrás, bien definida su política naval, cuyas constantes más inmediatas se encuentran en el Plan General de la Armada, en el que figuran los objetivos de fuerza y organización del

mando. No caben pues paréntesis ni vacíos en la labor emprendida.

Relevo y continuidad es algo más que una frase hecha o de socorrido empleo. Sin estridencias ni sobresaltos, la Marina ha seguido muy de cerca y atentamente los logros del desarrollo de sus programas. Si recordamos que el Almirante Baturone antes de ser Ministro era Jefe del Estado Mayor de la Armada, y que la misma circunstancia ha concurrido en su sucesor el Almirante Pita Da Veiga, podrá comprenderse fácilmente el valor y contenido de la frase. Porque el timón está en buenas manos, y la experiencia juega también destacado papel, garante de fidelidad y de firmeza.



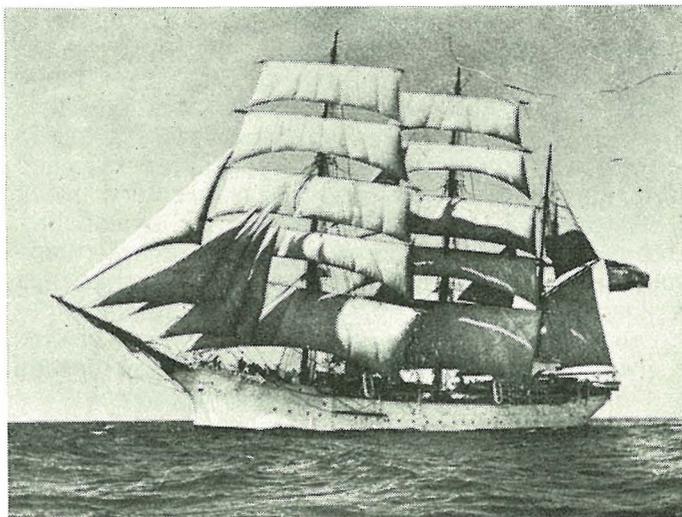
# EL «GALATEA» Leyenda y realidad

Desde hace algún tiempo la prensa española, y de particular manera la madrileña y la gallega, viene frecuentemente publicando la noticia de un posible traslado del buque-escuela "Galatea", desde la ría de El Ferrol a la apacible tranquilidad de las aguas del lago de la Casa de Campo de la capital.

Precisamente en una de estas publicaciones viene escrito un pensamiento, que es fiel reflejo del sentir de muchas personas unidas por lazos de diversa índole, que aquí trataremos de analizar, a la historia del precioso velero, que constituye una de las más atractivas que se han escrito en el amplio escenario de la mar. Decía así: "suponemos que el traslado del "Galatea", desde El Ferrol a Madrid, será como transplantar un pedazo de corazón de los ferrolanos a un ambiente tan extraño como es para un viejo buque de guerra un parque madrileño". ¡Cierto! ¡Maravillosamente exacto!, pero tal vez se ignore hasta qué punto este trozo de inmenso cariño, de un sentimentalismo en el que se condensan muchos años de dedicación al servicio patrio se ha metido en el espíritu de ese pueblo marineroy, sin embargo, de ello estamos seguros, ni un sólo ferrolano negaría a Madrid este espléndido regalo, porque la mágica existencia, las singladuras de gloria, el halo romántico y bello que encierra el "Galatea" en su larga vida, ya no sería patrimonio de unos pocos y sería dado a conocer desde el centro de nuestra bendita España a todos los rincones y hombres de su geografía.

Y esto es así porque el "Galatea" lleva en sí, dos episodios, quizás los más importantes de los muchísimos que ha vivido en sesenta años de servicio, uno lleno de la horrenda belleza de lo trágico, la viva imaginación de lo legendario y otro cierto y cuya realidad no es inferior en belleza a lo que la fantasía dictó al poeta anónimo que trenzó la tremenda tragedia de la que fue protagonista el "Galatea".

Navegaba una fragata inglesa por aguas del Mar Negro, en el amanecer de un día que prometía ser radiante. Un punto oscuro se distingue entre la bruma, pero el experto ojo del serviola distingue inmediatamente la silueta borrosa de un buque, que pese a la distancia, tiene un aspecto enigmático, algo que casi equivale a un presagio funesto. "¡Buque por la



amura de estribor!" —se "canta" al puente—. El Oficial de guardia, dirige hacia el bulto sus prismáticos. La visión que se presenta ante el marino hace que éste se sienta en la obligación de dar parte a sus superiores. Pronto el puente se ve invadido por un grupo de Oficiales que ansiosamente dirigen las lentes de sus aparatos ópticos hacia el aparecido.

Sin duda se trata de un hermoso velero de tres palos, dos cruzados, el tercero de cuchillo, que navega majestuosamente con todas sus velas desplegadas, en perfecta empopada, cosa extraña, ya que el viento es contrario. En su mesana luce la bandera rusa, no se ve ni a uno solo de sus tripulantes, todo parece extrañamente vacío y solamente un perro a proa lanza unos ladridos desesperados, algo así como un aviso tétrico o una amenaza. De las falucheras del barco sale una espuma rojiza, siniestra, que mezcla el rubí de la sangre con el cobalto de las olas y el nácar de la estela.

El velero sigue su marcha indiferente a la espantada curiosidad de los británicos, que se aprestan para abordar el buque con una de sus embarcaciones menores. Hasta entonces han sido inútiles toda serie de señales que se han lanzado desde la fragata, nadie del buque aparecido responde a los guiños del Scott, al polícromo mensaje de las banderas del Código, las voces agigantadas por los megáfonos... Solamente el perro, único vestigio de vida, ladra sin interrupción en tanto que recorre alocadamente la borda del buque, cuando el velero corta la proa a la fragata.

Con la prisa nacida del ansia por descubrir el misterio que encierra el aparecido, se lanza una lancha al agua, un Oficial toma el mando, en tanto que en la dotación existe la creencia de que van hacia algo impalpable, hacia una meta fantasmal que desaparecerá cuando intenten acercarse. Sin embargo, nada de ello sucede. Al acercarse el perro parece un tanto calmado, no se opone a la subida de los llegados, pero ante éstos se presenta un cuadro espantoso... No hay en cubierta ni un solo ser viviente, la dotación aparece degollada en su totalidad, cuerpos atrozmente mutilados, con expresiones de horror reflejado en unos ojos que ya no ven, aparecen ya en grupos ma-

cabros, en confusos montones, esparcidos otros. El Comandante con una espada clavada en su pecho, parece querer dar una orden postrera que nadie obedeció, tiene los labios entreabiertos y la misma expresión de pánico que sus hombres; el segundo Comandante aún sostiene un machete en la mano inerte, casi está de pie, apoyado su cadáver sobre al mamparo de la campana. Es un cuadro macabro, tanto que el perro que les ha seguido fielmente, tiene una actitud como de quien espera una venganza, una explicación, pero cuando se le intenta acariciar por uno de los marineros ingleses, desaparece, se esfuma en el aire. Sólo la bandera rusa que luce en el mesana dice el origen del barco y flamea alegremente en aquel escenario en que reina la muerte.

Nunca se supieron las razones de aquella tremenda matanza. ¿Acaso un asalto de piratas tártaros?, ¿una venganza entre partidas de contrabandistas rivales?, tal vez incluso un castigo de los dioses marineros infernales justicieros, ¿sólo una alucinación horrible?...

Nada se nos dice en los datos oficiales del buque sobre tal episodio. Construido en los astilleros de Glasgow, fue más tarde vendido a Italia, en donde recibió el bello nombre de "Clara Stella", contrario diametralmente a la estela de sangre del que nos habla la leyenda. De Italia pasó a España, necesitada de dos buques veleros para prácticas de los Aprendices de las diferentes ramas de especialidad para alcanzar el grado de Suboficiales, y así llegan los que se llamarían "Minerva", que jamás llegó a entrar en servicio, y que sólo sirvió de pontón en la ría de Pontevedra hasta su desguace; y el "Galatea" que serviría a nuestra Patria durante sesenta y dos años, por lo que llegó a ser, en sus días, el más antiguo buque de guerra en activo del mundo.

Y el "Galatea" navegó, navegó muchos miles de singladuras, llevando en su seno las dotaciones juveniles de Aprendices, niños aún que llevaban en sus ilusiones hacer de su vida una carrera dedicada a la mar. La mayor parte de los cuadros de nuestro Cuerpo de Suboficiales actual, han tenido como primera aula para conocer el complicado mundo de la Ciencia que el marino debe dominar, la cubierta del "Galatea", sus primeros sueños en sus sollados, su conquista del horizonte en sus serviolas y mástiles... Pero siempre, siempre ha navegado con la leyenda horrible que lo convertía en una especie de buque-fantasma y que invariablemente se tejía en cada viaje que realizaba en algo espantoso, de tal suerte que en todos ellos y según la mente popular se perdía en una derrota extraña, era devorado por olas gigantes, se había estrellado contra un acantilado ignoto, jugueteaba con él un temporal furioso, hasta que cansado de zarandearlo irremisiblemente, lo entregaba al abismo.

Debido a ello, Ferrol fue testigo de escenas desgarradoras, una vez anónima lanzaba la especie de que el "Galatea", se había perdido, por lo que acudían en doloroso tropel los familiares de los miembros de la dotación a inquirir noticias a los Centros Oficiales, hasta que una declaración oficial hacían reinar la calma, En otras ocasiones las noticias tristes eran parciales, se referían exclusivamente a algún miem-

bro de la dotación, bien un Oficial, un Cabo, un Marinero, y en estos casos se llegaba a dar nombres y detalles de las víctimas... pero llegó un día.

Ahora entramos dentro de lo real. Es una de las noches más espantosas que vivió la larga historia de España. La visión que en un funesto amanecer habían contemplado los marinos británicos en el velero ruso, se daba ahora de manera espantosamente cierta en los buques de guerra españoles, que alocados recorrían los mares con su Oficiales asesinados, con unas dotaciones ebrias de sangre, con luchas terribles a lo largo de las costas portuguesa, marroquí y la propia de la Patria.

En aquella noche dantesca, el "Galatea" navegaba escoltado por las islas del archipiélago canario. El mundo guardaba silencio, sólo se hablaba en castellano de muertes y de terribles consignas. Sí, el mundo guardaba silencio, solamente los pulsos rítmicos de las chicharras del "morse" lanzaban a la noche serena y calurosa, noticias espeluznantes que eran captadas por las antenas receptoras, unas con sensación de espanto, otras para contestar y rematar así órdenes macabras.

Desde el Mediterráneo en calma, el Atlántico, movido por una marejada gruesa, y el Cantábrico brumoso, llegaban sin interrupción los "partes" de las dotaciones sublevadas: "Fusilados los Oficiales facciosos. Rogamos órdenes. ¡Viva la República! Dotación del "Almirante Antequera": "Hechos prisioneros los Oficiales traidores a la República. Nos dirigimos a Cartagena para entregarlos a las autoridades competentes". "Sánchez Barcáiztegui": "Después de enconada lucha hemos reducido o fusilado a Jefes y Oficiales rebeldes". Acorazado "Jaime I"... cada buque era un cementerio flotante, una tortura a la deriva, la mar se llenaba de caos y de horror. Silencio. Los oídos del Universo esperaban la contestación. Llegó: "Arrojen al agua con respetuoso solemnidad cadáveres de los Oficiales fallecidos". En medio de la espantosa tragedia flotaba un acento de sarcasmo. Pero el mundo estaba iluminado; sólo España estaba apagada. La noche se había cubierto de luces, se engalanaron con guirnaldas brillantes las ciudades, en la espesura de los bosques, en las laderas de las montañas, en la orilla de los ríos, en los valles fértiles, la noche se cubrió de joyas. La costa guiño a intervalos regulares sus faros, recostados a la vera de la mar, las ciudades también se engalanaban dando al navegante de raudo paso un poco de calor de hogar y añoranza de intimidad; picarescos los haces de fuego rojos, naranjas, verdes, iluminaban las olas y se desmayaban en los montes, y el cielo era surcado de frases de muerte y alas de guerra que buscaban sus objetivos. Pero en medio de esta luz, España estaba a oscuras.

Y allí estaba el "Galatea". Sobre aquella cubierta que un día los hados o los hombres habían asesinado una dotación, el Comandante recibía periódicamente los partes que iban dándole cuenta de tantos y tantos compañeros que desaparecían para ser ahora compañeros de los ángeles. Repasaba las plantillas de los buques, iban dando el tenebroso parte. Aquella pequeña y gran familia marinera desfilaba: legiones de viudas, de huérfanos, de padres, sin consuelo,

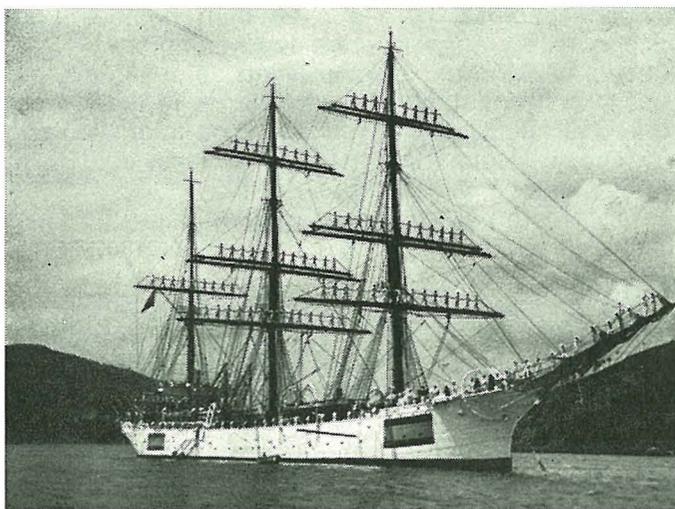
torturas de los que aún vivirían unas horas. ¡Cuánto dolor en la noche encalmada, con las velas sin fuerza, lascas, caídas!

A lo lejos se veía la Isla de Hierro, la pequeña farola de Punta Rotja, guiñaba a intervalos su luz, más lejos el infinito Atlántico, aquel mitológico "Mar Tenebroso", que ahora cobraba actualidad, era negro, enigmático, infinito, barrera inaccesible, su orden se limitaba sólo a tomar la Isla de la Palma al siguiente día.

Todo era tranquilidad a bordo. Una tranquilidad ficticia, en alerta; se rumoreaba en voz baja, los Oficiales velaban, dos promociones de Guardiamarinas que hacían su viaje de prácticas, estaban dispuestas a tomar las armas, se han tomado toda clase de precauciones, toda la Cámara es leal, así mismo muchos de los Suboficiales, los encargados de recibir los partes y novedades puntualmente informan al Comandante, aunque es de temer que también de ello estén enterados los componentes del Comité rojo, porque se sabe, que al igual que en todas las unidades de la Armada, existe un grupo dispuesto a matar que ha merecido el beneplácito oficial del Gobierno desbordado y esto lo desconoce el Comandante que es uno de los Jefes más respetados y queridos de la Marina, que ha sido siempre un padre para sus dotaciones; que se cuentan miles de anécdotas en todos los buques de guerra por su cariño a la gente; es popular y pasa por ser un marino especialista en vela, de los más competentes de la nación; ha sido durante ocho años consecutivos, Segundo Comandante del propio "Galatea" y será cinco Comandante. Este barco constituye parte de su vida, es un trozo de él mismo; incluso descubrió sus secretos; fue quien consiguió la difícil maniobra de hacerlo "virar por adelante", cosa que nunca se le había ocurrido hasta el día en que desde el puente lo dominó, lo condujo con el mismo cariño que se educa a un hijo.

Conocía hasta sus más recónditos rincones; llamaba por su nombre a todos los componentes de la dotación y hasta conocía sus problemas y sus ambiciones; organizó su plantilla y estaban buque y hombre tan compenetrados, que era imposible que ahora, en aquellos momentos trágicos, el barco en el que había depositado tanto cariño se sublevase a su mando como hijo desagradecido. Era como si le traicionase su propio corazón, un miembro de su familia.

Pero también sabe que entre sus hombres hay unos cuantos dispuestos a obedecer las órdenes de Madrid y convertir el viejo "Galatea" en una tumba al igual que sus lejanos hermanos. El responsable es un hombre de excepcionales condiciones, un contramaestre de los más eficaces que tuvo la Armada española en su larga historia, a la vez que ya él mismo era de por sí una historia. Casi en la indigencia fue acogido por la Marina de Guerra, como simple Aprendiz de Maniobra, pero gracias a su inteligencia, espíritu de trabajo, simpatía y dones naturales, llegó a convertirse en uno de los hombres más queridos por sus Jefes. El tiempo, la fascinación política, cierto mal enfoque de sus extraordinarias facultades, le hicieron transformarse en un ser que deseaba medrar a todo evento, un ansia de llegar a más y por ello sin dejar de ser un marinero brillante, buscó el apoyo



de las logias y partidos de extrema izquierda. Su principal padrino en los años tristes, al que debía casi todo lo que ahora era, fue precisamente su actual Comandante, pero también despreció al que tanto bien le había hecho y la caridad no encontró a su hermana la gratitud en su corazón. Muchos años separados, el Destino les unió de nuevo a bordo del "Galatea". El Capitán de Fragata y el Contramaestre de Cargo, tuvieron un encuentro muy difícil en el camarote del primero, en Ferrol, días antes de salir el buque al viaje de prácticas.

En esta escena el subordinado adjuró de su anterior comportamiento y exclamó: "¡Mi Comandante, estoy arrepentido de mi anterior comportamiento, siempre he tenido remordimientos más o menos encubiertos, y ahora sólo pido a Dios que me brinde una ocasión para demostrárselo!"... ¡Y Dios se la dio!

Por eso en aquella noche de muertes en un mundo silencioso, todo escucha y atención, el Comandante ruega por sus compañeros sacrificados, pero con el corazón destrozado, también piensa en su Contramaestre. Sabe que la dotación le responde, que las precauciones tomadas son garantía más que suficiente para hacerse con el barco, pero ¿qué va a ser de su protegido? Lo sabe fracasado, pero ¿intentará algo a la desesperada?

Una sombra furtiva, cautelosa, más que andar se arrastra entre las sombras, al ver sólo al Comandante, se acerca, éste presiente que alguien está a sus espaldas. Se vuelve lentamente. Allí se encuentra cara a cara con su Contramaestre de Cargo. Está muy pálido, pero sereno. En un movimiento irreflexivo, el Suboficial abraza con fuerza y emoción a su Comandante: "¡Siempre a sus órdenes! Estoy dispuesto a obedecer cuanto quiera mandarme". Ni un sólo hombre de la dotación será capaz de poner las manos encima a un Jefe que todos quieren, admiran y respetan!". En un abrazo sincero, varonil, volvieron a encontrarse la caridad y la gratitud, después de muchos años de separación. Lejos las estrellas tintineaban de entusiasmo al recibir la mirada de mártires que desde los mares de España ascendían hacia ellas, pero también tuvieron un destello especial, una sonrisa para el arrepentido y para el que supo perdonar.

Noche espantosa, pero que también demostró que pueden existir ángeles entre los hombres.

Lejos también un Cabo, asesino de sus Jefes, moría en un hospital extraño, víctima de la lucha fratricida, y al agonizar exclamaba: “¡Dios mío, Dios mío, perdóname lo que hice! ¡Recoge mi alma con las de los buenos que yo asesiné!”

Lamentos humanos, frases de santidad y de infierno, la mecánica hablando al mudo aprecio, horror, desolación, muerte.

Aún le quedaban al “Galatea” muchos sinsabores. Nadie conocía que un velero en viaje de instrucción, era el único buque de guerra que navegando no se había sublevado, por ello las órdenes que había en los puertos eran, hacer fuego sobre todo barco militar que se aproximase a las costas nacionales. La artillería de las islas vio llegar con alarma al “Galatea”, le siguieron con los cañones, pero observaron que el buque iba mandado por Oficiales, que en su cubierta la dotación iba formada en correcta postura militar, que reinaba la disciplina y el orden. Nunca se dió la voz de fuego. Y acertaron.

Pero había que arrostrar la aventura del regreso. No tenía el “Galatea” más que cuatro pequeños cañones de saludo, por tanto no útiles para cualquier acción, tanto ofensiva como defensiva, y por ello habría de incorporarse a su base ferrolana, sin la menor protección. No sólo constituía la vuelta un factor moral de gran importancia, sino que con él llegarían unos Marineros profesionales, personal del que estaba muy escaso la modesta Flota Nacional. Dos promociones de Guardamarinas, doce Oficiales, una treintena de Suboficiales, Cabos, Aprendices avezados, era más que un regalo para dotar las audaces fuerzas que ya hacían sentir su peso en el dominio de la mar, condición vital para asegurar la victoria.

El enemigo sabía esto; también conocía que el buque no tenía defensa. Se ordenó salir de Cartagena a varios destructores con la consigna de apresarlo o, en su caso, hundirlo; así mismo dos submarinos estarían a la espera en las proximidades de El Ferrol para torpedearlo, si los destructores no lograban abatirlo. Los sumergibles se apostaron en las islas Sisargas, los demás buques establecieron una vigilancia y exploración de barrera en el Atlántico.

Por el “Galatea” se calculó el radio de acción de los destructores y se eligió una derrota lo suficientemente alejada de las costas para que no pudieran alcanzarle, el avance por el Océano fue muy pronunciado, pero de todos modos tendría que acercarse para tomar El Ferrol. Dios vino en su ayuda. Una niebla espesa cubrió el Noroeste, y en medio de ella, avanzó el “Galatea”, en un alarde de técnica marinera para tomar el puerto ferrolano. Así quedaron burlados los submarinos, y El Ferrol les recibió con volteo de campanas, entusiasmo popular, se lanzó a la calle toda la población, desfilaron marciales los Marineros de su dotación, más en cuanto clareó el tiempo, la aviación intentó abatir el buque bombardeándolo desde el cielo. No hubo impacto. El “Galatea” fue siempre de España.

La epopeya está guardada en su seno. Su Comandante escribió minuto a minuto toda su odisea. En un lugar sólo por él conocido, en un rincón del barco,

está oculto el manuscrito. Fue como una especie de tributo del hombre a su amigo, tal vez al trocearlo para su traslado a Madrid, salgan a la luz estas páginas escritas en la tinta de la zozobra. Es un canto épico que nadie conoce

Y siguió el “Galatea” navegando, su trágica leyenda se desvaneció, su proa cortó las aguas de muchos mares, tempestades, calmas, amaneceres inciertos, espumas, brisas le acariciaron pero un día, muchos años después, una orden lo inmovilizó para siempre. Con la alegría del regreso, el barco franqueó la entrada de El Ferrol, como hizo miles de veces. Pero siempre tenía una nueva poesía, un nuevo encanto, una nueva aventura. Esta vez era la definitiva. Se arrió el velamen: su Comandante ordenó por última vez la maniobra de atraque, su ancla prendió en la tierra submarina, tendió el abrazo de sus amarras y para siempre quedó inmovilizado...

¡Viejo “Galatea”! Si vienes a Madrid, ¡Madrid te recibirá con orgullo y amor! ¡Querido “Galatea”: serás ahora juguete de niños, asombro de padres, ornato de una de las ciudades más bellas del mundo!

Pienso en lo que dirás cuando tú, acostumbrado a las viriles voces de mando, a la filigrana musical de los Contra maestres, dando por pitadas las órdenes de la maniobra dictadas desde el puente, cuando sólo oigas en tu seno risas de niños, cantos de pájaros, mamás inquietas que buscan a sus retoños entre tus cubiertas, donde antes reposaron hombres curtidos por el iodo y la sal, ¿sentirás nostalgia de otros tiempos?

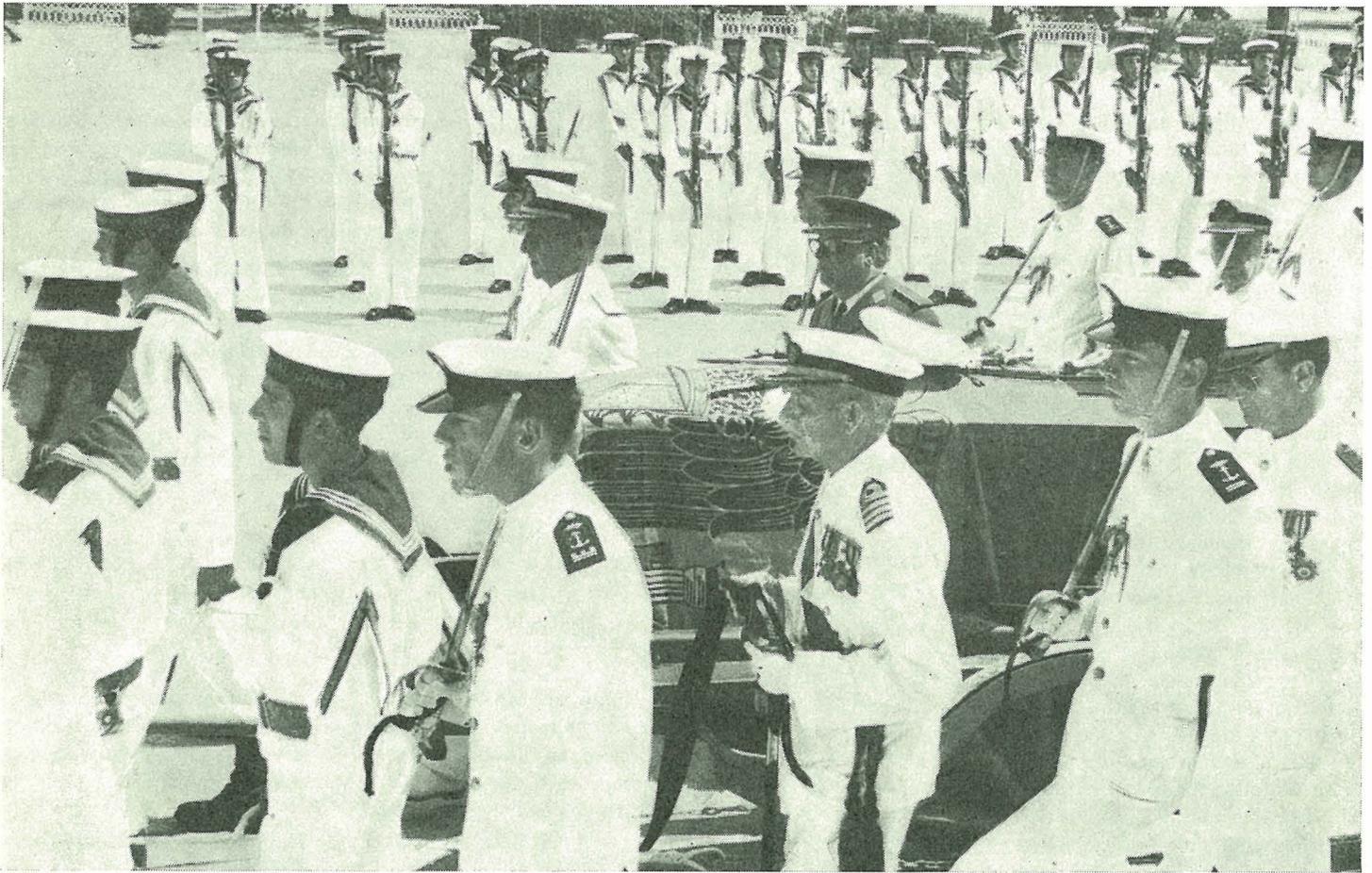
Ya no volverás a oír: “¡En nombre de la Virgen del Carmen! ¡Apareja a virar por avante!”; “¡Salta escota de foques!”; “¡Gente al pie de la jarcia!” “¡Juaneteros arriba!”; “¡Caza cangreja al medio!”; “¡De orza poco a poco!””. Luego los palos que van dándote la novedad, una pitada. “¡Listo trinquete!”; “¡Listo Mayor!”; “¡Listo Mesana!”.

Ya el gaviero no subirá tu jarcia, que como un pentagrama marinero simulaba una nota olvidada; ya el viento no silbará entre tu complicada cordelería ni hinchará tus velas; ya los penoles del trinquete no besarán las aguas en oscilaciones de temporal; como los ancianos, como los abuelos estarás rodeado de niños. Seguirá el sol arrancando destellos en tus metales, te cubrirá de azucenas la nieve, servirás de descanso a las aves agotadas en su vuelo y oirás risas, muchas risas de niños que vendrán a jugar contigo.

También te irán a ver muchos de tus hombres, de los que te condujeron a través de los mares con su pericia, ansiosos de hogar, nostálgicos de la tierra amada. Aquellos Guardamarinas que llevaste en tu viaje angustioso ya lucen los entorchados de Almirante; el Comandante que te mandaba en aquella noche de julio también irá a verte. ¡Cuánto tendréis que contaros!

Diles a todos: ¡Yo he sido testigo de que un día la Caridad y la Gratitude supieron encontrarse! ¡Esto fue lo más bello que contemplé en mi vida centenaria de recorrer las más diversas latitudes!

**Guillermo Escrigas**



VIVIR ES RECORDAR

## Don Salvador Moreno Fernández: un Almirante de España

El Panteón de Marinos Ilustres ha vuelto a abrir sus puertas. Este viejo y noble recinto de la antigua población marinera de San Carlos, que tanta gloria encierra, ha vuelto nuevamente a traspasar sus muros con el homenaje de la devoción y del recuerdo cuando los restos del Almirante don Salvador Moreno, caballero español y marino, acaban de rendir su última singladura. Con este acto de sencilla solemnidad castrense, que la Armada española ha querido revestir de singular relieve, se rinde justo y obligado tributo a la vida y la obra de un español insigne, de un marino ejemplar.

Si tuviéramos que definir las constantes humanas y efectivas, las cualidades excepcionales que trazaron en vida su personalidad, habría que anteponer sobre todas sus virtudes, desplegadas con generosidad, un fervoroso sentido del patriotismo y el cumplimiento del deber que por herencia y tradición llevó siempre también en amplia identificación con su persona. Marino fue, porque la Marina fue algo substancial a sus mayores y a su propia manera de ser. Marino definido por la llamada de la sangre, proyectada tempranamente sobre una vocación insobornable; porque desde muy joven, casi un ni-



ño, lució el glorioso botón de ancla en el duro y romántico aprendizaje de la vieja fragata "Asturias", forja de auténticos marinos, curtiéndose después sobre mares y vientos en sucesivos destinos en la corbeta "Nautilus", acorazado "Pelayo", crucero "Princesa de Asturias" y guardacostas "Numancia". En septiembre de 1908 alcanza la flamante coca de Oficial y embarca en el cañonero "Nueva España" —¡qué profético nombre!—, hasta lograr su primer mando —esperanza ilusionada de todo marino— de un mínimo barquito: El torpedero 12, allá por los meses veraniegos de 1920.

Con el tiempo, nuevos mandos y nuevos destinos se suceden. Especialista en tiro naval, le sorprende la República en el mando del Polígono "Janer", donde su energía y rectitud, junto a la disciplina de sus sentimientos patrióticos, tienen que contender forzosamente con hombres y hombrecillos del nuevo régimen, en los que alienta y predomina un marcado sentimiento antimilitarista. Por eso habrá de parecerle un feliz respiro el mando del "Juan Sebastián Elcano", en el que da la vuelta al mundo, llevando a bordo aires de la auténtica España, y del que, al rendir brillantemente su segundo viaje, tiene la satisfacción de ver en el puerto gaditano al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, que lo recibe y felicita, para que pocos días después una Cruz del Mérito Naval engalane su pecho.

Escaparía a la obligada urgencia de este trabajo el relato más amplio y minucioso de la vital participación de don Salvador Moreno en los avatares de la guerra en el mar, desde que el Alzamiento Nacional marcara un nuevo rumbo para la Patria en armas. Desde el primer momento, en conjunta simbiosis de valor y patriotismo, sin hurtar esfuerzos ni entusiasmos, sin esquivar peligros y amenazas, se consagra a la tarea del mejor servir a España. Suya, principalmente, fue la empresa de sofocar la sublevación del crucero "Almirante Cervera", en los difíciles días del comienzo de la contienda, sobre el amenazado Arsenal de El Ferrol, imponiendo autoridad donde había dejado de existir y gobernando el crucero del que luego será su Comandante por los rescatados mares del honor. Su campaña primero en este buque y después en el mando del "Canarias", fue decisiva en la contribución final de la victoria en el mar, y cuando las cornetas anunciaron el paso alegre de la paz, aún habrá de cumplir otra misión, no por más delicada menos honrosa: la conducción desde Bizerta a Cádiz de los buques de la Flota vencida.

Una España daba paso a otra en la triste singladura del regreso, pero que en ella llevaba la esperanza de la amanecida.

Dos veces fue Ministro de Marina, en dos períodos duros y difíciles que exigen una más dura superación de día tras día. Es el tiempo heroico de la postguerra, del esfuerzo y la reconstrucción. Hay que partir casi de cero, restañar viejas heridas, clarear nuevos horizontes. Es también el tiempo ingrato del aislamiento y la incompreensión. Don Salvador, infatigable en la entrega total de su tarea, va consiguiendo poco a poco configurar lo que habrá de ser para el futuro la nueva Marina de España. Es una tarea callada, sufrida, de muchas horas de tensa vigilia,

#### TEXTO INTEGRO DEL DECRETO QUE DISPUSO EL TRASLADO DE LOS RESTOS DEL ALMIRANTE DON SALVADOR MORENO FERNANDEZ AL PANTEON DE MARINOS ILUSTRES DE SAN FERNANDO

Deber que satisface y honor que enaltece es para la Patria venerar la memoria de sus hijos insignes. Gloria es, asimismo, para la Armada incrementar con justicia el elenco de sus marinos preclaros. Deber, honor y gloria, alcanza a la Patria y a la Armada el venerar la memoria de don Salvador Moreno Fernández y el señalarle un puesto singular entre los escogidos.

Fue don Salvador Moreno Fernández jefe ejemplar y marino destacado a lo largo de dilatada carrera. Brilló como español y como profesional en los azarosos y difíciles tiempos que precedieron a nuestra Guerra de Liberación. Sobresalieron entre sus ya cimentadas virtudes castrenses, y con motivo de la iniciación del glorioso Movimiento Nacional en El Ferrol, el valor que se tradujo en heroísmo y la serenidad que trajo consigo la eficacia de inclinar del lado de la razón una situación incierta: virtudes que orientaron hacia el éxito una acción recompensada con la Cruz Laureada de San Fernando.

La guerra forjó definitivamente al jefe. Mandos de mar trascendentes, combates victoriosos y presas valiosas fueron su contribución decisiva a la victoria en la mar, que hizo posible el abastecimiento en la zona nacional y la continuidad de la lucha en tierra y en el aire, que culminó con la victoria.

La paz probó con creces su lealtad a la Armada y su amor a la Patria. Reorganizador de la Marina de la postguerra y forjador de la Fuerza Naval de hoy día durante su difícil y reiterada gestión frente al Departamento ministerial de Marina, el

de escasas satisfacciones y de no pocos sinsabores. Pero el temple de la raza está presente en él, y directrices y doctrinas van superando objetivos. Se navega, quizá lentamente y muchas veces también sobre aguas de escollos insalvables, pero se arrumba con la fe decidida y clara siempre avante. Su hoja de servicios puede decir mucho de estas cosas...

El silencio y recogimiento del Panteón ha recobrado su solemne prestancia, disipado el humo de la polvora y perdidos sobre el viento salinero de la isla los últimos ecos funerarios. Don Salvador Moreno Fernández, un Almirante de España, ya está a bordo para siempre, en el navío de la inmortalidad y de la gloria.

Almirante don Salvador Moreno Fernández se hizo acreedor al amor de sus subordinados, al afecto y respeto de sus iguales y a la gratitud de su superior y de la Patria.

Por todo ello, merece y goza del general reconocimiento de la nación y le corresponde el honor de que su memoria sea ejemplo venerado por la Marina.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Marina y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintisiete de mayo de mil novecientos sesenta y seis,

#### DISPONGO:

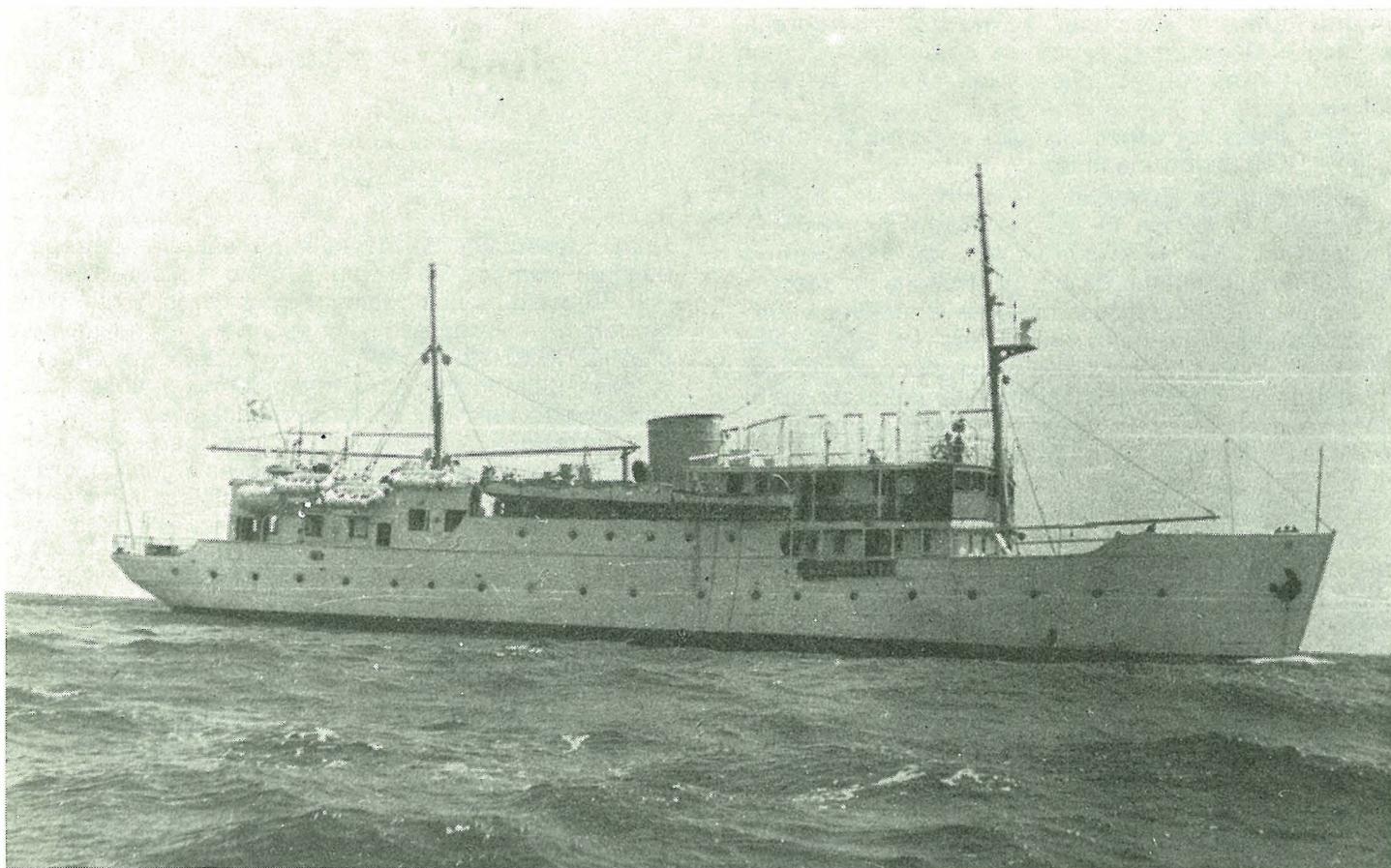
Artículo primero.—Los restos mortales del Almirante don Salvador Moreno Fernández serán trasladados al Panteón de Marinos Ilustres tan pronto se hayan cumplido los requisitos que al efecto exigen las disposiciones vigentes.

Artículo segundo.—Se le rendirán los honores reglamentarios que correspondan a Capitán General de la Armada con mando de Flota que muere a bordo de su buque insignia, correspondiendo al Ministerio de Marina adoptar cuantas disposiciones convengan para honrar debidamente la memoria del difunto Almirante y para que su recuerdo perdure como ejemplo y estímulo de generaciones actuales y futuras de la Armada.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a dos de junio de mil novecientos sesenta y seis.

LA MARINA POR DENTRO

# EL INSTITUTO HIDROGRAFICO DE LA ARMADA



## **Navegación y seguridad**

El Instituto Hidrográfico de la Armada, heredero directo de una gloriosa tradición náutica, fue creado como organismo del Estado Mayor de la Armada cuando el esfuerzo restaurador de la Marina había logrado sus primeros objetivos después del trauma de la Guerra de Liberación. Se entendía que podía separarse del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando, del que había formado parte hasta

entonces, y se le dotaba de vida propia. Y en esta singladura independiente, en años decisivos de resurgimiento adquirió tal proyección exterior y tan notorio prestigio nacional, que fue preciso —acorde con el desarrollo de las técnicas y el progreso de las ciencias náuticas— reorganizarlo y actualizarlo recientemente, atemperando también esta adecuación al espíritu y la letra y de la Ley Orgánica de la Armada.

Así, actualmente, el Instituto Hidrográfico de la Marina, según el artículo primero del decreto de su

reorganización, es un organismo de la armada de interés público nacional e internacional, cuya misión es velar por la seguridad de la navegación en sus aspectos de obtener y difundir información sobre la mar y el litoral y contribuir al progreso de la ciencia náutica.

## Secciones y subsecciones

El entramado orgánico del Instituto Hidrográfico puede a primera vista parecer más complicado que lo que ofrece después la realidad. Se actúa con términos relativamente recientes como la fotogrametría y la fotointerpretación y se manejan vocablos como geodésico y geofísico que pueden dar lugar también a la confusión en el oído del no profesional interesado en conocer los avances de esta moderna y sugestiva ciencia. Con el fin de amplificar y racionalizar esta gran tarea de tanto alcance, el Instituto ha dividido en tres grandes secciones su trabajo: Hidrografía, Náutica y Oceanografía, que se complementan con sus respectivas subsecciones, y las más recientes de Fotogrametría y Fotointerpretación y Meteorología, servidas todas por especialistas y expertos de la más exigente formación científica.

La Sección de Hidrografía, a través de los buques hidrográficos, realiza el levantamiento de costas y comprueba datos de profundidades del mar, corrientes, mareas, magnetismo, etc. Su trabajo se desarrolla a través de las subsecciones de Geodesia, Hidrografía propiamente dicha y Geofísica. La Subsección de Geodesia archiva los datos geodésicos de vértices en tierra, en observaciones astronómicas de precisión. La de Hidrografía programa los trabajos hidrográficos de las zonas de más interés para la navegación, contando para ello con los buques hidrográficos, quienes por medio del sónar llevan a cabo el estudio de las profundidades de las costas, y por lo que respecta a la de Geofísica, a través de sus tres oficinas de meteorología, mareas y corrientes magnéticas, redacta publicaciones de boletines periódicos, dando cuenta del estado del mar y pronósticos para ayuda de las navegaciones de altura, pesquera y de cabotaje. Además de estas secciones, la Oficina de Meteorología suministra al Estado Mayor de la Armada cuanta información le es pedida para la preparación y ejecución de maniobras navales.

En la Sección de Náutica existen también tres subsecciones: la de cartografía, que tiene como fines la preparación, dibujo y reproducción de las cartas náuticas, meteorológicas, magnéticas y oceanográficas de utilidad para la navegación, así como aquellas de carácter militar cuyo uso precise las Fuerzas Armadas. Para su ejecución cuenta con personal del Cuerpo de Cartógrafos de la Armada, especialmente preparado para estas funciones. Su taller de artes gráficas es de los más prestigiados de España y alcanza fama internacional, ya que constantemente se reeditan las cartas cuando se observan variaciones en los sondeos. El "estar al día" es una de las premisas que nos acreditan la solvencia y seriedad del Instituto.

La subsección de navegación estudia y prepara cuantos trabajos se llevan a cabo en colaboración con organismos nacionales y extranjeros, y que tiene por objeto el progreso y la seguridad de la navegación marítima. Así propone el emplazamiento de faros y luces que balizan nuestros puertos y costas, encargándose también de la publicación de los llamados derroteros donde se especifican los peligros que pueden encontrar los buques que navegan en orden a circunstancias meteorológicas o físicas en puertos y costas. Misión muy importante encomendada también a esta subsección es la de preparar para ser radiados diariamente en forma de "avurnaves" mensajes avisando de dichos peligros, y que son recogidos después en una publicación distribuida gratuitamente a buques, armaderos y consignatarios, así como a los servicios hidrográficos de otras naciones con las que hay establecidas relaciones de reciprocidad.

Por último, la subsección de instrumentos náuticos estudia, investiga, rectifica y hasta construye los instrumentos náuticos, hidrográficos y meteorológicos, expidiendo los certificados de homologación de los mismos. En el caso concreto de las agujas marítimas es obligada la extensión del certificado de garantía del Instituto en cualquier clase de buque y procedencia. Todos estos trabajos de certificación y homologación de aparatos náuticos realizados por el Instituto Hidrográfico son completamente gratuitos.

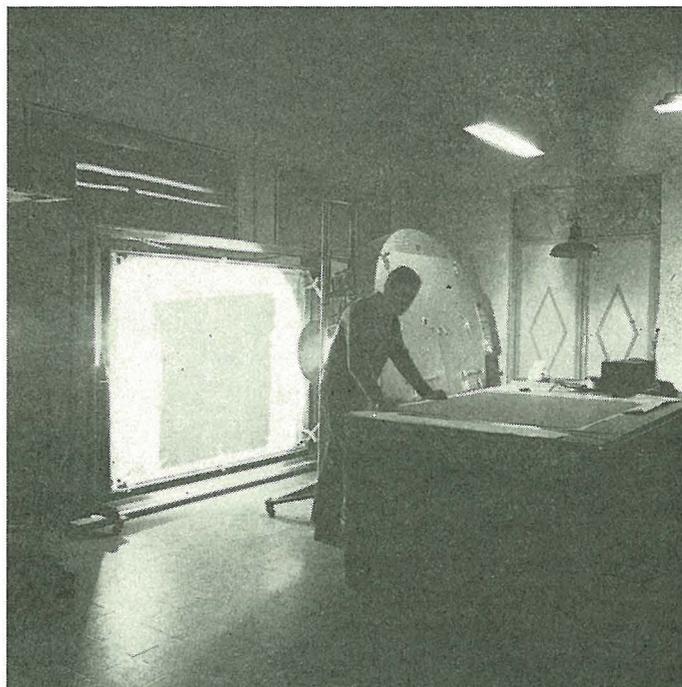
## La Oceanografía, esa ciencia...

El alto grado de desarrollo que en los últimos tiempos ha adquirido la aplicación de diversas ciencias al estudio de los océanos motivó la creación de una nueva Sección de Oceanografía de mayor rango que

una subsección en la que recayera la responsabilidad de las investigaciones y trabajos que hasta ahora se llevaban en menor escala por otras secciones. Su misión principal es programar las campañas de investigación oceanográficas, en cooperación con otros países para tratar de lograr el aprovechamiento íntegro del sexto continente, de tanta trascendencia en la economía de una nación. A la sección le compete la toma de temperaturas a distintos niveles del agua, estudiando la salubridad, corrientes, calidades y relieves del fondo marino y búsqueda de datos que proporcionen el índice de fertilidad del mar y sus posibilidades mineras. La gran importancia industrial de la oceanografía viene reflejada en la inversión por parte de la Armada de una respetabilísima cantidad para la construcción de cuatro barcos oceanográficos-hidrográficos (aludidos en una información en el pasado número de DOTACIONES), que deberán estar terminados en 1974, conforme a las previsiones de la segunda fase del Programa Naval. La necesidad de establecer una tecnología oceanográfica respaldada por un estudio científico y las posibilidades de empleo para los oceanógrafos habrán de ser lógicas y fructíferas consecuencias de estas inversiones. La oceanografía, esa ciencia casi desconocida aún, es la ciencia del sexto continente.

#### **Auténtico rigor científico**

La formación del personal hidrográfico de la Armada en todas sus categorías y la del personal técnico auxiliar del propio Instituto se lleva a cabo en la Escuela de Hidrografía radicada en el mismo, y que tiene a todos los efectos rango de escuela superior.



En ella se realizan estudios para la obtención de títulos de Ingeniero Hidrógrafo de la Armada y Especialistas en Hidrografía de la Armada (para Jefes y Oficiales del Cuerpo General y Reserva Naval). Además hay cursos de perfeccionamiento náutico para Jefes, Oficiales y Suboficiales de la Armada que dispone la Dirección de Enseñanza Naval, atendiendo a la formación de Suboficiales especialistas hidrógrafos y del personal técnico auxiliar del Instituto. La dirección de la Escuela de Hidrografía se vincula a la dirección del Instituto, y el profesorado lo ejercen Ingenieros Hidrográficos y Jefes y Oficiales especialistas en Hidrografía. Un auténtico rigor científico preside, por tanto, la realización y desarrollo de los estudios.

#### **Europa aprendió a navegar en libros españoles**

No es una frase hecha ni un reclamo triunfalista. Es la auténtica realidad comprobada y auténtica. Nombres como los de Mateo de Prines y Juan de la Cosa lo proclaman. Pero años más tarde, renacida brillantemente la cartografía desde el siglo XVIII, los nombres de Malaspina, Tofiño, Vargas, Ponce, Ballester, Cruz Caro y Vázquez Selma dan el definitivo auge y prestigio a la cartografía española. Títulos como los del "Atlas Marítimo de España, islas Azores y adyacentes", dirigidos por el sabio Tofiño, y sus famosos derroteros de las costas en el Mediterráneo, de las costas de España en el océano Atlántico, etc., son exponentes de esta primicia. Es toda una cadena científica de eslabones medidos, prudentes y brillantes. Del antiguo Depósito Hidrográfico madrileño al moderno y actual Instituto Hidrográfico de Cádiz, una constante histórica de trabajo, vocación y esfuerzo avala la grandeza de una obra...

# CRONICAS e INFORMACIONES

## AUTORIDADES

**Cuerpo General.**—El día 13 del pasado mes de junio tomó posesión de su cargo el nuevo Ministro de Marina, Almirante D. Gabriel Pita da Veiga y Sanz.

El acto se celebró en el Ministerio de Marina, encontrándose presentes en el mismo el Ministro saliente, Almirante D. Adolfo Baturone Colombo, y los Ministros del Ejército, D. Francisco Coloma Gallegos; Aire, D. Julio Salvador Díez Benjumea; Hacienda, Comercio y Relaciones Sindicales, así como el Jefe del Alto Estado Mayor, Vicario General Castrense, Capitanes Generales de las Zonas Marítimas del Mediterráneo y del Estrecho, segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirantes, Inspectores de Cuerpos y altos cargos del Ministerio de Marina.

El Ministro saliente, Almirante Baturone, se dirigió a los presente pronunciando un discurso de despedida que fue acogido con cariñosos aplausos, tomando a continuación la palabra el nuevo titular de la cartera de Marina, Almirante Pita da Veiga, para pronunciar unas breves palabras que fueron acogidas con grandes aplausos. Seguidamente, todos los concurrentes se acercaron a los dos Almirantes para despedir cordialmente a uno y desear y augurar al otro los mayores éxitos en la tarea que le ha sido encomendada.

\* \* \*

Ascendieron a Almirante el Vicealmirante D. Felipe Pita da Veiga; a Vicealmirante, el Contralmirante don Luis Arévalo Pelluz; a Contralmirante, el Capitán de Navío D. Fernando Moreno Reina.

\* \* \*

Ascendió a General de Infantería de Marina el Coronel D. Carlos Arriaga.



Don Felipe Pita da Veiga

**Cuerpo de Intendencia.**—El Intendente General de la Armada D. José E. Montoya Pascual ha pasado a la situación de reserva, siendo ascendido a este empleo D. Andrés Senac Lissón, siendo nombrado Jefe de la Intendencia General.

\* \* \*

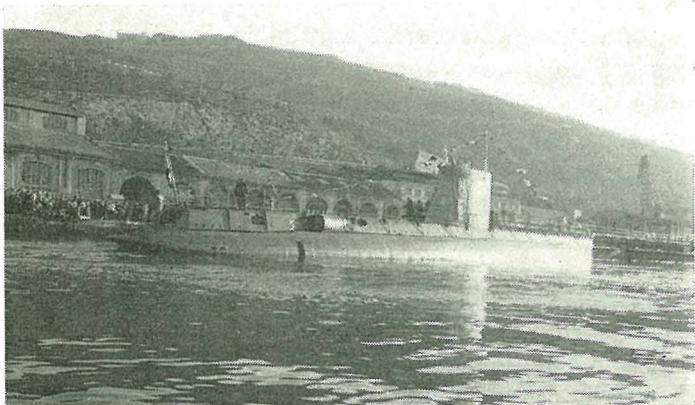
El Coronel D. Andrés Medina Peinado ha sido ascendido a Intendente de la Armada, pasando a desempeñar el destino de Director de Aprovisionamiento y Transportes.

**Cuerpo de Ingenieros de la Armada.**—Fue nombrado Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de la Armada el Contralmirante Ingeniero Llobregat González.

**Cuerpo de Máquinas.**—El General Subinspector Pérez Filgueira ha sido nombrado Inspector General del Cuerpo de Máquinas, y el Coronel del mismo Cuerpo, Rivera Barral, ascendió al empleo de General Subinspector y fué nombrado Jefe de la Inspección General de Máquinas.

## BUQUES

El día 3 de mayo tuvo lugar en el muelle de Levante del Arsenal de Cartagena la entrega a la Armada del submarino "Delfín" (S-61), primero de la serie de cuatro unidades del tipo "Daphné", de construcción prevista en el Programa Naval. Es, pues, el primer buque totalmente terminado dentro de este Programa, y construido siguiendo la patente francesa del tipo indicado.



Dicho acto fue presidido por el Ministro de Marina, Almirante Baturone Colombo, al que acompañaban altas autoridades de la Armada, así como autoridades civiles y militares y altos cargos de la Empresa Nacional Bazán.

Por parte de la Marina francesa, especialmente invitados a dicho acto, asistieron el General Ingeniero Director Técnico de Construcciones Navales y el General Ingeniero Director del Arsenal de Toulón.

En la ceremonia, el Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima dio posesión del mando del buque a su Comandante, el Capitán de Corbeta don Juan Fernando Ruiz Montero, y a continuación el señor Ministro pronunció un discurso resaltando el significado del acto, y tras ello embarcó en el submarino para efectuar una visita de inspección. Previamente había embarcado toda la dotación y rendido honores a la bandera.

El "Delfín", cuya inicial puesta a flote fue el 25 de marzo de 1972, realizó sus primeras pruebas de mar el 29 de abril del mismo año, y sus características principales son las siguientes: Eslora, 57,75 metros; manga, 10,46 metros; desplazamiento en superficie, 860 toneladas; desplazamiento en inmersión, 1.040 toneladas; velocidad máxima, 15,5 nudos en inmersión; armamento, 12 tubos lanzatorpedos; torpedos, largos y cortos a/s y contra buques de superficie.

## CERTAMENES

Fue inaugurado en Madrid el día 8 de junio por el Ministro de Comercio, señor Fontana Codina, el primer certamen "Jornadas de la Mar-Salón Náutico", en el Palacio de Exposiciones de la Cámara de Comercio e Industria de la capital de España.

Acompañaron al Ministro de Comercio durante la inauguración nuestro Ministro, Almirante Baturone Colombo, así como numerosas personalidades e invitados, los cuales, una vez abierto oficialmente el certamen, recorrieron detenidamente los stands presentados.

La Armada española presentó un stand que fue visitado por numerosísimo público, y el día 9 se celebró el "día de la Armada", teniendo lugar sobre el lago y extremos de la Casa de Campo de Madrid diversos ejercicios efectuados por helicópteros de la Armada y un desfile en formación de la totalidad de las unidades participantes. Se dieron conferencias por altos cargos de la Marina y como broche final, una exhibición de películas que tuvieron mucho éxito entre el público que las presenció.

## CONDECORACIONES

En el salón de actos del Ministerio de Marina, el Almirante Baturone Colombo, acompañado de los Ministros del Ejército, del Aire y de Información y Turismo,



impuso Grandes Cruces del Mérito Naval al Teniente General D. Gonzalo Fernández de Córdoba y Ziburu; Inspector Médico de 1.ª clase del Cuerpo de Sanidad Militar, D. Guillermo Hinojar Escudero; Generales de División D. Carlos García Riveras y D. Manuel Gutiérrez Mellado; Generales de Brigada del Arma de Aviación D. José Ramón Gavilán Ponce de León y D. Ignacio Alfaro Arregui, y Presidente de la Diputación Provincial de Cádiz, D. Antonio Barbadillo y García de Velasco.



Fueron también condecorados con la Cruz de 1.ª clase del Mérito Naval el Director de la Agencia informativa "Pyresa", D. Vicente Cebrián, y otras personalidades militares y civiles.

\* \* \*

En la Embajada de España en París se celebró un acto de imposición de condecoraciones a dos altos Oficiales del Ejército francés: el General Ingeniero de Armamento, Marcel-Joseph Baron, y el General Ingeniero Jefe de Armamento Naval, Jean Pierre Touffait. Ambos fueron condecorados por el Embajador de España en París con la Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco.

El Embajador de España pronunció unas palabras, poniendo de relieve la intensa cooperación técnica y naval franco-española.

\* \* \*

El día 12 de abril tuvo lugar en el Museo Naval el acto de imposición por el Ministro de Marina, Almirante Baturone Colombo, de la Gran Cruz del Mérito Naval a doña Igone Salaverría, que es la segunda mujer que ostenta la más alta condecoración de la Armada.

En dicho acto estuvieron presentes los componentes del Patronato del Museo Naval, encabezados por



su Presidente, el Marqués de la Casa Oriol, y autoridades de la Armada, así como otras distinguidas personalidades invitadas.

El Ministro agradeció, en nombre de la Marina de Guerra, a doña Igone Salaverría la donación de su padre, el ilustre pintor Elías Salaverría, "La vuelta de Elcano a Sevilla", señalando cómo para la Armada era un honor corresponder con su más alta condecoración a dicho gesto.

Doña Igone Salaverría agradeció la distinción de que era objeto expresando cómo la tristeza de separarse del cuadro era compensada al ver el cariño y respeto que la Marina de Guerra le dispensaba, rogando igualmente al Ministro hiciese llegar su gratitud al Jefe del Estado.

## CONMEMORACIONES

El domingo 3 de junio tuvo lugar el XXXIV Desfile de la Victoria, presidido por S. E. el Jefe del Estado.

En la parada tomaron parte 13.000 hombres, 639 vehículos, 45 piezas de artillería y 44 lanzacohetes, así como 164 aviones y helicópteros de los Ejércitos de Tierra y Aire.



Mandaba las Fuerzas el Capitán General de la I Región Militar, Teniente General Villaescusa Quilis.

## FESTIVIDADES

De manera oficial se celebró en cada una de las cabeceras de las Zonas Marítimas del Cantábrico, Estrecho y Mediterráneo el llamado "Día de la Flota", con el que la Marina pretende lograr una conjunción entre dotaciones de los buques y sus familiares, honrando el sentido de la institución y viviendo a bordo y en común horas de compenetración y entendimiento.

Los actos tuvieron lugar los días 30 y 31 de mayo, y aunque de ellos participaran unidades de cada una de las tres Zonas Marítimas, revistieron singular relieve en El Ferrol del Caudillo, donde a bordo del crucero "Canarias" arbola su insignia el Almirante de la Flota.

Entre los principales actos que tuvieron lugar destacan la salida a la mar de dos buques de guerra con familiares de sus dotaciones, misa por los fallecidos en el Año Naval, desfiles, premios a diversos buques, imposición de condecoraciones y otros distintos actos de carácter cultural, folklóricos y popular.

El llamado "Día de la Flota" viene a representar, por tanto, el "Día de la familia" de otras instituciones y entidades, que queda así incorporado a la Marina de Guerra española.

## MANIOBRAS

A partir del día 30 de abril, buques de nuestra Marina participaron en las maniobras "Finisterrex-73" con buques de la Armada francesa.

El día 27 de abril entraron en el puerto ferrolano el portahelicópteros "Dédalo" y los destructores "Almirante Ferrándiz", "Lepanto" y "Roger de Lauria", con el submarino "Cosme García" y el petrolero "Teide", que con el destructor "Oquendo" partieron hacia Brest al objeto de participar en las citadas maniobras. Estos buques fueron mandados por el Contralmirante Jefe del Mando de Escoltas, D. José María de la Guardia y Oya.

Por parte francesa participaron en estas maniobras las unidades de escolta "Le Normand", "Casablanca", "Duchayla" y "Vauquelin". En esta última enarbolaba su insignia el Contralmirante Tardy, Comandante de la flotilla de barcos de escolta.

\* \* \*

En la zona del Estrecho, entre aguas de Málaga y Almería, se celebraron unos ejercicios de dragaminas

por unidades de nuestra Marina de Guerra, que finalizaron el día 24 de junio. Intervinieron tres escuadrillas de Dragaminas, bajo las órdenes del Jefe del Grupo, Capitán de Navío D. Franco Rodríguez Torres.

La primera escuadrilla la componen los dragaminas "Guadalete", "Guadalquivir", "Genil" y "Sil", al mando del Capitán de Fragata García Abajo.

La segunda, a las órdenes del Capitán de Fragata González de Aldama, la componían los dragaminas "Júcar", "Llobregat", "Turia" y "Ulla", y la tercera escuadrilla, integrada por el "Miño", "Odiel", "Duero" y Ebro", que mandaba el Capitán de Fragata Blas Osorio.

El Capitán de Navío Rodríguez Torres enarbolaba su insignia en la fragata "Sarmiento de Gamboa".

## PANTEON DE MARINOS ILUSTRES

Los restos mortales del Almirante D. Salvador Moreno Fernández, Caballero Laureado de San Fernando y Ministro de Marina que fue en dos etapas, fue-



ron inhumados el día 7 de junio en el Panteón de Marinos Ilustres, junto a los más destacados héroes de la Armada española.

Presidió los actos el Ministro de Marina, Almirante Baturone, acompañado de los hijos del finado, sus nietos y otros familiares; del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Capitanes Generales de la 2.ª Región Militar, de la 2.ª Región Aérea y los de las Zonas Marítimas del Cantábrico, del Estrecho y del Mediterráneo; Almirante Jefe de la Flota, Almirante Jefe de la Jurisdicción Central y otras representaciones militares de los tres Ejércitos, así como el Presidente de la Diputación de Cádiz al frente de su corporación y el Ayuntamiento de San Fernando con la corporación municipal bajo mazas.

El féretro con los restos mortales del Almirante Moreno Fernández fue trasladado desde el portahelicópteros "Dédalo", que lo transportó desde El Ferrol del Caudillo, donde reposaban desde que falleció, hasta el Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando. Una sección de Marinería depositó el féretro sobre un armón de artillería y en el patio de armas del Cuartel fueron rendidos los honores de ordenanza y a continuación fue rezado un responso, poniéndose seguidamente en marcha el cortejo hasta el Panteón de Marinos Ilustres, donde le fue oficiado un solemne funeral, al final del cual el Ministro de Marina, don Adolfo Baturone Colombo, pronunció unas palabras en las que dijo que "para la Marina de Guerra española era un deber especialmente honroso y grato enaltecer la figura de uno de sus Oficiales más brillantes y abnegados"; continuó el Ministro recordando las acciones heroicas del Almirante Moreno, que le valieron la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando. Después de las palabras del Ministro de Marina, fueron inhumados los restos mortales del Almirante D. Salvador Moreno Fernández en el Panteón de Marinos Ilustres.

## VISITAS

El día 26 de abril, invitados por la Armada de los Estados Unidos, visitaron el portaviones "USS John F. Kennedy" SS. AA. RR. los Príncipes de España.

Acompañaron a SS. AA. RR. durante esta visita el Ministro de Marina, D. Adolfo Baturone Colombo, y el Embajador de los EE. UU. en España.

Los Príncipes y su séquito llegaron a la Base Naval de Rota, desde donde se trasladaron en helicóptero al portaviones "USS John F. Kennedy", donde efectuaron una detenida visita, almorzando a bordo del mismo y asistiendo a una demostración aérea de ope-

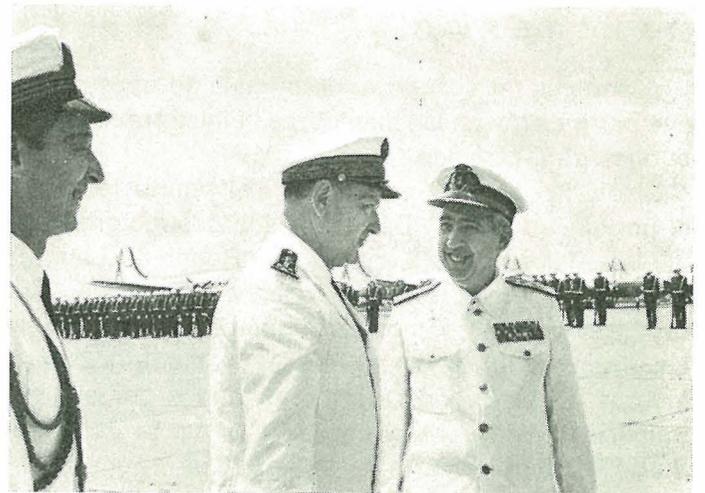


raciones de regreso de los aviones a bordo del "USS Kennedy". Por la tarde regresaron en helicóptero a la Base Naval de Rota, desde donde se trasladaron a Madrid.

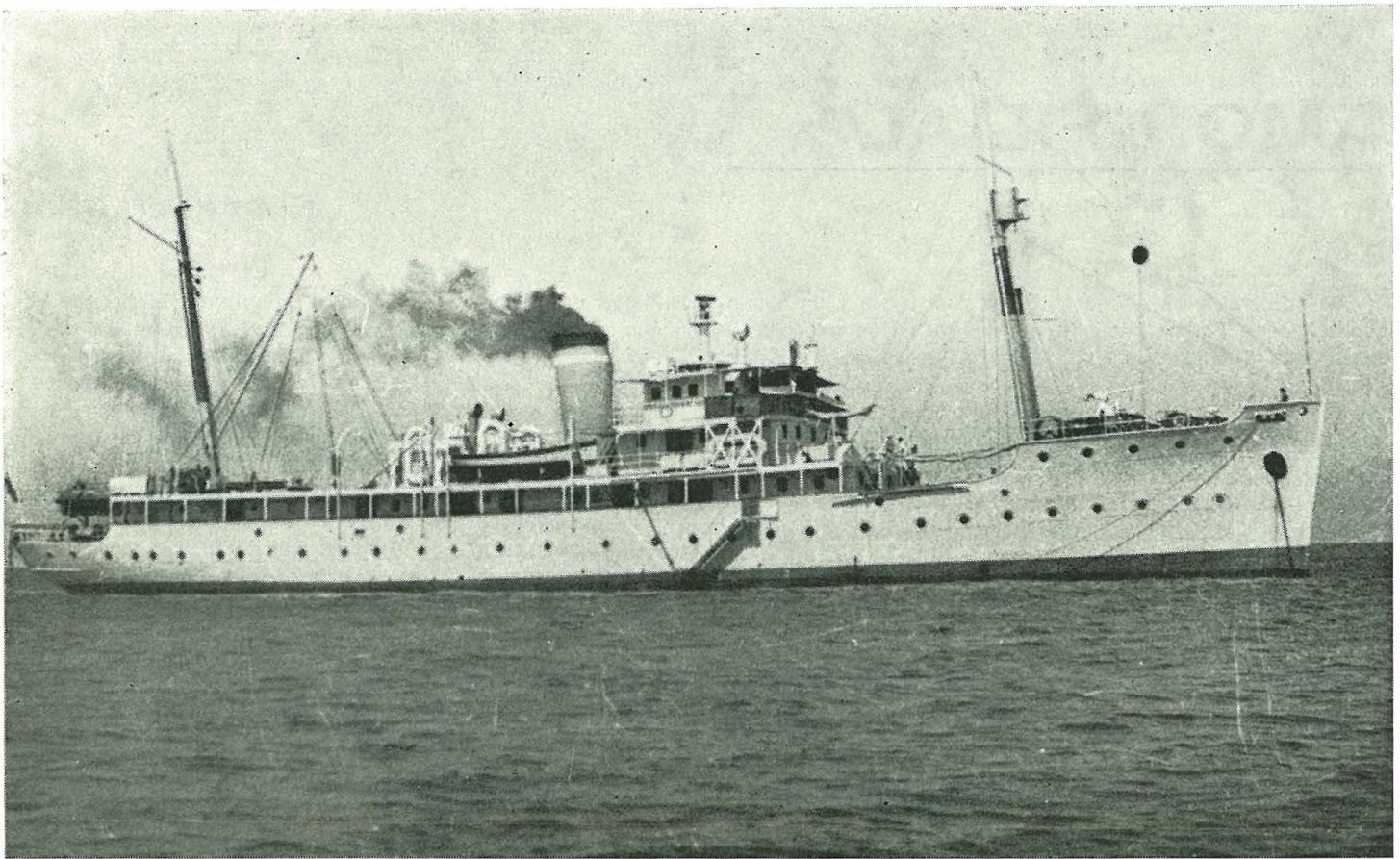
\* \* \*

El día 12 de junio llegó a Madrid el Jefe del Estado Mayor de la Marina de Guerra francesa, Excmo. Sr. Almirante M. Marc François Marie de Joybert, quien permaneció en España hasta el día 15.

Fue recibido en el aeropuerto Madrid-Getafe por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y comisión designada al efecto, donde se le rindieron los honores de ordenanza. El día 13, el Almirante de



Joybert fue recibido por el Ministro de Marina en su despacho oficial del Ministerio, visitando posteriormente al Jefe del Estado Mayor de la Armada. En Madrid visitó la Escuela de Guerra Naval, y durante los días 14 y 15 efectuó visitas al Arsenal Militar de El Ferrol del Caudillo y Escuela Naval Militar, saliendo el día 15 en avión militar del aeropuerto de Santiago de Compostela hacia París.



**TODOS PUEDEN ESCRIBIR**

## **COSAS DE BARCOS**

Por **J. PUENTE**

Pasaron varios años de mi vida militar antes de que pisara la cubierta de un buque hidrógrafo, auxiliar de nuestra Marina. Si bien mis conocimientos sobre los pormenores de trabajo de este tipo de buque no son demasiado exhaustivos, el haber vivido en uno de ellos, el "Malaspina", de unas 1.000 toneladas de desplazamiento standard y 175 hombres de dotación, me hizo ver y oír de triangulación de parcelarios, tiendas y sardinas de campaña, lanchas de propulsión y maniobra especiales para sondas en bajos y rompientes peligrosas, dotadas con aparatos acústicos, radioteléfonos, instalaciones a bordo que parecían dedicarse a obtener electrocardiogramas de las grandes profundidades en relación con los distintos puntos de la costa, salas de dibujo, etc., y por encima de toda técnica, hombres de vocación, fortaleza física y voluntad de trabajo. Allí se trabajaba siempre de Capitán a paje. El habilitado, médico, cura y Jefe de Máquinas se ocupaban del sistema sondador del puente en sus horas libres. Los demás, dada la idiosincrasia de los españoles, me parecía leerles en su rostro: "Si tu trabajas mucho, yo puedo hacerlo tanto o más que tú."

Por muchas cosas, hoy día soy un entusiasta de este tipo de buques. Se llegaba a puerto periódicamente cada 25 días de trabajo, aproximadamente, de noche, cansados, con mugre o pegajosidad de la piel, como intrusos, sin bombo ni platillos, pero satisfechos de haber cumplido.

La alegría inicial de mi embarco casual en el citado buque se vio enturbiada por una de las misiones que me asignaron consistente en bajar los vocablos combustible-agua para conseguir una mayor estancia en la mar. Espero que muchos me hayan per-

donado después de saciarse de agua en tierra y quizá haya servido para comprender que, a pesar de los rumores de la calle, no siempre el vino es mejor.

Algunas veces pensé en la especial labor del cura en mi buque. Conocía a toda la dotación por su nombre, el de sus familiares, sus novias. Se encontraba solo en un campo con simiente y estoy seguro que la aprovechaba. Creo que no había tiempo para rezar, ni creo que hiciese falta, separados de este agitado y en ocasiones endiablado mundo en donde inmersos en él, los dolores de cabeza necesariamente nos conducen a musitar por lo menos un Padrenuestro.

Por mucha actividad e higiene que exista en cualquier buque, cuando menos se espera puede hacer su aparición una enfermedad latente en toda navegación prolongada. Se conoce con el nombre de "Mamparitis". ¿Debilidad nerviosa, nostalgia o morriña, falta de árboles? No lo sé, pero existe.

Observen. Cierta día navegábamos de retorno a casa, atardecer tranquilo y mucho personal en cubierta. Un marinero del último reemplazo se apoya en la cadena de los pasamanos de la cubierta alta y al no tener ésta afirmado el grillete, y ayudado por un pequeño bandazo, se cae al mar. Se oyen voces reglamentarias de hombre al agua, maniobra en el puente y bote salvavidas listo para arriar. Al marinero, que viste botas de instrucción y traje de faena, se le observa que nada con fuerza entre las crestas de las olas. Se le dan voces de que no se esfuerce. No oye, continúa nadando y la preocupación nos angustia. En estos casos, aunque se realice la maniobra con perfección, ésta requiere una distancia apropiada para virar totalmente el buque, lo que, sin prismáticos, hace que casi se pierda de vista el náufrago. Por fin nos acercamos y el marinero continúa nadando con fuerza sin hacer caso de nuestras voces. Es izado a bordo, cogido fuertemente entre cuatro marineros sobre cubierta hacia la enfermería y comienza a lanzar insultos y tacos de gran entidad, retorciéndose al propio tiempo con inusitada violencia entre sus portadores. Los rostros de la dotación lo contemplan expectantes y temiendo lo peor. Inopinadamente, éste se fija en un marinero, se detiene en sus fuertes contorsiones y le grita bruscamente: "Paizano, díceselo a mi mare." La explosiva y general carcajada coincidió con la curación del "mamparitis".

# AMOR FILIAL

---

Por ABELARDO DE CARLOS

Ante nosotros, y en derredor, tenemos un jardín y un huerto esplendorosos. Por la extensión de su producción de flores y frutos, mas la calidad de todos ellos, por la intensidad de sus deliciosos colores y aromas, y por la escalonada variedad de sus vivencias, España es, sin disputa, el mejor jardín y el huerto excepcional de toda Europa. ¿Reparamos en ello?

Sus factores determinantes son el clima, el sol, las aguas y las tierras... y, además, Dios. Sí. Porque si no es posible que una sola hoja se mueva sin la voluntad divina, ¿cómo va a determinarse aquella sazón sin la concreta decisión del Supremo Hacedor?

Pensad bien que nosotros no contamos con un terreno extendidamente fértil; que el nivel cultural y la sensibilidad externa de nuestras gentes no se acabó de perfeccionar; que la feracidad tropical aquí sólo puede ser logro de invernadero, por lo cual no resulta fácil conseguir mayor proliferación floral y frutal. Pero el hecho es que ésta existe, con envidia ajena, con el deleite general de quienes la observan y saborean, y con la insuficiente valoración nuestra.

Esa riada turística creciente que se comprueba en España, no es sólo por efecto de los precios nacionales en cotejo con los ajenos; ni sólo por la abundancia y calidad de los alojamientos hoteleros; ni sólo por la extensión de nuestras playas y parajes atractivos (en todos los que el clima avalora más sus encantos); ni sólo por el disfrute de la tranquilidad, el orden público y la amabilidad de nuestras gentes; ni por las bellezas artísticas y monumentales de nuestro país. Es por todo ese conjunto, amasado con un sin fin de complementos que revalorizan a este solar hispánico, al margen de algunos hígados pertinaces totalmente ciegos.

Dejemos a estos invidentes, sean o no impíos, y pasemos a otro aspecto realista de la cuestión. Si Dios nos ha dado TODO eso, ¿no resulta una auténtica muestra de ingratitud —entre otras cosas—, que nosotros no lo agradezcamos, y en vez de ello nos ocupemos con preferencia de miserias de nuestra personal condición —miserias periféricas—, olvidando todo aquello indebidamente valorado?

Con sólo conocer algo de Historia, se comprueba que no ha habido en el mundo entero una sola nación tan gloriosamente lanzada a desiguales combates en pro del espíritu, como la hispánica. Advertid, igualmente, que nuestra Historia es casi la Historia de la doctrina de Cristo; cómo, sin adentrarnos en los densísimos inventarios gloriosos de nuestros descubridores, guerreros, misioneros, colonizadores y santos (en todos cuyos aspectos figuramos en primera línea), podemos recordar que las aportaciones españolas a las Ciencias arrastran los nombres claves en el Orbe entre de Séneca, Averroes, Maimónides, Alfonso X, Miguel Servet, Francisco Suárez, Francisco de Vitoria, Ramón y Cajal, Leonardo Torres Quevedo, Menéndez y Pelayo, Menéndez Pidal, etc. etc.; cómo en arte descollaron Velázquez, Goya, Murillo, Madrazo, Herrera, Salzillo, Bretón, Falla, Sorolla, etcétera etcétera; cómo en las letras más selectas constan los nombres de aquel soldado de Infantería de Marina que se llamó

Miguel de Cervantes, y aquel otro de nuestros Tercios gloriosos que fue Alonso de Ercilla, más Lope de Vega Calderón de la Barca, Tirso de Molina, etc., etc. ¡Si el propio Vaticano acudió en sus más profundas angustias, anhelantemente, urgiendo la ayuda y defensa de España para salvar la fe frente a los sarracenos, a los turcos o frente a Lutero, bien seguro de tan eficaz amparo, que siempre lo encontró con patente holgura, eficacia y desinterés total, lo que jamás recibió de nadie más. La creación del submarino fue obra española (Isaac Peral y Narciso Monturiol), como la creación del helicóptero (Juan de la Cierva)... Si la "Leyenda Negra" fue la justificada catilinaria de Julián Jurdías contra la falsía, la maldad y la estupidez denigratoria; si Ramiro de Maeztu, impelido por su alma y su corazón lanzó aquel maravilloso alegato de la "Defensa de la hispanidad"; si Casto Méndez Núñez sintetizó en el El Callao toda una doctrina de ética hispánica; si el Almirante Cervera con sus tripulaciones heroicas que le acompañaron fueron conscientemente, por patriotismo y disciplina, rumbo al sacrificio, procediendo en Santiago de Cuba como auténticos héroes de epopeya; si éstas conmemoraciones podríamos alargarlas casi hasta el infinito; si Federico García Sanchiz, "palabra en ristre" se lanzó por esos mundos a "españollear"...; si Ernesto Giménez Caballero, bien recientemente exteriorizaba en la prensa que sentía SED DE ESPAÑA... ¿qué de extraño tiene que se sienta el más digno orgullo al confesar que también se profesa a esta Patria nuestra una auténtica mística, crecientemente entrañable?

Ante las frialdades, ante los egoísmos, ante los yerros y los Sancho-Panzas, se palpa un sabroso consuelo comprobando minucias reveladoras de otro espíritu también existente entre otros españoles; como ese constante anhelo de nuestros modestos trabajadores emigrantes, ansiosos de regresar a España y gozar aquí de su propio hogar merced a sus ahorros, sin admitir perder su nacionalidad; como esas bolsas conteniendo naranjas —para consumo nacional o para exportación—, a las cuales se las coloca, como asas, unas cintas de plástico con los colores inolvidables y amadísimos de nuestra bandera, como cuando se oye cantar en Valencia, con riguroso entusiasmo, ese Himno oficial levantino que se inicia con estas palabras ejemplares:

— Para ofrendar nuevas glorias a España,  
nuestra región supo luchar...";

o como cuando nuestro "Juan Sebastián Elcano" es visitado irresistiblemente por españoles radicados ahora en tierras bien lejanas, cuyos aires e idearios no han podido borrar del fondo de su corazón esos posos de emoción ante nuestra bandera, nuestros uniformes y nuestros "trozos de la Madre Patria", que son nuestros buques de la Armada...

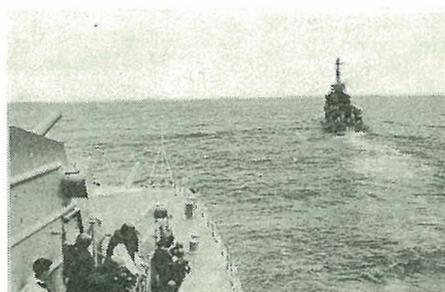
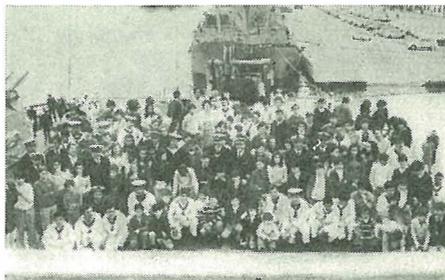
Somos la nación que sabe darle todo a cambio de nada. Por eso, en el mundo sólo hay dos razas, dos clases de pueblos: la española... y "la otros". ¿No va a sentirse en la patria de San Juan de la Cruz y de Santa Teresa esta mística también hacia una Madre como España?...

# Día de la Flota y la Familia

El ya veterano Día de la Familia se viene celebrando en las unidades de la Armada como una fiesta de carácter aislado en la que cada dependencia recibe en ese día a las familias de los miembros de su dotación, que así conocen el medio en que se desenvuelven sus allegados.

Por primera vez en la Armada, la Flota (separada geográficamente, pero con un Mando Superior único y unos fines concurrentes) le ha dado a esta fiesta una mayor entidad para que, sin perder su carácter familiar, sirva también para mantener viva la unión entre las dotaciones de la Flota y el orgullo de servir embarcado en ella.

Con esta idea, el 31 de mayo pasado se ha celebrado simultáneamente en Ferrol, Cádiz y Carta-



gena el recién nacido Día de la Flota y la Familia.

En las tres Zonas, los actos han sido análogos y muy variados, desde una emotiva y castrense parada militar, con imposición de condecoraciones a Oficiales, Suboficiales, Cabos y Marineros, hasta festivales y bailes para todas las dotaciones y familias que han tenido un gran éxito. Y como complemento salieron a la mar varios buques ("Roger de Lauria", "Oquendo", "Dédalo", "Galicia" y "A. Valdés") en sus Zonas respectivas, en una especie de "bautismo del mar" para la juventud de ambos sexos, familiares también de las dotaciones.

Enhorabuena a la Flota y a sus dotaciones y familias por el indudable arraigo de esta conmemoración que tanto habrá de contribuir al fortalecimiento de lazos comunes entre Marina y Pueblo.

# Institución Benéfica para Huérfanos del Cuerpo de Suboficiales de la Armada

## (Extractado de su última Memoria)

Continuando la tónica emprendida por DOTACIONES, de resaltar los aspectos y hechos más relevantes de las actividades y realizaciones de la Institución Benéfica para Huérfanos del Cuerpo de Suboficiales, recogemos hoy de la Memoria correspondiente a 1972, un extracto de los asuntos y acuerdos más importantes adoptados por la Junta Central que rige los destinos del Organismo, con expresión numérica de altas, bajas, becas y ayudas, y otros datos de interés.

Creemos con ello, rendir con esta información el justo homenaje a una labor social y asistencial cada vez más fecunda.

Al comenzar el año existían 404 de uno y otro sexo acogidos a los beneficios de esta Institución, siendo su número de 425 al finalizar el mismo. Hubo 59 altas y 38 bajas, estas últimas motivadas principalmente, por fin de carrera, ingreso en Cuerpos de la Armada, ascenso a Guardiamarina, contraer matrimonio, cumplimiento de edad reglamentaria, etc.

Los mencionados 425 huérfanos de uno y otro sexo actualmente acogidos, están distribuidos en los siguientes grupos, según las prestaciones que se les facilitan o su situación por los estudios que realizan.

Menores de seis años .....	12
Trabajando con jornal inferior al mínimo establecido en los Estatutos para cesar en los beneficios .....	85
Embarcados en la Marina Mercante como agregados en prácticas .....	4
Internos en el Colegio "Nuestra Señora del Rosario" .....	54
Medio internos en el ídem, ídem, ídem, .....	12
En los Colegios de la Institución de las capitales de las Zonas Marítimas .....	24
En el Colegio "Cristo Rey", de El Ferrol del Caudillo .....	16
En la Escuela Naval Militar .....	1
En el Colegio Mayor "Jorge Juan" .....	12
Estudios superiores o medios fuera de su residencia .....	11
Estudios superiores en su residencia .....	26
Bachiller superior, COU, peritajes, etc. ....	32
Bachiller elemental hasta 6.º de E. G. B. Secretariado .....	78
Hasta 4.º de E. G. B., cultura general, bordado, etc. ....	38
Subnormales menores de 22 años .....	7
Subnormales mayores de 22 años .....	11
<b>Total</b> .....	<b>425</b>

Trece huérfanas recibieron en el año 1972 su dote de matrimonio, y al cierre del balance anual, el número de socios de la Institución era de 7.331; de los cuales 4.385 son con carácter forzoso por razón de empleo y 2.496 con carácter de voluntarios, pero con adquisición de derechos para ello.

Entre las disposiciones y acuerdos adoptados por la Junta Central de la Institución Benéfica, caben destacar los siguientes:

Cesó en su cargo de Vocal de la Junta Central, como consecuencia de ascenso a Contralmirante, el Capitán de Navío don José Fernández Aceytuno y Llord.

Como consecuencia de la votación efectuada al efecto, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1 de los Estatutos, fueron designados para el cargo de Vocal titular y suplente respectivamente a los Mayores radaristas, don Rodolfo Alonso de la Torre y don José Ahijado Cortijo, en relevo de los Mayores de Infantería de Marina don Jesús Rey Gómez y don Julio Figueroa Ageitos.

A propuesta de la Junta, se modificó por O. M. el artículo 1 de los Estatutos de la Institución, que en cuanto a los componentes de la misma quedará constituida como sigue:

Presidente nato: Excmo. señor Almirante Jefe del Departamento de Personal.

Presidente en activo: Un Capitán de Navío, en activo o retirado, residente en Madrid.

Vicepresidente: El Jefe de la Sección de Atenciones de Personal.

Vocales: Dos asociados del Cuerpo de Suboficiales residentes en Madrid. Un asociado en representación del personal de ingreso voluntario, residente en Madrid.

Tesorero: Un Comandante de Intendencia, residente en Madrid.

Secretario (sin voto): Un Jefe u Oficial de los destinados en el Ministerio con residencia en Madrid.

Como consecuencia de expediente iniciado al efecto por la Junta, se modificó el Reglamento de los Fondos Económicos de los buques, asignando el 3 % y el 5 % de los mismos para la Institución.

Se nombró Vocal representante de la Institución en la Comisión para el estudio del problema escolar de los hijos del personal de la Armada, que preside el Excmo. señor Almirante. Vocal Delegado de la Junta Superior de Acción Social de la Armada, al Coronel de Intendencia don José Ignacio Dapena Carro.

Se modificó la Tabla de prestaciones a los huérfanos, en el sentido de abonar 3.665 pesetas mensuales a los huérfanos internos en el Colegio Mayor "Jorge Juan" y a los que estudian carreras superiores o medias fuera de su residencia.

Se acordó aumentar, a partir de 1 de enero de 1973, la pensión de alimentación que se satisface a los huérfanos acogidos, abonándoles por este concepto 1.000 pesetas mensuales en lugar de las 750 pesetas que se venían pagando. Aumentar también, a partir de 1 de enero de 1973, el importe de la dote por matrimonio establecido hasta ahora en 5.000 pesetas, a la cantidad de 10.000 pesetas.

Durante el curso 71/72 asistieron a los Colegios de la Institución, en Madrid y en las capitales de las Zonas Marítimas, el número de alumnos que se relaciona:

Colegio de Madrid, 231, de ellos 63 eran huérfanos.

Colegio de El Ferrol del Caudillo, 134, de ellos 3 eran huérfanos.

Colegio de San Fernando, 136, de ellos 8 eran huérfanos.

Colegio de Cartagena, 110, de ellos 8 eran huérfanos.

Total 529 pensionistas, 82 huérfanos. Total general, 611.

Durante el curso 72/73 asisten en principio a los Colegios de la institución el siguiente número de alumnos:

Colegio de Madrid, 240, de ellos 68 son huérfanos.

Colegio de El Ferrol del Caudillo, 165, de ellos 5 son huérfanos.

Colegio de San Fernando, 154, de ellos 7 son huérfanos.

Colegio de Cartagena, 121, de ellos 12 son huérfanos.

Total 588 pensionistas. 92 huérfanos. Total general 680.

La Junta Central, y a su través las Juntas Locales, han tenido conocimiento de los esfuerzos que está desarrollando la Junta Superior de Acción Social para solucionar el problema de la enseñanza de los hijos del personal de la Armada, asunto que interesa muy directamente a la institución, ya que es ánimo de la superioridad que las ventajas que se obtengan sean aplicables a los huérfanos. Ello podría suponer el cese de la necesidad de los Colegios de la Institución, y en su día habría que decidir sobre su cesión en las condiciones que se estipulen, para su aprovechamiento en la nueva modalidad de enseñanza, o su venta si no fueran aprovechables, en uso de la autorización ya hace tiempo concedida.

## UN LIBRO PARA LEER



### «Derecho Internacional Marítimo», del Coronel Azcárraga Bustamante

Ahora que, para el hombre de la calle, los términos “aguas jurisdiccionales”, “mar territorial”, “zona contigua”, etc., se le han hecho, por circunstancias de todos conocidas, apasionadamente familiares, el último libro de Azcárraga Bustamante, coronel auditor de la Armada, catedrático de Derecho Internacional y uno de los más competentes y brillantes expertos en la materia, adquiere singular relevancia. Nos estamos refiriendo al libro “Derecho Internacional Marítimo”, editado por la Editorial Ariel de Barcelona.

No se trata, naturalmente, de una obra de alcance netamente popular, pues es un tratado que combina, a un tiempo, sólida formación jurídica y amplia dimensión científica, pero está redactado con tan clara expresión didáctica y luminosidad de conceptos, que no dudamos calificar como obra de interés general y de lectura —dentro de su rigor científico—, interesante y agradable, que, desde luego, presta un gran servicio a la formación intelectual, no sólo del profesional sino del hombre simplemente interesado por los problemas del mar y en cuya biblioteca de urgencia no debe faltar el citado libro.

No son demasiado conocidas, ni han sido a veces demasiado bien tratadas, las complejas, y en ocasiones intrincadas materias que forman el contexto del Derecho internacional Marítimo. Sus especialistas no son muy abundantes y no siempre navegan bajo un mismo rumbo doctrinal, y las directrices programáticas del estudio, adolecen a veces de implicaciones políticas insalvables. Por eso la aparición de un libro, como el que comentamos, que abarca el más completo y actual estudio sobre la totalidad de los problemas de Derecho Internacional Marítimo que se hayan escrito en lengua española, tiene que ser acogida con un merecido aplauso, pues de entrada viene a llenar el desalentador vacío de la bibliografía española en la materia prácticamente existente desde el pasado siglo, cuando los tratadistas Negrín y Mozo, publicaron sus respectivos textos de Derecho Internacional Marítimo. ¡Y ya ha llovido desde entonces!

El profesor Azcárraga, armoniza en su libro las premisas básicas del derecho histórico, con la problemática vigente de la materia y consigue un logrado equi-

librio de exposición. El tratado se abre con una introducción exponente de conceptos básicos que efectivamente “introduce” con facilidad amena al examen de más complicadas situaciones. Y son cuatro grandes motivaciones: El medio marítimo con el desmenuzado análisis de los espacios marítimos, aguas interiores, mar territorial, zona contigua, alta mar, plataforma submarina, etc. El tiempo de paz y sus repercusiones en el buque y la navegación: El tiempo de guerra, con un detalladísimo estudio sobre la guerra marítima, beligerantes, derecho de captura, y una miscelánea final que alcanza un mayor rango que el término que modestamente ha querido utilizar el profesor Azcárraga, las que matizan el libro y definen su contenido lleno de claridad y acierto.

En resumen, una importante y sugestiva contribución al estudio de tan apasionante materia, sobre todo en los días en que vivimos, y que como bien ha expresado el profesor García Arias en el prólogo de la obra, sitúa al profesor Azcárraga, “por méritos propios y bien contrastados, a la cabeza de los juristas internacionalistas españoles y en la selecta lista de los grandes tratadistas mundiales del Derecho Internacional Marítimo.

## CINE



### Por segunda vez, la Marina triunfadora en el Documental Marinero de Milán

A mediados del mes de abril, tuvo lugar en Milán y dentro del marco de su famosa Feria Internacional de Muestras, la XIV Reseña Internacional del Documental Marinero, manifestación asociada al MIFED (Mercado Internacional para el Film Documental), que por segundo año consecutivo contó con la participación de la Marina española, y también por segunda vez se obtuvo uno de los más importantes premios del certamen —la Copa del Comité Olímpico italiano—, por el documental “Velas Olímpicas”, filmación de NO-DO, pero presentada por el Ministerio de Marina, como participante directo en la demostración.

Hay que destacar en su justo valor, el notable papel que la Marina ha jugado en las dos ediciones sucesivas en que ha participado, ya que en el pasado año, "El gran Almirante de nuestro tiempo" (la electrónica) consiguió la Copa del Instituto Italiano de Navegación, otro hermoso trofeo de los más valorados del certamen, y cuya entrega fue realizada personalmente al representante español, por el Almirante Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada italiana, en representación del titular en comisión fuera de Italia en aquellos momentos.

Cuenta así la Armada con un sostenido y merecido prestigio en el marco del cine documental internacional, ya que no hay que olvidar los triunfos obtenidos también en el Festival Internacional del Cine Militar de Versalles, en el que también se participa este año con el documental "Tercio de Armada", con el que hay fundadas justas esperanzas, ya que se trata de un filme impecablemente rodado y con escenas de impresionante realismo, que estamos seguros habrán de llamar notablemente la atención.

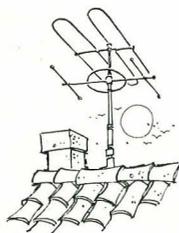
La presencia del Ministerio de Marina español, se ha hecho ya notoriamente popular en los actos y sesiones de gala en los que se hacen entrega de premios y galardones, de esta bien organizada y valorada reseña italiana del documental marinerero. Y las palabras al respecto del Almirante Baslini, Presidente de la Giuria (Jurado), del Certamen, son bien expresivas al respecto: Felicitamos a la Marina española, por la calidad, belleza y notable proyección humana de los documentales que presenta.

Y ahora —después del inminente Festival de Versalles, del que habremos de tratar en nuestro próximo número de **Dotaciones**—, a esperar que en la próxima reseña milanesa, hagamos bueno el castizo refrán "de que no hay dos sin tres".

---

**TVE**

---



## El marino Isaac Peral, en el programa «Biografía»

El interesante espacio "Biografía", que durante una continuada serie de martes, ha venido programando Televisión Española, en su Segunda Cadena, bajo la

impecable dirección y realización de Adriano del Valle, dedicó — a nuestro juicio con logrado acierto—, uno de sus temas al estudio de Isaac Peral, el marino romántico y "visionario", que con esfuerzo entusiasta y escasa ayuda logró marcar anticipado hito en la navegación submarina del mundo.

Precisamente, en este año se han cumplido ciento veinticinco años de su nacimiento, y aunque nuestra época es muy dada a la conmemoración de los recuerdos, no parece que la efemérides haya tenido demasiada resonancia. Es por ello más de agradecer a los realizadores de "Biografía" el recuerdo de este adelantado español, sobre todo en los momentos en que nuestra flota submarina está alcanzando un auge prometedor.

Isaac Peral, marino y científico, fue un romántico proyectado en esa época que es también la de la Marina romántica. De familia modesta —su padre era primer Condestable de Artillería de la Armada—, ingresó en el Colegio Naval en la España azarosa de 1865 y un año más tarde, en la dura Escuela de Navegación heroica era promovido a Guardiamarina. Tuvo también historia guerrera nuestro hombre, pues, en 1872 pasó a Cuba de segundo Comandante del cañonero "Dardo" y allí tomó parte en notables hechos de armas. De regreso a la Península peleó en la guerra civil, y en 1882 sirvió en los apostaderos de Cuba y Filipinas, aunque ya el mismo año servía a la ciencia como Profesor de Física y Química en la Academia de Ampliación de Marina. Fue por tanto, antes que hombre de estudios, experimentado marino y valiente soldado, pero el camino de la investigación científica le marcó nuevos derroteros. Los secretos de la navegación submarina que desde tiempo atrás preocupaban a los sabios, dejaron de ser secretos para él, y en 1885, ante el conflicto de las Carolinas, creyó el sabio marino que el patriotismo le obligaba a revelar su secreto: el proyecto de un torpedero submarino, que ofrecía a España por si era necesario su concurso en la que parecía inevitable contienda.

Después de una accidentada historia de varios años, de encontrarse tan pronto huérfano de apoyo, como ahogado por el entusiasmo popular, Peral pudo terminar su proyecto cuyas pruebas causaron admiración y asombro en técnicos y profanos. Para que más tarde nuevamente la envidia y la incompreensión volvieran a hacerle frente. Duro tributo este de los genios y los sabios de verse siempre más combativos y negados que comprendidos y apoyados. Y Peral no iba a ser la excepción de la regla.

Todo ello fue amablemente desmenuzado y analizado en la pequeña pantalla, con la coordinación de Rafael de Penagos, y la intervención de Laura Isaac Peral, nieta del inventor, el Capitán de Corbeta Albert y el Comandante Auditor Cervera Pery.

# Nuevo AJEMA

**EL ALMIRANTE DON JOSE RAMON GONZALEZ LOPEZ, JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA**

Nació en el Ferrol del Caudillo, el 8 de octubre de 1909. Ingresó en la Escuela Naval Militar, el día 23 de junio de 1927, obteniendo el grado de Alférez de Navío en 1933.

A bordo del acorazado "Jaime I", tomó parte, en 1934, en la represión de los sucesos revolucionarios de Asturias.

El Alzamiento Nacional le sorprendió embarcado en el destructor "Lepanto", permaneciendo prisionero en zona roja hasta el 8 de febrero de 1937, en que, liberada Málaga, se presentó a las autoridades nacionales.

Participó activamente en la Guerra de Liberación a bordo de los destructores "Huesca", "Velasco" y "Melilla", en operaciones militares de vigilancia, escolta, guerra al tráfico y combate con unidades navales enemigas.

Después de la Campaña ha estado embarcado sucesivamente en los destructores "Valdés", "Ulloa", "Jorge Juan" y crucero "Canarias", habiendo desempeñado los mandos del submarino "B-2", guardacosta "Arcila", fragata "Hernán Cortés", buque-

Escuela "Juan Sebastián Elcano" y del grupo de dragaminas.

Diplomado en guerra naval, ha estado destinado en el Estado Mayor de la Armada, Secretaría del Ministro y Agregado Naval en Londres, habiendo desempeñado también los cargos de Profesor de las Escuelas de Guerra Naval y Superior del Ejército.

Ha sido Preceptor de S. A. R. el Príncipe de España.

Al ascender a Contralmirante, en 1968, se le nombró Profesor principal de la Escuela de Altos Estudios Militares del "Ceseden".

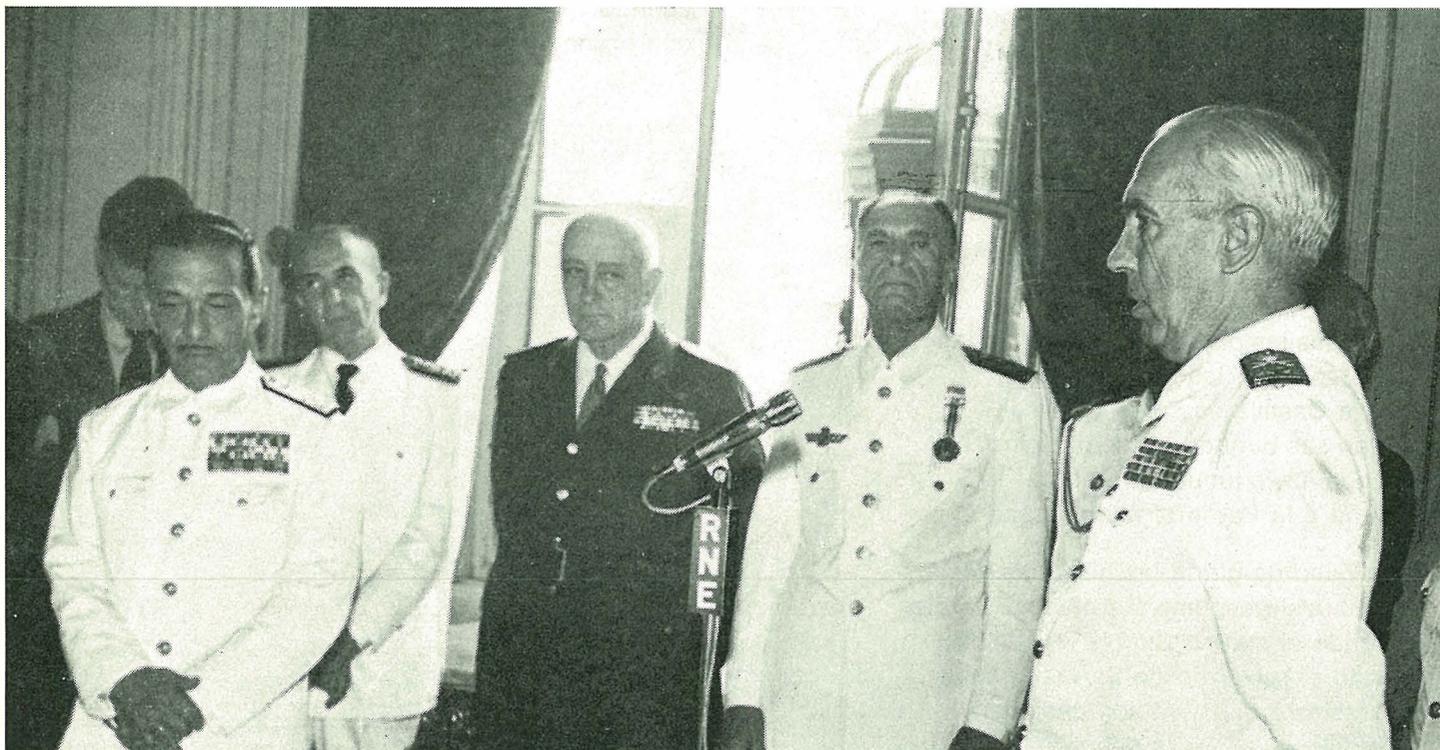
Ascendió a Vicealmirante en 1971, siendo nombrado Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Se encuentra en posesión de las siguientes condecoraciones: Grandes Cruces del Mérito Naval, Militar y Aeronáutico, con distintivo blanco, y de San Hermenegildo; dos Cruces Rojas del Mérito Militar; Cruz de Guerra; Medalla de la Campaña 1936-39; dos Cruces del Mérito Naval, blancas, de primera clase, y una Cruz del Mérito Naval, blanca de primera clase, pensionada; Cruz



y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo; Medalla de Sufrimiento por la Patria; Medalla de Plata de la Sociedad de Salvamento de Naufragos; Encomienda de la Orden del Mérito Civil; Medalla del IV Centenario de la batalla de Lepanto, Medalla

Naval de Servicios Distinguidos, de Brasil; Comendador de la Orden al Mérito Naval, del Perú; Encomienda con Placa de la Orden del Fénix, de Grecia; Cruz del Mérito Militar de primera clase con Corona, de la Soberana y Militar Orden de Malta.—Cifra.



---

---

# Marina española

Ráfagas de plata en la blanca espuma;  
canas venerables de la madre mar  
que tuvo en sus brazos de sol y de luna  
aquellas galeras que fueron la cuna  
del noble progreso de la humanidad.

Ellas conocieron la paz y la guerra;  
y el dios del comercio gobierna la tierra,  
imponiendo leyes de férrea sanción,  
desde que cruzaron los mares latinos  
con mágicas telas de pueblos vecinos,  
los viejos marinos de Tiro y Sidón.

Y, cuando entre nieblas se hunden los siglos  
con blancas sirenas y horrendos vestiglos  
y es grande peligro el de navegar,  
las naves de España, con manto de espuma  
sepultan errores y rompen la bruma...  
y encuentran un mundo allende la mar.

Y heridas las olas por proras y quillas  
la isla Española, las bellas Antillas  
le dan a Castilla su suelo y su sol;  
navegan sus buques en lastre de oro  
y es cada navío un nuevo tesoro.  
que lleva a la Patria el nauta español.

Son palio de gloria las hispanas velas  
y alfombra de espuma las blancas estelas  
por donde el marino retorna a su hogar,  
trayendo el recuerdo de tierras lejanas  
que gracias a ellos, ya son castellanas;  
que gracias a ellos, ya saben rezar.

Ya, España, eres reina de tierras y mares.  
Países de infieles elevan altares  
al Dios verdadero; los mundos enteros  
tiemblan a tu vista, que ya no hay titanes,  
frente a las conquistas de tus capitanes  
y ante los afanes de tus marineros.

Marina Mercante; constante, sencilla,  
vestal de la gloria naval de Castilla  
¡qué triste seguías las rutas de ayer  
llevando al imperio perdido, tú sola,  
un hondo sollozo del alma Española  
envuelto en las olas de un viejo poder!

España ¡si fueron del mar tus destinos!  
¿Por qué abandonastes los anchos caminos  
que bravos marinos supieron hallar?  
¿por qué ya no miran al mar tus leones  
desde el trono altivo de tus galeones?  
¿Por qué te volvistes de espaldas al mar?

Pero el mar invoca el nombre de España  
y España a vuelto sus ojos al mar  
mirando una ruta que no le es extraña,  
soñando en alguna fantástica hazaña  
y armando sus naves para navegar.

¡Que vuelvan las olas a ver tus blasones!  
Reflejen las aguas, castillos, leones...  
en navegaciones de rumbo inmortal.

¡Que admiren los mares tus buques ligeros  
lo mismo que antaño los nobles veleros,  
cuando vigilaba por tus derroteros  
con bronce y acero, la Armada Real!

**Benito Cuesta y Santaolalla**

## **Ultima hora**

# **Las Leyes de Especialistas de la Armada y de los Premios de Permanencia, promulgadas**

**Ambas han sido publicadas en los diarios oficiales de Marina, números 168 y 169 respectivamente**

No dudamos en calificar como de dos auténticos acontecimientos para los cuadros de la Armada a quienes van dirigidas, la promulgación de las leyes de la Jefatura del Estado, números 19/1973 y 20/1973, ambas de 21 de julio, de Especialistas de la Armada y Premios de Permanencia, respectivamente. La laboriosa y cuidada gestación de estas dos importantes realizaciones, se ha visto culminada así, en plena etapa veraniega, con el más óptimo de los resultados. Son, sin duda alguna, dos leyes, cuyos beneficios efectos van a poder constatarse en corto plazo.

La urgencia de redacción de estas líneas, en momentos en que la última galerada de DOTACIONES ha sido corregida, y el número está prácticamente en prensa, nos impide dedicar la atención que los temas merecen. De la Ley de Especialistas, ya publicamos en el último número de este Boletín un amplio comentario en que no dudábamos en calificar como esperanza necesaria, lo que ya es venturosa realidad. De la nueva Ley de Permanencias no conocíamos mayores detalles, pero la entendíamos también como de fuerte impacto en sus futuros beneficiarios, puesto que va a solucionar la anómala situación actual, respecto a la repercusión de los premios de permanencia, perfeccionados por el personal de

las clases de tropa y marinería enganchadas y reenganchadas cuando éstas accedan a los Cuerpos de Suboficiales u Oficiales.

Hasta la publicación de la citada Ley, los aludidos premios de permanencia venían teniendo todas las características de los trienios para las clases de tropa de marinería citadas, respondiendo a aumentos trienales con consideración de retribuciones básicas, computándose por tanto, para la determinación de haberes pasivos. Sin embargo, cuando el personal citado ascendía, conservaba hasta un máximo de dos premios de permanencia, pero ya sin el carácter de retribuciones básicas, sino complementarias, no computándose para pagas extraordinarias ni haberes pasivos, y perdiendo al alcanzarse el grado de Oficial, a todos los efectos, dichos premios de permanencia.

Con la nueva Ley, estas anomalías quedan corregidas, al ser modificados substancialmente los apartados seis y siete del artículo quinto de la Ley 113/1966, de veintiocho de diciembre que la que hasta ahora venía rigiendo, y adicionársele a dicho artículo quinto otro apartado para el personal procedente de clases de tropa y marinería que ingrese en la Guardia Civil y Policía Armada, como así mismo en las normas contenidas en su total articulado y disposición transitoria.

## **Concurso de cuentos «II Semana de Cine Naval de Cartagena»**

Con motivo de la celebración en Cartagena de la "II Semana Internacional de Cine Naval", el Centro de Iniciativas y Turismo de aquella ciudad, promotor de la misma, ha convocado un concurso de cuentos, con el mar como tema principal, en sus múltiples facetas, para escritores de cualquier nacionalidad, que deseen concurrir, con la única obligación de que los cuentos estén escritos en lengua española.

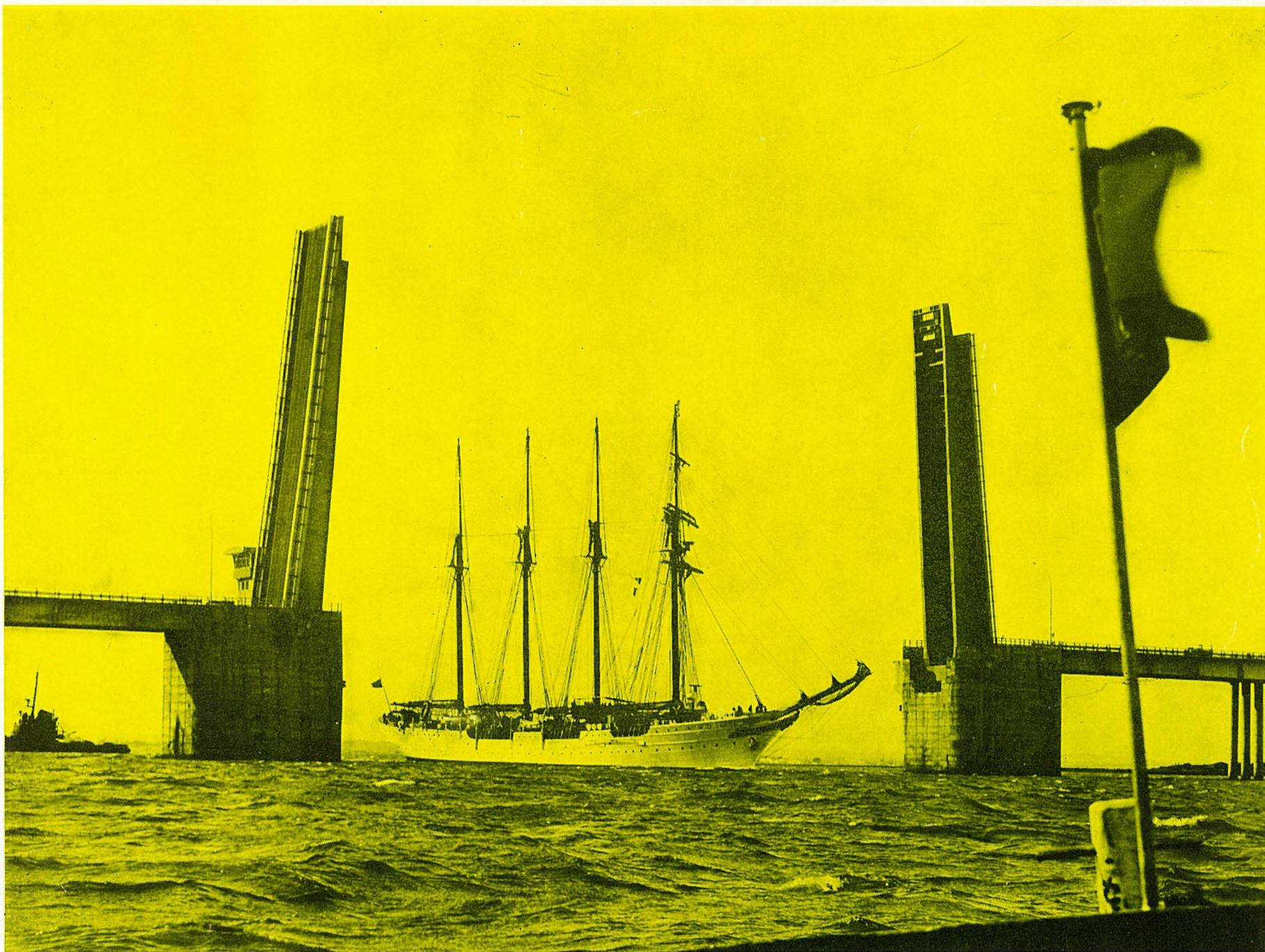
Se establece un premio consistente en un Trofeo conmemorativo de la II Semana Internacional de Cine Naval y 15.000 pesetas en metálico. El plazo de admisión de originales se cerrará el próximo 5 de octubre, y un com-

petente Jurado designará el cuento ganador de un total de ocho seleccionados previamente.

La totalidad de las bases del concurso pueden ser interesadas del Centro de Iniciativas y Turismo de Cartagena, Castellini, 5 y 7. Teléfono 50 75 49.

---

Por imperativos de edición, nuestra acostumbrada página "Sonría, por favor", no se publica en este número. Esperamos que en el próximo reaparecerá con los mejores ánimos.



"EL ELCANO Y EL PUENTE"

Fotografía original, en color, y sobre panel, de Juan José Delgado, presentada por el Ministerio de Marina en la Bienal de la Fotografía en Color de Versalles y premiada con Medalla de Plata de la ciudad.