

# DOTACIONES

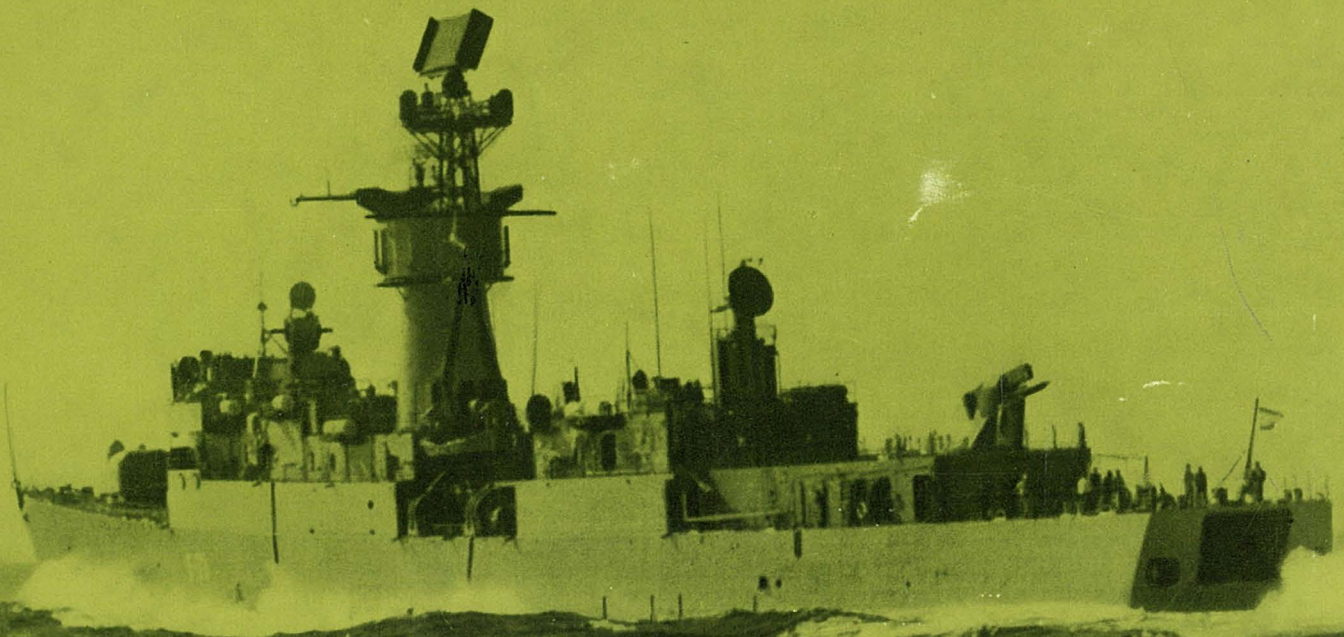
BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE PERSONAL

Número 11 • Agosto - Diciembre 1973

SEGUNDA EPOCA



La fragata "Balears", primera de la serie DEG, una de las brillantes realizaciones del Programa Naval. Con ella, la Armada de hoy honra el nombre y el recuerdo de aquel crucero de gloriosa historia.



# Cumpliendo objetivos

Casi sin darnos cuenta le hemos echado un año más a DOTACIONES. Esto ya es importante y responsabiliza objetivos. En el curso del año, tres números del Boletín llegaron a la amable comprensión de los lectores. En principio se habían previsto cuatro, pero sea como sea ha sido un agradable y efectivo avance.

Pero este número tiene una impronta triste entre sus páginas, que habían conocido antes la alegría de la superación. El veinte de diciembre, casi en vísperas navideñas, en esas entrañables fechas que deben hermanar la paz y buena voluntad de los hombres, el Presidente del Gobierno, Almirante don Luis Carrero Blanco, caía cobardemente asesinado por el odio y rencor de la anti-España, quebrándose así una vida preclara consagrada por entero en el amor y servicio a España. DOTACIONES rinde entre sus páginas el homenaje emocionado a la figura del ilustre marino, que con su vida y ejemplo prestigia a la Corporación, a la que consagró tantos afanes, y en nuestro espacio dedicado a los libros evocamos una obra trascendente para el estudio de la problemática naval contemporánea, de la que fue autor: "España y el mar", publicada en su día por el Instituto de Estudios Políticos, y cuya reedición actual, habría de ser también un justo homenaje a su memoria.

Nuestros espacios habituales se corresponden con temas que estimamos merecen la atención de nuestros lectores. En "La Marina y el país", recogemos las optimistas perspectivas en el nuevo planteamiento de la acción social de la Armada, de la que el señor Ministro ha planteado muy acertadamente sus directrices, y un órgano de trabajo afronta la tarea con entusiasmo y eficacia. "Un barco, una historia", pluraliza esta vez su contenido para esbozar un recuerdo sobre las antiguos acorazados, aquellos paladines de acero tan fundamentales en las Marinas de hace unos años, y que hoy son sólo un recuerdo histórico. Los "Numancia", "Pelayo", "España", "Alfonso XIII" y "Jaime I", que tantas páginas llenaron y tantas plumas movieron en otros tiempos.

En "La Marina por dentro", contemplamos el Observatorio de Marina, modelo de establecimiento y que en cierto modo completa el trabajo de nuestro número anterior que trataba del Instituto Hidrográfico de la Armada. Cómo es y en qué se ocupa el actual Observatorio es materia que merece conocerse más a fondo.

"Almirante Carrero Blanco, en el dolor de España", quiere centrar en la figura del Presidente asesinado, la aflicción de

toda la familia marinera ante la irreparable pérdida sufrida. El relevo en el Departamento de Personal nos permite gustosos de dar a conocer la biografía de su nuevo titular, el Vicealmirante Alberto Lloveres, de quien respetuosamente quedamos a sus órdenes.

"Crónicas e informaciones" sigue pulsando con las exigencias de espacio y tiempo que nos son habituales, las actividades y vicisitudes de la Armada en el tiempo comprendido entre el último Boletín y el presente. También las realizaciones sociales de la Armada tienen su parcela en nuestras páginas y a través de ellas conocemos la buena marcha del Club Naval de Suboficiales de Cartagena, que viene a unirse jubilosamente al ya establecido en San Fernando.

"Todos pueden escribir" —que más que una invitación debiera ser un compromiso—, se anima con la colaboración de nuestros habituales compañeros, a los que con tanta alegría acogemos siempre. Quisiéramos ser más ambiciosos en este aspecto y que algún día DOTACIONES se convirtiera en el auténtico portavoz de inquietudes, sugerencias y recuerdos marineros de todos aquellos que de una forma u otra sienten la problemática de la Marina. Ensanchar amplia y cordialmente este censo es vieja aspiración del Boletín, que cifra su razón de ser —ya lo hemos dicho muchas veces—, a ser patrimonio familiar de todos.

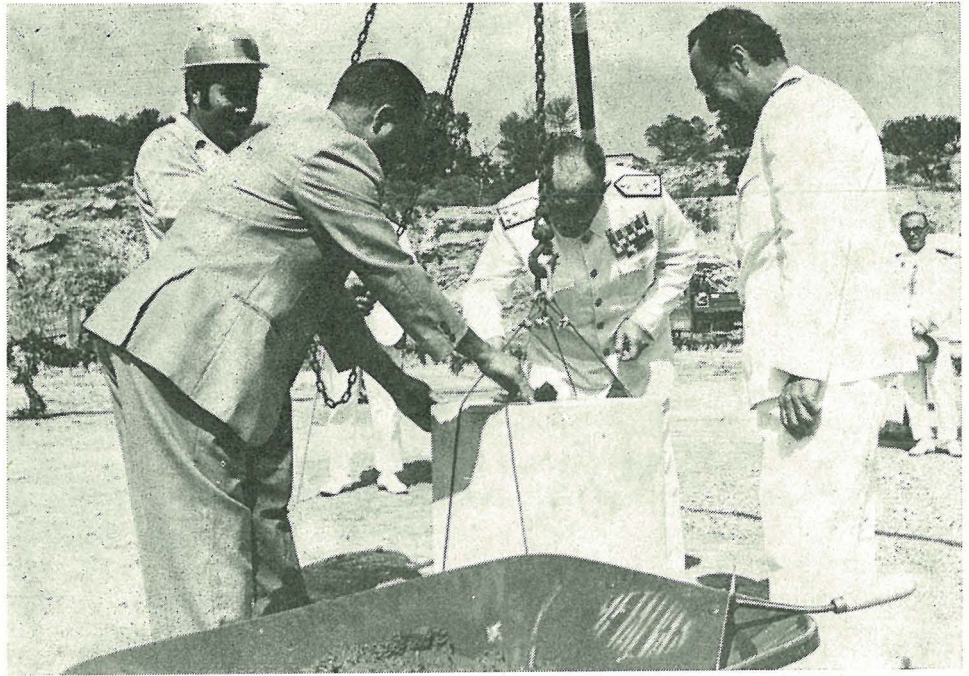
Nuestras noticias de cine naval ofrecen una panorámica de lo que ha sido el Séptimo Festival de Cine Internacional Militar de Versalles, con el triunfo de la Armada española, quo por segunda vez, obtiene el Sol de Plata en tan importante confrontación. "Tercio de Armada", pudo llegar aún a más, pues es un documental dinámico y sugerente, rodado con un magnífico sentido estético de la imagen. También fue meritorio el éxito en la bienal fotográfica del mismo certamen, con el premio para la Marina, en la foto en color "El «Elcano» y el puente".

Nuestra cita con la poesía tampoco falta; en este caso con el canto a una Virgen marinera de tradición y empaque. También animamos a los poetas —que sabemos no faltan en nuestra Corporación—, porque mar y verso, son dos términos que felizmente se compenetran.

DOTACIONES cubrió una nueva singladura, envejeció un año, y rejuveneció por contra afanes y esperanzas. Un año nuevo es siempre una perspectiva nueva. ¡Que a final del mismo tengamos todos la satisfacción del deber cumplido por encima de proyectos y propósitos!

## Sumario

	Págs.
La Marina y el País.—Acción social en marcha ... ..	1
Un barco, una historia.—Glosa y recuerdo de los acorazados ... ..	3
Relevo en el Departamento de Personal ... ..	6
La Marina por dentro.—El Observatorio de Marina ... ..	7
Almirante Carrero Blanco, en el dolor de España ... ..	10
Crónicas e Informaciones ... ..	11
Bienestar social de la Armada ... ..	17
Todos pueden escribir.—Cosas de barcos ... ..	19
" " " ¿Un barco en la calle Mayor? ... ..	20
Criticar es informar ... ..	21
A Nuestra Señora del Rosario, Patrona de Cádiz y de la Carrera de Indias ... ..	24



## La Marina y el País

# Acción social en marcha

Apenas tomada posesión de su alto cargo, el Ministro de Marina, Almirante don Gabriel Pita Da Veiga, en una documentada exposición dio a conocer las directivas de su gestión ministerial, que abarca y contempla detalladamente toda la problemática actual de la Armada. El documento por su claridad, precisión y sincero enfoque de los principales problemas que hoy se le plantean a la Marina reviste singular trascendencia, pero tiene también una especial significación en cuanto con realismo y decisión aborda los problemas de personal, en cuya solución no va a regatear dedicación y esfuerzo.

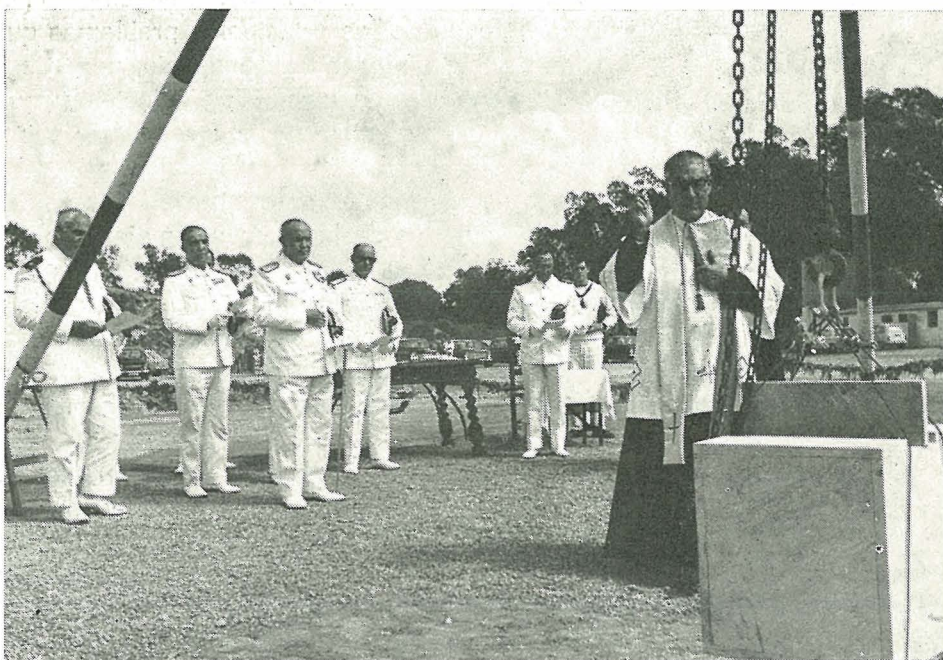
El Almirante Pita Da Veiga se ha referido rotundamente a la necesidad de ampliar el reclutamiento en los cuadros de la Armada y mejorar la formación del personal en todos los niveles, y para ello ha de jugar un papel muy importante la atención decidida al bienestar del mismo. Esta noble y decisiva preocupación del mando es motivo pues de justas esperanzas, en unos aspectos en los que —son frases de nuestro Ministro— se han conseguido cosas y otras están en vías de solución, pero es mucho lo que queda por hacer.

Es indudable que en este vasto campo de proyectos, los problemas de la asistencia sanitaria, la construcción de nuevas residencias y mejoras de las ya existentes, las disponibilidades de plazas escolares en las distintas zonas marítimas y la consecución de un sistema de previsión equitativamente razonable para huérfanos y viudas, adquieren una inmediata primacía, pero no hay que olvidar tampoco otras gestiones de un orden más

secundario, pero que también inciden directamente en el bienestar del personal, como pueden ser los Clubs de Suboficiales, los Hogares del Marinero, las Oficinas de Gestión en las zonas marítimas, las residencias para retirados, las actividades culturales y recreativas, etc.

La Sección de Atenciones de Personal del Ministerio —justo es consignarlo— ha dedicado especial interés y estudiado muy a fondo los criterios y directrices sobre los que pueden basarse las aspiraciones y satisfacciones del personal de la Armada conociendo la notoria importancia que para una mayor eficacia de la propia Marina tiene la carencia de problemas materiales en sus cuadros, comprendiendo también al propio tiempo —sin que ello quiera significar dejación de objetivos impuestos— las dificultades, de orden económico principalmente, que entrañan alcanzar la meta deseada. Pero la meta es más ambiciosa y no van a escatimarse medios. De aquí la creación de un Organismo de Trabajo que ha acometido ya con realismo el estudio de la problemática social de la Armada, encaminando objetivos para una mejora actual y sucesiva del bienestar del personal. Como reza la Orden ministerial de su creación, dicho Organismo de Trabajo deberá establecer con visión de futuro los objetivos sociales de la Marina, elaborando planes a corto, medio y largo plazo para alcanzarlos, proponiendo la fusión o disolución si procede de los organismos existentes o la creación en su caso de otros nuevos, señalando las directrices fundamentales de los organismos que deben realizar misiones de carácter social de cualquier índole, así como cuantas sugerencias estime oportunas para el fin propuesto.

Las realizaciones conseguidas animan a nuevas propuestas en un continuo compromiso de superación y esfuerzo. Las alentadoras palabras del Ministro de Marina son el mejor estímulo para implicar a todos en una tarea que a todos nos corresponde. De aquí que DOTACIONES, que siempre tuvo ilusión por ser un poco portavoz y noticia de las actividades sociales de la Armada en sus logros y sus inquietudes, se sienta nuevamente convocada a la tarea, y en su disciplinada adhesión y respeto hacia quien con claridad y decisión dirige los actuales rumbos de la Armada, constata las esperanzadoras perspectivas que emanan de estas importantes directrices de la gestión ministerial.



## Un barco, una historia

# Glosa y recuerdo de los acorazados

Las tres últimas unidades españolas: «España», «Alfonso XIII» y «Jaime I», tuvieron una historia muy distinta

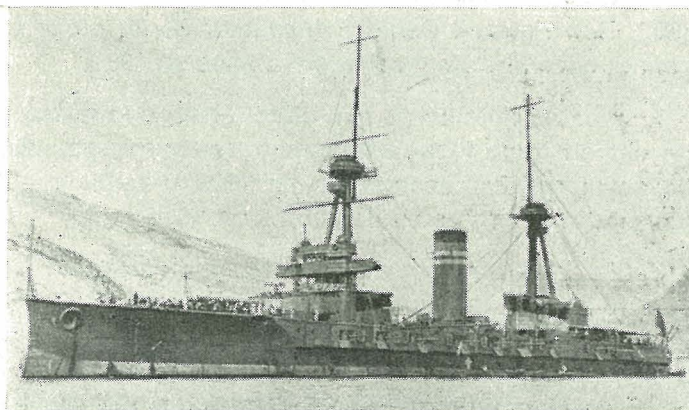
**Un auténtico rey de los mares.**—Hasta el fin de la Segunda Guerra mundial, el acorazado, buque cuyo nombre ya era bastante elocuente, fue un auténtico rey de los mares. Era un coloso temido por su poder, por su invencibilidad, por sus mortíferas bocas de fuego, instaladas en torres blindadas. La coraza de acero, que protegía sus costados, lo hacían inexpugnable, y así avanzaba por los mares como un titán de acero, sabedor de su gran fortaleza y poder.

En razón de ello, fue el acorazado el buque principal de las flotas de la primera mitad de nuestro siglo, siendo su poder de combate tan decisivo que se llegó a pensar que se trataba de algo definitivo en el arte de la guerra naval. Su auténtica condición de “buque de línea” —llamado así porque eran capaces de combatir aguantando la línea de fila durante el encuentro con el enemigo—, le otorgaba el dominio de los mares, y por ello las Marinas de las grandes potencias contaron en sus efectivos con gran número de acorazados, librándose muchos combates en la Primera Guerra mundial, precisamente entre estos colosos.

Pero también el acorazado sucumbió a las nuevas armas que con rápida evolución se inventaron. Contra el acorazado se perfeccionaron nuevos proyectiles, nuevas bombas y nuevos cañones; y frente al acorazado surgieron los aviones y los submarinos. Y aunque parezca paradójico, contra el acorazado apareció el propio acorazado. Así, el que fuera un día el rey indiscutible de los mares, dejó de tener su razón de existir.



Acorazado “Alfonso XIII”.



Acorazado “Jaime I”.

Su vulnerabilidad al paso de los tiempos le habían destronado.

Hoy la historia del acorazado para los hombres del mar no deja de ser una historia romántica. Esa historia que un día finalizó al desguazarse, tras subasta pública, el último de los colosos.

Una rápida panorámica en la evolución de los acorazados abarcará dos fases claramente diferenciadas. Una primera época que culminará en la Gran Guerra y otra que parte de este mismo conflicto hasta nuestros días pasando por la Segunda Guerra mundial. Precisamente en la etapa donde el acorazado escribe su último capítulo en la historia del mar. Las estadísticas de fin de siglo contabilizaban veintiocho buques acorazados en Inglaterra, diecisiete en Francia, quince en Italia, siete en el Imperio Austrohúngaro y seis en España, correspondiendo el honor a nuestra Patria de haber tenido el primer buque de este tipo que dió la vuelta al mundo. Se llamó la "Numancia", desplazaba 7.420 toneladas; poseía un coraza de 140 milímetros, 40 cañones de batería y desarrollaba una velocidad de 13 nudos.

#### **ACORAZADOS DE FIN DE SIGLO: EL "PELAYO"**

En 1884, siendo Ministro de Marina el Almirante Antequera, se contrataba con Forges et Chantiers de la Méditerranée, la construcción del acorazado "Pelayo". Su coste ascendió a veintidós millones de pesetas empleándose en la construcción del casco acero y hierro. Fue botado en Toulon el 5 de febrero de 1887 y entregado simbólicamente el 9 de septiembre de 1888. Don Pascual Cervera, Inspector de su proceso constructivo lo trajo de Francia a fines de 1889.

El aspecto imponente que ofrecía hizo que a cuantos sitios llegara fuese admirado y tras una larga vida de actividad, fue desarmado en 1923 y vendido en subasta pública tras su desguace en 1925.

Tenía entre otras características, una velocidad de 15 a 16 nudos; una autonomía variable entre las 2.000 y las 3.000 millas; armamento: 2 cañones de 32 cm. a proa y popa, y 2 de 28 a los costados, en torres barbetas de 40 cm. de espesor. La batería media estaba compuesta inicialmente de 12 cañones de 12 cm. en

las bandas, con nula protección originaria y uno de 16 cm., montado, en la parte alta de la roda. Tenía protección en un gran trecho del casco por una coraza de acero Schneider, de 45 cm. sobre la flotación con altura media de 2,10 metros y 1,50 bajo aquella. La tripulación estaba compuesta por 630 hombres.

#### **ACORAZADOS DEL SIGLO XX:**

##### **"ESPAÑA", "ALFONSO XIII" y "JAIME I"**

Estas tres acorazados que fueron construidos en virtud del plan de escuadra, Maura-Ferrándiz, significaron un resurgimiento en el poder naval de España, pero al igual que sus antecesores "Pelayo" y "Vizcaya", tuvieron que llevar redes como protección contra los torpedos, de muy dudosa eficacia. Estos acorazados prestaron valiosos cometidos, pero azares y vicisitudes de la guerra les hicieron vivir una historia muy diferente.

"España", "Alfonso XIII" y "Jaime I", se construyeron en El Ferrol del Caudillo, en estímulo de intensa actividad, corriendo la dirección de las obras a cargo del Ingeniero Naval don Miguel Rechea. Sus botaduras fueron por el mismo orden expuesto, el 5 de febrero de 1912; el 7 de mayo de 1913 y el 21 de diciembre de 1914. Sus padrinos también por este orden: Los Reyes de España; la Infanta doña Isabel y los Infantes don Carlos y doña Luisa. Los buques entraron rápidamente en servicio, pero el "Jaime I" no vería completada su artillería hasta siete años más tarde.

Dos años después de su lanzamiento, efectuaba el "España" las pruebas de artillería satisfactoriamente, y en 1920 condujo a Chile la misión oficial española, que presidida por el Infante don Fernando de Baviera, asistió a las fiestas del centenario del país hermano. Fue por ello el primer buque de la Armada española que pasó el Canal de Panamá, inaugurado seis años antes. En primero de agosto de 1922 llegaba a Santander el "España", con el Presidente argentino Alvear, y días más tarde la familia real festejaba a bordo la presentación como Guardiamarina del Príncipe de Asturias.

Desgraciadamente el grupo de los tres acorazados habría de romperse pronto, y precisamente por la

pérdida del hermano mayor. Regresando el “España” de carbonear en Málaga, luego de actuar en las operaciones navales de Marruecos, embarrancaría frente al Cabo Tres Forcas, cuando navegaba cercano a la costa entre una espesa niebla; y aunque pudo rescatarse buena parte de su artillería gruesa, y no se regatearon esfuerzos por intentar ponerlo a flote, el buque se perdió totalmente. (Años más tarde el segundo “España” habría de correr parecida suerte, aunque la desgracia en esta ocasión la motivase el choque con una mina).

El “Alfonso XIII” —el segundo hermano—, sería el primer buque blindado que fondeara en La Habana después de la pérdida de aquellas últimas y hermosas posesiones. El entusiasmo entre supervivientes y miembros de la Colonia española fue muy sincero, y en verdad la visita del buque sirvió para reforzar las relaciones entre el joven país y su vieja madre patria. Realizó después el “Alfonso XIII” visitas de cortesía a Puerto Rico y Nueva York, contribuyendo igualmente al deshielo de unas relaciones, aun tirantes como consecuencias de la última guerra. Fue en verdad el potente y vistoso acorazado, un notable embajador de buena voluntad española.

También el “Alfonso XIII” tomó activa parte en las operaciones para el desembarco de Alhucemas, acercándose a la costa y bombardeando con acierto y eficacia los objetivos previstos. Al advenimiento de la segunda República, hubo de cambiar su real nombre por el de “España” —en recuerdo y homenaje del primero de la serie hundido en Cabo Tres Forcas—, y desempeñar servicios con no demasiada asiduidad por restricciones y penurias económicas. Y así cuando advino el Movimiento Nacional, llevaba ya arrumbado algunos años, sirviendo de depósito de marinería en El Ferrol. Habría de ser ganado para la Causa Nacional tras de ser sofocada la actitud de la marinería sublevada que incluso llegó a dar muerte a varios de sus Oficiales. Se aprestó urgentemente y supliendo con creces en celo y entusiasmo, los lógicos defectos de acondicionamiento, enarboló en él su insignia el Almirante don Francisco Moreno, participando desde las primeras fases en la campaña del Norte, bombardeando eficazmente las defensas costeras de Guipúzcoa y facilitando de ese modo la liberación de

San Sebastián. Pero como si un signo fatídico de infortunio gravitara sobre el excelso nombre de su costado, el veterano acorazado se hundía el 30 de abril de 1937 al chocar con una mina frente a Santander, cuando maniobraba en la interceptación de un buque extranjero que intentaba forzar el bloqueo. (La trágica pérdida del “abuelo” y la gesta del “Velasco” recogiendo íntegra toda su tripulación, quedaron reflejadas en DOTACIONES, número 7 diciembre de 1971.)

El benjamín de la serie, el “Jaime I”, realizó hasta la llegada del Movimiento Nacional diversos servicios y comisiones, entre ellas las de un viaje a Costantinopla representando intereses patrios, y otro a Italia, en el viaje oficial que los Reyes y el Presidente del Directorio realizaron en aquel país. Años más tarde, en 1933, trasladaba desde Mentón a Valencia los restos del novelista Blasco Ibáñez.

En nuestra Guerra de Liberación le cupo en desgracia ser la oveja negra de la Armada, pues tras cruenta sublevación, la marinería se apoderó del barco, que fue recinto y sede de feroces comités, y bastión del anarquismo marinerero. Casi en los comienzos del conflicto era acertado en Cartagena por una bomba de aviación que le produjo considerables averías, y en otra de sus escasas salidas, encajó en Almería otro impacto aéreo que motivó nuevamente su enclaustramiento en Cartagena, donde de manera misteriosa, y mientras se procedían a las reparaciones de mayor urgencia, fue destrozado por una explosión interna. Terminó así su actuación un barco de triste historia en el recuerdo de los españoles, que fuera construido un día, sin embargo, para mayores y mejores empresas patrias.

Terminada la Segunda Guerra mundial, el acorazado como arma naval iría perdiendo capacidad e interés, hasta el extremo que en los países de prestigio naval, en la postguerra no se incluyeron en proyectos de nuevas construcciones. La experiencia había sido muy dura y la lección bien aprovechada. El acorazado, con todo su lastre de poder histórico, pasaba a ser un recuerdo en las páginas de la historia naval. Un recuerdo y una vieja gloria, porque gracias a él, Marinas de guerra de distintos países pudieron escribir con bizarría y brillantez, lo más granado de esas páginas.



Vicealmirante D. Vicente Alberto Lloveres.

## **Relevo en el Departamento de Personal**

Producido el ascenso del Almirante D. Felipe Pita Da Veiga Sanz, para cubrir su vacante al frente de la Jefatura del Departamento de Personal, fue nombrado mediante el Decreto correspondiente el Vicealmirante D. Vicente Alberto Lloveres, que en reciente etapa anterior había desempeñado la Dirección de Reclutamiento y Dotaciones.

El Vicealmirante Alberto Lloveres, que cuenta con una brillante hoja de servicios, nació en El Ferrol del Caudillo en septiembre de 1916, ingresando en 1934 en la Escuela Naval Militar, como Aspirante, y siendo promovido a Guardiamarina en 1936 y Alférez de Navío en 1938. En 1947 ascendió a Capitán de Corbeta; en 1965, a Capitán de Navío, y en 1970, a Contralmirante. El empleo de Vicealmirante lo obtuvo en 1972.

Entre sus mandos en la mar se cuentan el buque-escuela «Virgen de la Caridad», fragatas «Vicente Yáñez Pinzón» y «Magallanes», minador «Neptuno» y la Jefatura de la 51 Escuadrilla de Fragatas.

Otros destinos de embarco fueron el crucero auxiliar «Mar Cantábrico», crucero «Almirante Cervera», buque-escuela «Juan Sebastián Elcano», Estado Mayor de la Escuadra, petrolero «Plutón», destructor «Jorge Juan», fragatas «Pizarro» y «Hernán Cortés», Jefe de

Estado Mayor de la 1.ª Flotilla de destructores y Jefe de Estado Mayor de la 1.ª División de la Flota.

En tierra estuvo destinado en la Escuela de Mecánicos, segundo Jefe de los Servicios de Transmisiones de Electricidad de El Ferrol, Estado Mayor del Departamento Marítimo de El Ferrol, segundo Jefe y Jefe del Detall de la Ayudantía Mayor de aquel Arsenal, Jefe de Sección de la Jefatura de Instrucción, Subdirector y Jefe de Estudios de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada, Jefe de la Sección de Oficiales de la Dirección de Enseñanza Naval, Director de Enseñanza Naval y Director de Reclutamiento y Dotaciones.

Posee numerosas condecoraciones; entre ellas, la Medalla de Campaña, dos Cruces de Guerra, Cruz del Mérito Militar de 1.ª clase con distintivo rojo, Cruz del Mérito Naval de 2.ª clase con distintivo blanco, Cruz del Mérito Naval de 3.ª clase con distintivo blanco, Cruz de Comendador de la Orden de Avis, Cruz y Placa de la Orden de San Hermenegildo y Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

DOTACIONES, respetuosamente a las órdenes del Vicealmirante Alberto Lloveres, le desea los mayores aciertos en su importante cargo.





## LA MARINA POR DENTRO

# EL OBSERVATORIO DE MARINA

En el pasado número de DOTACIONES, en esta misma sección de «La Marina por dentro», donde de modo breve y sencillo intentamos pasar revista a los principales organismos y entidades de la Armada, contemplábamos la actual disposición del Instituto Hidrográfico de la Armada, modelo en su género. Creemos, sin embargo, que la panorámica científica de la Marina merece ser completada sin interrupción, y dedicamos el análisis de hoy al Instituto y Observatorio de Marina, sito como es sabido en San Fernando, y cuyo rango y prestigio científico lo ha hecho famoso allende nuestras fronteras. Queremos así también rendir un homenaje de sincera admiración a la tarea más meritoria cuanto más callada, que día a día escala mayores cotas en el docto campo de la investigación astronómica y geofísica.

### **A los dos siglos de Jorge Juan**

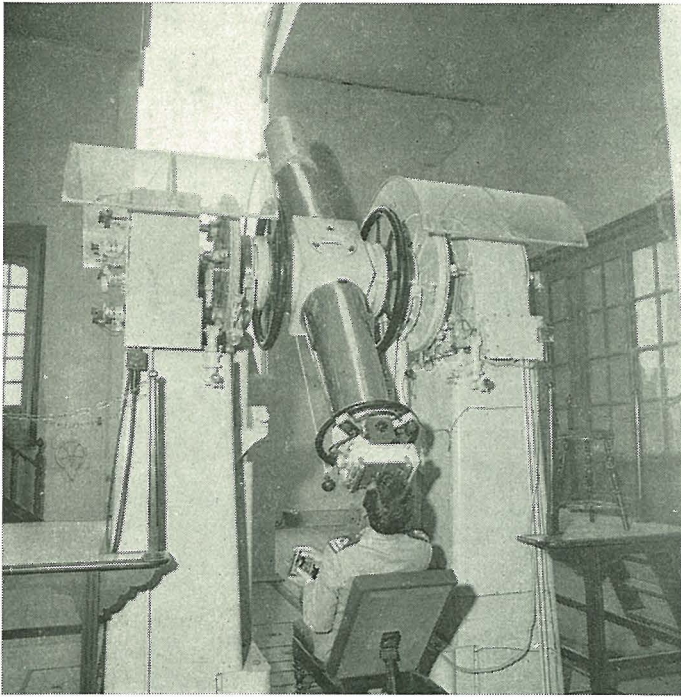
En este año precisamente se han cumplido los dos siglos de la muerte de D. Jorge Juan Santacilia, Jefe de Escuadra de la Armada y fundador del Observatorio de Marina, que primero radicó en Cádiz, y en cumplimiento de una Real Orden de Carlos III trasla-

dado después a San Fernando. Las asombrosas dotes del marino científico más destacado del siglo XVIII en los estudios de astronomía, cosmografía y navegación y de las ciencias matemáticas relacionadas con la Marina fueron la admiración de sus contemporáneos y siguen siéndolo en los días presentes.

El impulso y tradición científica fue continuado brillantemente a través de nuevos sucesores, hasta enlazar con los actuales cuadros, que cooperan activamente con los organismos nacionales e internacionales responsables del desarrollo de esta rama del saber. Los nombres de Tofiño, Vimercati y Císcar; después, Sánchez Cerquero, Pujazón, Azcárate, Montojo y tantos otros avalan una larga trayectoria de continuo prestigio y renombre.

### **El Observatorio en sus orígenes**

Dotado de un contenido eminentemente marino en su etapa inicial, este Observatorio, enclavado en el viejo castillo que se llamó de Guardiamarinas, en la villa gaditana, atendió a las necesidades más urgentes; entre ellas, las de calcular la hora mediante la observación del sol y de las estrellas, y que debía



ser celosamente guardada en los péndulos del castillo-observatorio, ya que había de utilizarse en las observaciones astronómicas propias y para contraste de aquellos primeros cronómetros marinos, soportes de las observaciones en el mar.

Al propio tiempo —extraemos los datos de un documentado informe preparado por el mismo Observatorio— se iniciaban sistemáticamente en Cádiz observaciones de un fenómeno de gran interés: la determinación del momento de los eclipses de ciertos satélites de Júpiter, uno de los métodos de entonces para la sincronización de los relojes a distancia..., problema que siguen resolviendo hoy día los astrónomos de San Fernando con métodos un millón de veces más precisos.

### **El Observatorio en San Fernando**

Refiriéndose a la instalación del Observatorio en San Fernando, ha dicho un conocido historiador «que traía la solera incubada desde los tiempos de Jorge Juan, cuando siendo director de las Academias de Guardiamarinas, a partir de 1754, creaba la primera fundación en Cádiz en el torreón del castillo apenas pisaba España de su vuelta de América». Y en 1798, concluido el edificio levantado en el pago de Torrealta, fue transferido el Instituto y Observatorio de

Marina al mismo, siendo Capitán General del Departamento don José de Mazarredo, y sus servicios se organizan dentro del cuadro de los escasos, pero siempre imprescindibles, observatorios marinos: Greenwich, Hamburgo, París, Washington, todos del mismo corte a principios del siglo XIX y hoy día tan ligados a la tradición y en la continuación de aquellas misiones y obligaciones que fueron su razón de ser por y para la Marina.

Entre estas misiones contaban principalmente: la observación permanente de la hora astronómica, su mantenimiento y difusión para la navegación. La observación de estrellas, para establecer y mejorar cálculos para el marino: el cálculo de efemérides y su publicación en forma manejable por el navegante (primeros almanaques náuticos, en los que nuestros antepasados incluían los resultados de sus investigaciones astronómicas, y que nunca faltaron al marino desde 1792).

Desde entonces a la fecha, este pulmón científico de nuestra Armada crece y se desarrolla con nuevas ramas: Sismología, Geomagnetismo, y, sobre todo, inicia una labor docente, indispensable para el mantenimiento al día de sus miembros y para la formación del nuevo personal. Así, la Escuela de Estudios Superiores, que funciona en su recinto, ha contribuido a potenciar intelectualmente a grupos de jefes y oficiales de Marina y está igualmente abierta para coger personal de otros ejércitos o entidades científicas.

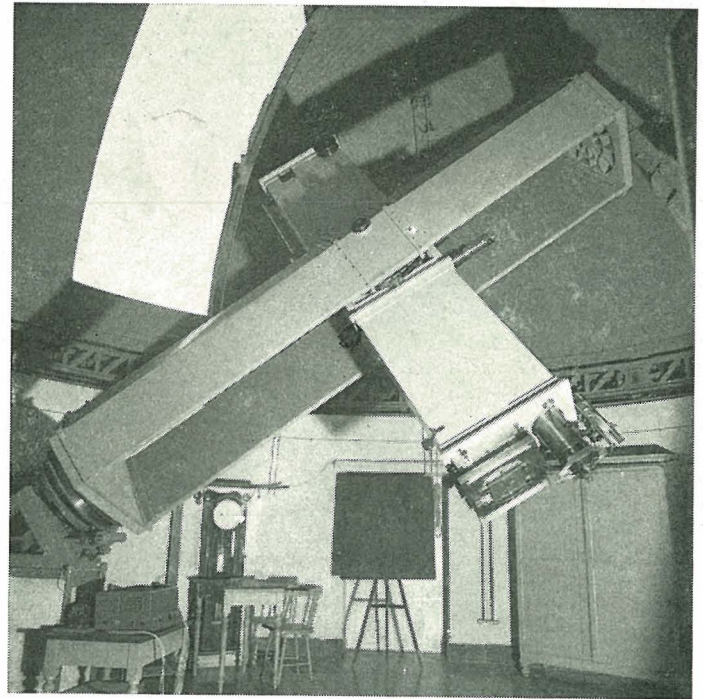
### **Una organización acorde con los tiempos**

Para colaborar plenamente con las tareas modernas de otros observatorios similares y super-centros especializados, el Instituto y Observatorio de Marina ha modernizado sus elementos y mejorado sus cometidos, con el apoyo de la Dirección de Investigación y Desarrollo de la Armada. Su organización actual viene centrada en cuatro secciones, que son: Astronomía, Efemérides, Geofísica y Hora. La primera desarrolla su labor dentro del campo de la astronomía de posición, y su misión fundamental es la determinación

de la posición de los astros, estudio de la rotación de la tierra y la determinación del tiempo astronómico, contando con modernísimos instrumentos para el desarrollo de su labor. La sección de Efemérides proporciona al navegante los datos astronómicos que necesita para hallar su situación en el mar. En razón de ello publica sin interrupción el «Almanaque Náutico», así como las «Efemérides Astronómicas», para el uso de astrónomos y geodestas, y el «Almanaque Aero-náutico», para la navegación aérea. La sección de Geofísica se ocupa de investigación en los campos de geomagnetismo y sismología colaborando activamente en estas ramas al desarrollo de los programas geofísicos nacionales e internacionales. A cargo de la sección se encuentra la estación meteorológica, que funciona desde 1851, conservándose el registro de sus observaciones desde esa fecha en una de las series estadísticas de mayor longitud existentes. Y por último, la sección de Hora, que cuenta con la misión de la conservación con el máximo rigor de las escalas de tiempo en uso y la difusión de las mismas en la forma más conveniente para las distintas necesidades científicas y de navegación, así como la colaboración en las campañas de sincronización nacionales e internacionales para las que sea requerida. Sus modernísimas instalaciones comprenden dos relojes atómicos de haz de cesio como patrones fundamentales de frecuencia y tiempo. Su precisión es de diez partes de millón, lo que supone una variación diaria menor que una millonésima de segundo. Algo increíblemente fabuloso, con lo que nunca hubieran podido soñar o imaginar Jorge Juan, Tofiño, Císcar o aquellos admirables adelantados en los estudios de estas no menos admirables ciencias...

### Ciencia, pero no ficción

Las aportaciones del Observatorio de Marina en el campo de la cooperación internacional son mantenidas y valiosas. Ultimamente, con motivo de los viajes Apolo, se recibieron allí muchos de los datos y fotografías que luego han circulado por el mundo. También el Observatorio tuvo una eficaz participa-



ción en los vuelos espaciales tipo «Mariner», para cuyo apoyo se requiere un exacto conocimiento de la orientación de la Tierra, plataforma natural de observación y lanzamiento. En un momento preciso hay que saber con toda exactitud la dirección instantánea del eje de rotación de la Tierra y la posición angular de ésta a base de observaciones astronómicas. El astrolabio impersonal del Observatorio cooperó eficazmente con otros observatorios especializados de Inglaterra y Francia para aportar en conjunto los datos facilitados por Europa. De ese modo, con motivo del vuelo «Mariner IX», las observaciones remitidas por este servicio especial fueron 189, de las que 27 correspondieron a los momentos más críticos del vuelo.

Mucho podría seguirse hablando del grado de perfeccionamiento y desarrollo a que ha llegado nuestro Observatorio de Marina, orgullo de propios y admiración de extraños, pero habría de escapar ya de nuestro intento y nuestras posibilidades con el empleo de tecnicismos o explicaciones de fenómenos que no están a nuestro alcance. Quede como sencilla muestra y exponente de una tarea asombrosa la síntesis de este trabajo sobre un centro modelo que, sirviendo a la Marina, sirve igualmente a los intereses del país, ganando justamente y conservando dignamente su prestigio en la superación de cada día.



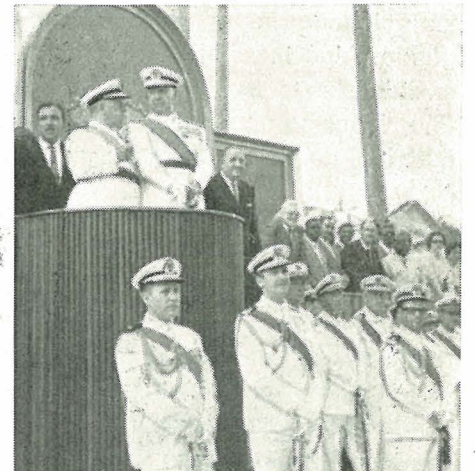
Naval francesa, y en 1934, es ascendido a Capitán de Corbeta. En 1936, al iniciarse el Movimiento Nacional, se encuentra en Madrid destinado como Profesor de Táctica en la Escuela de Guerra Naval. Perseguido por las hordas rojas, logra refugiarse en una embajada y pasar más tarde a la Zona Nacional, donde manda el destructor "Huesca", y después el submarino "General Sanjurjo". En 1936, es habilitado Capitán de Fragata y nombrado Jefe de Estado Mayor de la División de Cruceros.

Al acabar la Guerra de Liberación es designado Jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, y en 1941, condecorado el Caudillo de sus privilegiadas dotes y condiciones de organizador, lo designa Subsecretario de la Presidencia, simultaneando sus nuevas responsabilidades con su antiguo cargo de Profesor en la Escuela de Guerra Naval y de Profesor en la Escuela Superior del Ejército, siendo ascendido en 1945 a Capitán de Navío. En 1957, asciende a Contralmirante, y en 1963 a Vicealmirante. En 1966, fue promovido al grado de Almirante, y en 1967, fue nombrado Vicepresidente del Gobierno. Anteriormente, en la esfera política, en 1951, había sido confirmado en el cargo de Subsecretario de la Presidencia, a partir de entonces con el rango de Ministro.

El 9 de junio de 1973, un Decreto de la Jefatura del Estado nombra al Almirante Carrero Blanco, Presidente del Gobierno, cargo que ostentó y sirvió fielmente hasta el momento de su asesinato.

El Almirante Carrero Blanco era una autoridad desconocida en problemática naval, habiendo desarrollado como publicista y técnico en la materia una extensa y brillante labor a lo largo de numerosos trabajos, ensayos y artículos, extendiendo su actividad del ámbito estrictamente técnico al político y literario. Entre sus importantes libros cabe destacar "España y el mar" (reseñado en este mismo número de DOTACIONES), "Arte Naval Militar", "La Victoria del Cristo de Lepanto" (galardonada con el Premio Nacional de Literatura), "José Antonio Primo de Rivera" de 1947), "Cinemática aeronaval", "Historia Naval de la Segunda Guerra Mundial", "Las modernas torres de Babel", etc., etc.

La Historia de España, tendrá que dedicar un capítulo importante a la figura del Almirante Carrero Blanco, que consagró su vida y su obra al ferviente deseo de una España mejor.



La Patria y la Marina están de luto

## Almirante Carrero Blanco, en el dolor de España

Fue como un mazazo; como una pesadilla de la que cuesta trabajo despertar; como una sacudida que estremece e impregna el alma de una angustia imborrable.

Todo el país vivió en la emoción más intensa, en el dolor más sincero, en la triste mañana del 20 de diciembre. Había un espeso silencio por las calles, una acojonada niebla de pesar latente. ¡No parecía posible! Después, en el último adiós al patriota, al marino, al caballero, al hombre bueno, toda esa tremenda rebeldía emocionada ante el inaudito desafuero, se volcó en las calles.

Si no erraron, por desgracia, el golpe los desalmados del crimen y la deshonra, sí fallaron totalmente en sus propósitos de subvertir la paz. El pueblo español, dentro de su indignada repulsa, reaccionó con admirable serenidad, y en el ánimo entristecido, pero firme, de los españoles, no hubo fisuras ni vacilaciones. El Almirante Carrero Blanco sigue viviendo en el sentir de todos.

Si la Patria ha perdido al más preclaro de sus hijos, la Marina española queda

igualmente en orfandad irreparable. Su vocación de marino mantenida y ejercida a toda prueba fue una constante de entrega y de servicio. La imagen del hombre de Estado eficiente y leal, no oscureció nunca a la del marino competente, estudioso y enamorado de su profesión: Una profesión que tiene hoy a honra y orgullo contarle entre sus más dignos y generosos servidores.

Había nacido don Luis Carrero Blanco, en Santoña (Santander), en 1903, ingresando a muy corta edad en la Escuela Naval Militar con el número 1 de su promoción. En 1922, como Alférez de Navío a la edad de diecinueve años, embarca en el acorazado "Alfonso XIII", siendo designado poco tiempo después, Comandante del guardacostas "Ferrolano" y segundo Comandante del "Arcila", tomando parte en la campaña de África. En 1926, cursa la especialidad de submarinos, y ya como Teniente de Navío, es destinado al "B-2" como segundo Comandante, y al "B-5" como Comandante. Más tarde, cursa estudios de especialización en la Escuela de Guerra Naval y en la Escuela de Guerra

# CRONICAS e INFORMACIONES

## AUTORIDADES

**Ascensos.**—Ascendieron a Vicealmirante el Contralmirante D. José María de la Guardia y Oya, y a Vicealmirante Ingeniero, el Contralmirante del mismo Cuerpo D. Bernardo Llobregat González, y a Contralmirante, el Capitán de Navío D. Adolfo Contreras Sánchez.



Vicealmirante De la Guardia y Oya.



Vicealmirante Amador Franco.

Ascendió a Intendente de la Armada el Coronel de dicho Cuerpo D. Antonio Iglesias Cheda, y a General de Infantería de Marina con carácter honorífico, el Coronel en situación de retirado D. Miguel López Vera.

**Destinos.**—Desde la publicación de nuestro último número se ha producido una amplia combinación de destinos, de los que entresacamos los siguientes:

Vicealmirante Amador Franco, Almirante Secretario general y Jefe de la Jurisdicción Central.

Vicealmirante De Elizalde Láinez, Comandante general de la Flota.

Vicealmirante Alberto Lloveres, Almirante Jefe del Departamento de Personal.

Vicealmirante Ayuso Serrano, Almirante Jefe del Arsenal de La Carraca.



Vicealmirante De Elizalde Láinez.

Contralmirante Mateu Roldán, Jefe del Mando de Escoltas.

Contralmirante Caamaño Fernández, Jefe del Mando Anfibio.

Contralmirante Golmayo Cifuentes, Jefe de la Agrupación de Adiestramiento a Flote.

Contralmirante Contreras Sánchez, Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico.

Contralmirante Muñoz Delgado, Estado Mayor de la Armada.

## BANDERAS DE COMBATE

En el Centro del Mando Anfibio de Puntales tuvo lugar el acto de entrega al buque de desembarco «Martín Álvarez» de una bandera de combate ofrecida por la Infantería de Marina española, presidiendo la



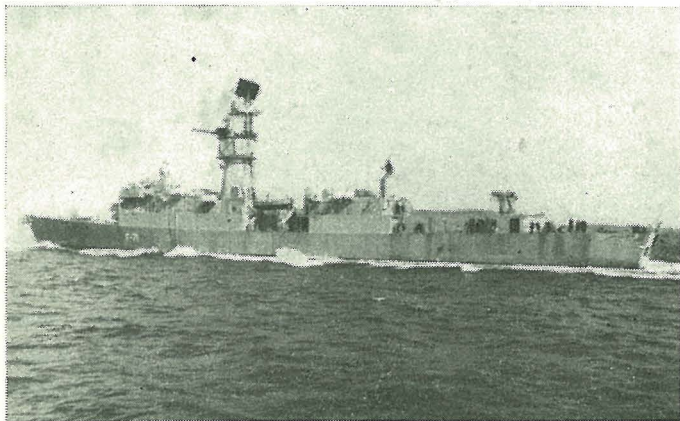
ceremonia el Almirante Jefe del Arsenal de La Carraca, en funciones de Capitán General, Vicealmirante Ayuso, y al mismo asistieron el Almirante Baturoño Colombo, ex Ministro de Marina; el Comandante general de la Infantería de Marina, General Martínez de Galinsoga; el Jefe del Mando Anfibio, Contralmirante Márquez Piñero, y otras autoridades civiles y militares. La madrina de la ceremonia fue doña Angela Vega de Martínez de Galinsoga, esposa del Comandante general de la Infantería de Marina.

También en el Puerto de Santa María, y con motivo de la festividad de la Virgen de los Milagros, patrona de la ciudad, tuvo lugar la ceremonia de la entrega de una bandera de combate ofrecida por el Ayuntamiento portuense al dragaminas «Guadalete», siendo madrina del acto la esposa del Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, doña María del Carmen de Laspra y Barrena.

La ceremonia estuvo presidida por el Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, Almirante Moscoso del Prado y de la Torre, a quien acompañaban los Gobernadores civil y militar de la provincia, Comandante general de la Base Naval de Rota, Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, Presidentes de la Audiencia Provincial y Diputación, Alcalde del Puerto de Santa María y otras autoridades civiles y militares, rindiendo honores una Compañía de la Escuela de Suboficiales de la Armada, una Compañía del Batallón de Ingenieros de Cádiz y otra del Arma de Aviación con base en Jerez de la Frontera.

## BUQUES

El pasado día 24 de septiembre fue entregada oficialmente a la Marina la fragata «Baleares» en un solemne acto celebrado en el Arsenal de El Ferrol del Caudillo, bajo la presidencia del Ministro de Marina, Almirante Pita Da Veiga y Sanz, a quien acompañaban el Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, los Capitanes Generales de la VIII Región Militar y de la Zona Marítima del Cantábrico, Almirante Jefe del Apoyo Logístico, Comandante general de la Flota, Presidente del Consejo de Administración de la Empresa Nacional «Bazán», Gobernador civil de Baleares



y Presidente de aquella Diputación Provincial y otras personalidades invitadas, entre los que destacaban una representación de supervivientes del antiguo crucero «Baleares».

Firmados los documentos de entrega, el Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima dio posesión del mando del buque a su Comandante, Capitán de Fragata Sobrino de la Sierra, subiendo seguidamente la dotación a bordo de la fragata para ocupar sus puestos y rendir honores a la bandera nacional. Efectuado el abanderamiento, el Ministro de Marina impuso las condecoraciones concedidas a diversos miembros de la Armada y de la Empresa Nacional «Bazán», y pronunció un discurso en el que destacó la significación del acto, evocando la heroica trayectoria del crucero que llevó este nombre y de los hombres que lo tripularon, con un recuerdo a la figura del glorioso soldado de Infantería de Marina Manuel Lois, haciendo votos porque el nuevo «Baleares» sea una unidad realmente eficiente al servicio de España.

Finalizado el discurso, el Ministro de Marina subió a bordo de la fragata, en donde se izó su insignia con los honores de ordenanza, pasando revista al buque y finalizando los actos con un desfile de las fuerzas

que habían rendido honores al Ministro y demás autoridades.

## CERTAMENES

La IX Feria de la Industria Naval y Muestras del Noroeste, emplazada en El Ferrol del Caudillo, celebró el «Día de la Marina», cuyos actos fueron presididos por el Ministro de Marina, Almirante Pita Da Veiga, que visitó las instalaciones acompañado del Presidente del Comité Ejecutivo de la Feria, Director de la Exposición y otras autoridades y personalidades.

Posteriormente, el Ministro de Marina presidió en el Club Naval de Regatas la imposición de condecoraciones a personal civil y militar.

## CONMEMORACIONES

En homenaje a la Armada, el Ayuntamiento de La Coruña organizó los actos del «Día de la Armada», que fueron presididos por el Ministro de Marina, Almirante D. Gabriel Pita Da Veiga, a quien acompañaban los Capitanes Generales de la Zona Marítima del Cantábrico, del Primer Sector Aéreo y de la VIII Región Militar, Comandante general de la Flota, General Inspector de la Policía Armada, Presidentes de la



Audiencia y de la Diputación Provincial, Alcalde de La Coruña y otras autoridades civiles y militares.

En la plaza de María Pita se celebró una misa de campaña, renovándose el voto de la ciudad a la Virgen del Rosario, oficiando el solemne acto religioso el Obispo auxiliar de Santiago de Compostela, cantándose la Salve marinera al término del mismo.

A continuación el Ministro de Marina, acompañado de las autoridades citadas, se dirigió a la avenida de la Marina, donde se descubrió un monolito con el nombre de la misma, y acto seguido tuvo lugar una parada militar en la que tomaron parte una Compañía de Desembarco de la Flota, dos Compañías del Cuartel de Instrucción de El Ferrol del Caudillo, una Compañía de Infantería de Marina del Tercio Norte y otra de la Brigada Aerotransportada «Isabel la Católica».

Realzaron los actos, atracados al puerto coruñés, el crucero «Canarias», buque insignia del Comandante general de la Flota; el destructor «Oquendo», la fragata «Vicente Yáñez Pinzón», en la que izaba su insignia el Capitán General de la Zona Marítima, y los dragaminas «Odiel», «Tajo» y «Nalón».

El bicentenario de la muerte del ilustre marino y hombre de ciencia Jorge Juan fue conmemorado por la Academia de San Romualdo, de San Fernando, con la colaboración de autoridades de aquella zona marítima, con un apretado programa que comenzó con una conferencia pronunciada, en la Biblioteca «Almirante Lobo», por el Presidente de la Academia, Vicealmirante Gener Cuadrado, que disertó sobre el tema «Jorge Juan y la Marina del siglo XVIII». Este ciclo de conferencias, en el que intervinieron destacadas personalidades, finalizó con la que bajo el título «Jorge Juan, astrónomo», pronunció el Capitán de Navío Orte Lledó, Director del Observatorio de Marina.

## CONDECORACIONES

En el Salón de Honor del Ministerio de Marina se celebró el acto de imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval al Vicepresidente del Gobierno y Secretario general del Movimiento, D. Torcuato Fernández Miranda, así como a un destacado grupo de personalidades de la vida civil y militar.

Al acto, presidido por el Ministro de Marina, Almirante Pita Da Veiga y Sanz, asistieron los Ministros del Ejército, Aire e Industria, con el Vicesecretario general del Movimiento, Secretario general de la Organización Sindical, Jefe del Alto Estado Mayor y los Jefes del Estado Mayor del Aire y del Ejército, así como altos Jefes del Ministerio y otras personalidades invitadas.

Tras de condecorar al Vicepresidente del Gobierno, el Almirante Pita Da Veiga en unas breves palabras manifestó que el acto trascendía más allá del ámbito estrictamente naval y que se proyectaba a los

cuadrantes de la autoridad, el saber, el trabajo y el espíritu, resaltando que en la persona del Vicepresidente del Gobierno y del Consejo Nacional del Movimiento es en quien la Gran Cruz del Mérito Naval adquiere especial símbolo. En nombre de los condeco-



rados el Vicepresidente del Gobierno, con palabras de gratitud, se refirió al indisoluble maridaje entre España y el mar, resaltando también cómo personalmente encuentra en la más alta condecoración de la Marina española una secreta confirmación de que siempre es



beilo luchar por las grandes cosas, siempre es hermoso servir a su pueblo, siempre constituye razón y sentido de una vida dedicarse a servir y compartir los sueños de una patria grande.

Con el Vicepresidente del Gobierno recibieron condecoraciones el Capitán General de la Primera Región



Militar, Teniente General Villaescusa; el Segundo Jefe del Estado Mayor del Aire, General Asensi; General Sintes Obrador y Presidente de la Federación Sindical Nacional de Comercio, señor Esnaola.

## MARINA MERCANTE

El Vicealmirante D. Pascual Pery Junquera, hasta ahora Almirante Jefe de la Jurisdicción Central y Secretario general del Ministerio de Marina, fue nombrado por un Decreto del Ministerio de Comercio Subsecretario de la Marina Mercante, cargo al que llega después de haber desempeñado en dicho organismo y durante varios años los puestos de Secretario general y Director general de Navegación.

El Vicealmirante Pery Junquera ascendió a Contralmirante en 1969 y a Vicealmirante en 1971. Desempeñó, entre otros, los mandos de los destructores



«Huesca», «Alcalá Galiano» y «Gravina», el cañonero «Calvo Sotelo», transporte de ataque «Castilla» y Jefe del Mando de Escoltas. En tierra tuvo también destacados destinos, entre los que sobresalen los de Jefe de la 2.ª Sección en el Alto Estado Mayor y Comandante general de la Zona Marítima de Canarias.

Está en posesión de la Medalla Naval, así como de otras numerosas e importantes condecoraciones nacionales y extranjeras.

## NECROLOGIA

Recientemente falleció en Madrid el Almirante en reserva D. Benigno González Aller, destacado marino que había desempeñado muchos e importantes cargos, entre ellos los mandos del crucero «Canarias» y Comandante general de la Flota, prestando destacados y notables servicios durante la Guerra de Liberación. Fue también Jefe de Estado Mayor en los Departamentos Marítimos de El Ferrol y Cádiz, Jefe del Sector Naval de Cataluña, Vicealmirante Jefe del Servicio de Personal y Jefe de la Jurisdicción Central. Ascendido a Almirante en 1954, ocupó la Capitanía General del Departamento Marítimo de Cartagena y pasó a la reserva en 1957, siendo su muerte muy sentida en todo el ámbito de la Corporación.

También falleció en Madrid el Contralmirante Ingeniero en situación de reserva D. Amador Villar Marín, Presidente del Colegio Oficial de Ingenieros de Armas Navales, que a lo largo de su carrera desempeñó importantes destinos, tanto civiles como militares. Entre los primeros, los de Jefe de la Delegación del Estado en las Industrias Siderúrgicas, cargo que ocupó de 1940 a 1958; el de Vicepresidente de Ordenación Económica de Sindicatos y Procurador en Cortes desde la primera legislatura.

Entre los destinos militares, fue primer Director de la Escuela de Armas Navales y del Centro Técnico de Armas Navales. Más tarde, y con motivo de su ascenso a Contralmirante Ingeniero, fue nombrado Director de Construcciones Navales Militares.

El Contralmirante Villar Marín estaba en posesión de muchas e importantes condecoraciones.

## VISITAS

El buque-escuela «Libertad», fragata de la Armada argentina, realizó una visita oficial a España, permaneciendo durante su estancia atracada al puerto de Málaga, donde fue objeto de diversos homenajes y agasajos por parte de autoridades civiles y militares, así como por parte de centros y entidades de carácter recreativo o cultural.

Aprovechando la estancia en el puerto español una nutrida representación de su dotación, encabezada por su Comandante, se trasladó a Madrid, siendo recibida una comisión de la misma por el Ministro de Marina, Almirante Pita Da Veiga, quien impuso la Cruz del Mérito Naval al Capitán de Navío Comandante del buque, Suárez del Cerro; al segundo Comandante Capitán de Fragata, Chamorro; Guardiamarina Gómez Beret y Contramaestre de cargo del velero mayor de mar, Albornoz.

Tras serles impuestas estas condecoraciones, el Almirante Pita Da Veiga en unas breves palabras glosó el doble significado de la hermandad entre España y Argentina, como consecuencia de una herencia común y de nuestra también vocación común atlántica.

Entre los actos programados durante la estancia en Madrid de los marinos argentinos figuraba la colocación en el Museo Naval de una placa con una inscripción conmemorativa al Contralmirante D. Julio Guillén Tato, Cadete naval honorario de la Escuela Naval argentina.

Como todos los años, en una tradición establecida en la Marina, los niños de la Operación Plus Ultra fueron una vez más huéspedes de la Armada, en esta



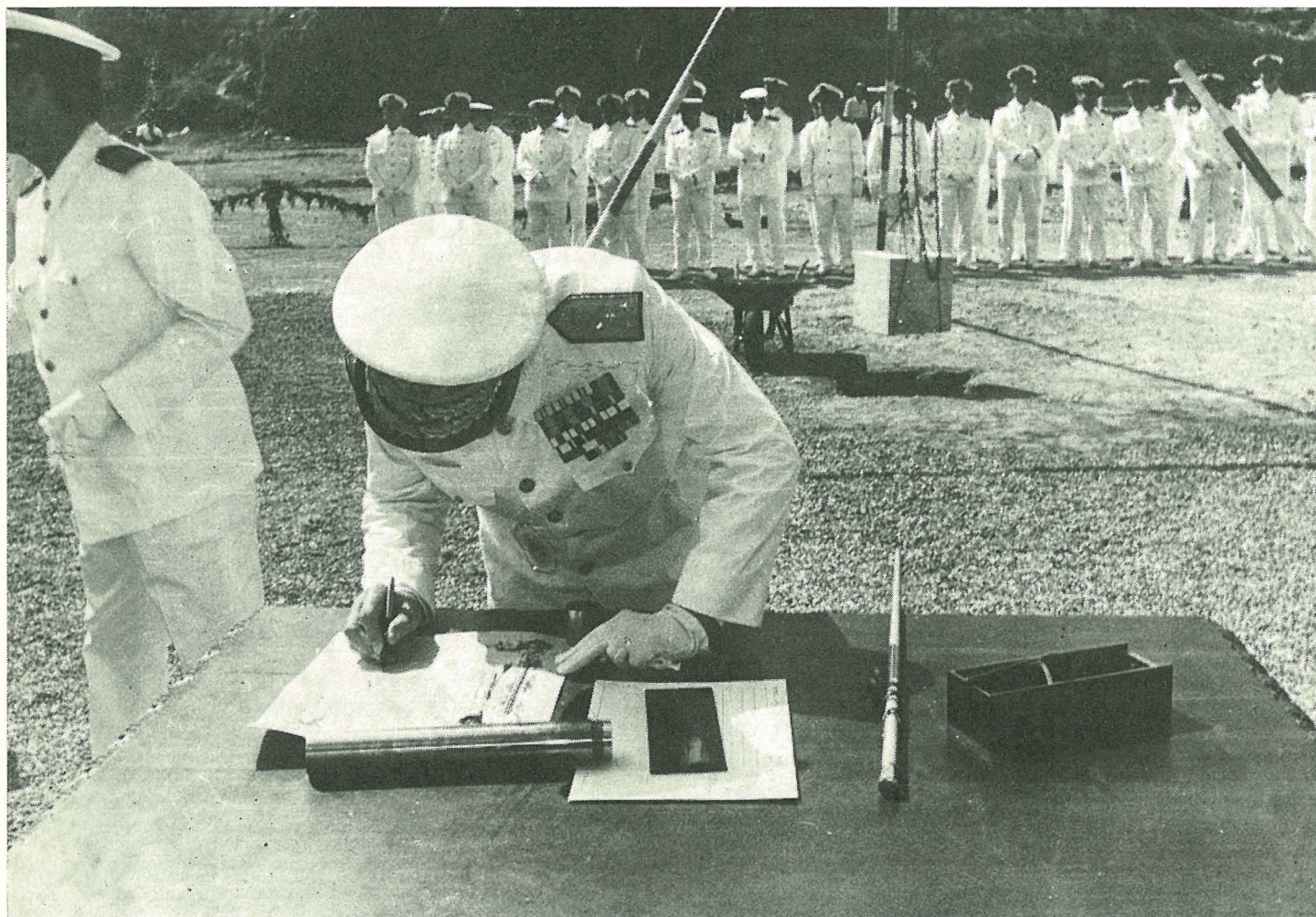
**"Operación Plus Ultra."**

ocasión en El Ferrol del Caudillo, a donde llegaron procedentes de Gijón.

Durante su estancia en la capital de la Zona Marítima del Cantábrico los niños visitaron el crucero «Canarias», el destructor «Roger de Lauria» y presenciaron el desfile de las fuerzas de Infantería de Marina en el cuartel de Dolores, realizando también una navegación por las rías de Ferrol y de Ares.



# BIENESTAR SOCIAL DE LA ARMADA



**Club Naval de Suboficiales de Cartagena, una realidad en marcha.**

La palabra bienestar es agradable y tiene un eco sugestivo, pero su aplicación en su mayor alcance a todo el personal de una corporación o institución, no puede establecerse con un criterio rígido y uniforme, y habrá que tener muy en cuenta las aspiraciones y deseos del individuo y la influencia que el medio ambiente obra en el mismo. En orden a la Armada, sabemos los esfuerzos y atenciones que se están dedicando al tema, y la esperanzadora perspectiva que abren las directrices de gestión ministerial, en donde el Ex-

celentísimo señor Ministro interesa que se eleven sugerencias y se propongan posibles soluciones. Creemos, por tanto, de interés recoger en las páginas de DOTACIONES, algunas de las iniciativas que van siendo realidades, y proyectos cuyos provechosos resultados aconsejan su continuación. El estudio, naturalmente, no es completo, ni pretendemos llegar más lejos de lo que imponen los límites de la discreción y la valoración informativa; pero sí nos complace ser una vez más portadores de estas inquietudes en la

problemática social, y en las que afortunadamente no hay que andar con escamoteos o subterfugios, pues conocidos son de todos los esfuerzos y entusiasmos que desde la alta gestión ministerial, y a través de los organismos competentes, se viene dedicando a esta entrañable misión, que vincula y agrupa afectos y voluntades en un quehacer común. Veamos, pues, a grandes rasgos, algunas facetas de estas actividades en marcha.

**Club Naval de Suboficiales de Cartagena.**—En el número 9 de DOTACIONES publicábamos un pequeño reportaje sobre la inauguración y montaje del Club Naval de Suboficiales de San Fernando, centro que venía a llenar un importante hueco en las aspiraciones de bienestar social de sus asociados, y que en la actualidad funciona a plena eficacia, disponiendo ya de parque infantil, instalaciones recreativas, acceso a una playa, y contando con más de setecientos socios.

Por ello nos es muy grato consignar que otra de nuestras zonas marítimas, la del Mediterráneo, siguió el ejemplo iniciado por la del Estrecho, y Cartagena contará también con otro Club Naval de Suboficiales, habiéndose inaugurado este verano pasado, por el Capitán General de aquella Zona, dos piscinas con sus correspondientes vestuarios, bar y terrazas, como parte del complejo social que en su día será el Club, y que ha tenido igualmente la acogida más entusiasta por parte de Suboficiales y familiares que valoran y agradecen este primer e importante paso que evidencia la preocupación del Mando por el bienestar social de sus subordinados.

La total realización del Club Naval de Suboficiales que entraña su proyecto, habrá de pasar por varias fases y afrontar exigencias presupuestarias indispensables para llevar a feliz término una obra de la importancia que se pretende, y que no cabe duda que a su culminación cubrirá las necesidades actuales y futuras con las características más idóneas que para el esparcimiento y reuniones sociales, atendiendo a las diversas edades de los asociados y sus familias deben reunir este tipo de instalaciones. Y es indudable que cuando este importante proyecto fructifique en realidad, se habrá conseguido un esencial objetivo que habrá de causar una gran satisfacción y beneficios en el personal al que va destinado.

**Turismo del marinero.**—DOTACIONES se ha ocupado también en anteriores números de este interesante aspecto de promoción cultural, que en colaboración con el Ministerio de Información y Turismo, realiza una labor muy positiva de formación en el recreo.

El servicio sigue siendo satisfactorio en su funcionamiento. En la Jursidicción Central, por ejemplo, se

dispone de un autobús, y se efectúan excursiones quincenales de una semana de duración con personal de las distintas zonas marítimas por los lugares más notables radicados en las inmediaciones de Madrid (Toledo, Aranjuez, Valle de los Caídos, etc.). También se han venido organizando, tres veces al año, otras excursiones por las distintas regiones españolas, con ayuda y colaboración muy directas del Ministerio de Información y Turismo.

El turismo del marinero está siendo un excelente vehículo para despertar interés en el orden cultural, y fomentar un agradable espíritu de camaradería, el cual puede hacer conservar, incluso después del licenciamiento del servicio activo, un acercamiento, recuerdo y afecto hacia las Instituciones militares y regiones españolas.

**Oficina de Información Naval.**—He aquí una muestra de interesante ensayo, que en muy escaso margen de tiempo ha logrado un total y completo consenso en las Zonas marítimas implantadas. Creadas a título experimental estas oficinas con la misión de facilitar a todo el personal de la Armada, información y medios para resolver los problemas de índole familiar, han constituido un rotundo éxito, resolviendo gestiones de todo tipo, sin que se haya producido a lo largo de más de mil gestiones efectuadas, ni una sola discordancia entre las relaciones que mantienen las Oficinas y los Organismos o Dependencias a las que acuden para solventar la gestión.

En el período previsto como experimental, estas Oficinas han realizado diversos servicios, como orientación para el voluntariado, con facilitación de datos, folletos de propaganda y modelos de instancia; servicios para familiares del personal embarcado de prolongada ausencia; tramitación de pensiones; investigación sobre posibilidades de viviendas con rentas asequibles a los peticionarios; servicios gestores de obtención de documentaciones de Juzgados, como partidas de nacimiento, matrimonio, etc., certificaciones de penados y rebeldes, declaración y pago de impuestos, transferencias y bajas de vehículos, revisiones de carnet de conducir, etc.

En general, las Oficinas de Información Naval, empeñadas con auténtica competencia profesional, resuelven y orientan sobre toda clase de problemas que se puedan presentar al personal, pues si no cuentan con medios para ello, recurre a diversos Organismos, tanto civiles como militares, de los que obtiene colaboración adecuada.

En sucesivos números, nos seguiremos ocupando de tan interesantes temas, que creemos bien merecen la atención de nuestros amigos y lectores.

# COSAS DE BARCOS

Por J. PUENTE

Desde la edad de piedra existe la competición generacional en plan casi siempre honesto y deportivo, de acuerdo con los tiempos del momento. Por ello no nos extraña oír, naturalmente en defensa propia, el tópico «tiempos pasados fueron mejores», ni tampoco cuando algunos jóvenes menosprecian la experiencia de los mayores y se autoconvencen de su capacidad para sustituirles. No existe hipocresía: es convencimiento pleno de su valer, que cualquier observador avisado puede captar en distintos lugares.

En cierta ocasión me vi precisado a prestar ayuda en una asignatura a un muchacho de quince años de edad. Ante su poco interés en el estudio, en broma le manifesté que si tenía novia sería más difícil seguir adelante. Su contestación se convirtió en lo que él creía experiencia. «Reconozco que a mi edad es cuando más gustan las chavalas, pero no tengo novia fija.» Abrí la boca un palmo.

La juventud sana me causa un enorme respeto, porque España tendrá el futuro que ellos quieran y espero quede marginada, en su momento, la otra que se cree demasiado importante antes de tiempo y se ha dejado embaucar por aprovechados que les temen y adulan por constituir la principal fuente de sus ingresos, como sociedad de consumo.

No voy a dar consejos, que sé que es posible no van a ser atendidos; intento simplemente ambientar mi historia.

Mi narración corresponde a los años siguientes a nuestra guerra civil. Destructor, «Císcar»; desplazamiento «standard», 1.656 toneladas, unos 200 hombres de dotación, 42.000 HP. de potencia en ejes y 36 nudos de velocidad máxima. Estampa preciosa, similar a la soñada cuando de niños jugábamos a la guerra. Oficiales y suboficiales muy jóvenes y marineros más jóvenes aún, pero no mucho, todos entusiastas e idealistas en grado sumo, contagiados de la actividad que se había iniciado en la vida nacional.

Eran tiempos malos, en muchos aspectos. Faltaban seres queridos irremplazables. Había terminado nuestra guerra, pero había otra tan cerca que nos raspaba y escocía. Todo esperaba su turno para hacer. Las bañeras de muchas viviendas se empleaban para guardar algún trozo de tocino o carne salada conseguido en alguna feria aldeana, y en las despensas había sobres de huevo sintético y cereales apollados. Ambiente que pudiera haber sido propicio para la desesperación, sirvió de revulsivo para alzarse contra el infortunio y templar los músculos y el cerebro. De ahí el carácter de aquellos muchachos que dotaban los buques de nuestra Marina en aquella época.

La actividad y entrenamiento en los buques siempre es intensa y costosa. Lanzamiento de cargas antisubmarinas y torpedos de ejercicio, concursos de ar-



tillería y muchos ejercicios y maniobras propias de estos buques de guerra. Mi buque, no tan bueno en el empleo del armamento como los demás compañeros de flotilla, discutía, no obstante, la supremacía con el «Almirante Antequera» de la economía de fuel-oil. Todo era competitivo, lo que ayudaba a conservar una gran moral, y llegamos a preparar al detalle aquella flotilla de destructores (dos escuadrillas de tres) para una regata desde la ría de Vigo hasta el faro Vilano. A última hora lo suspendió el mando por mal tiempo y quizás, supongo, por considerarlo informal. Todavía hoy, cada vez que pienso en la belleza de lo que hubiese sido aquel concurso, me produce cosquilleo en la espalda. Como consecuencia de esta situación, la palabra «mi barco» en más de una ocasión sirvió para enfrentamiento acalorado en tierra entre las dotaciones.

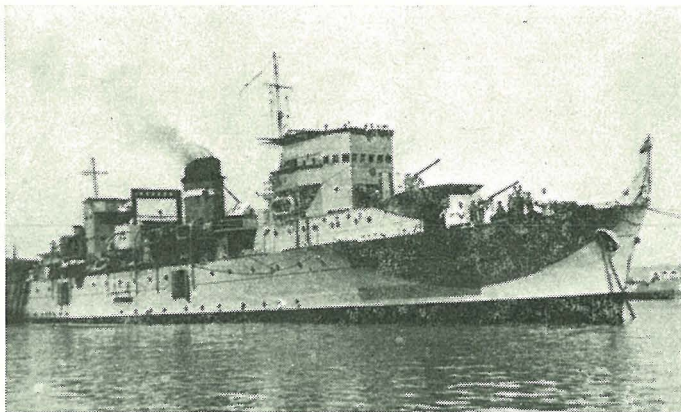
Como decía anteriormente, el entrenamiento era costoso, y a alguien se le ocurrió fabricar cargas de profundidad con cemento y piedra y medidas iguales a las reglamentarias para que, sujetas las tejas de apoyo y lanzamiento a una tira o cabo, pudieran recuperarse éstas una vez lanzadas por los morteros.

Salimos a la mar un día soleado y transparente, aumento de velocidad progresiva hasta alcanzar treinta nudos y orden de lanzamiento para uno de los morteros de la banda de Er. Todo perfecto, pero... al cobrar lo que debiera ser el conjunto carga, teja y cabo, se izó éste solamente. Había fallado el experimento. Por mi oído izquierdo, a pesar de mi habitual cerumen, escuché suavemente de un gran profesional que tenía mucho de padre y mentor:

—Está claro; estos jóvenes embarcan con grandes ideas en la cabeza y en la maleta y leen y saben de la resistencia a la tracción de una determinada tira de cáñamo, pero no se fijan en la página siguiente, que dice: «No te fíes del cincuenta por ciento.»

Esta frase, como otras muchas de carácter profesional, pasaría con cariño al baúl de los recuerdos. Era de mi jefe.

Transcurrieron unos años de mi vida militar embarcado en el buque minador «Marte», de 2.100 toneladas de desplazamiento «standard» y unos 250 hombres de dotación. Debido a su misión específica disponía de una cubierta baja, corrida de proa a popa para almacenamiento de minas, ocupada en tiempo de paz, en la mayoría de las ocasiones, por las necesarias



para ejercicios de adiestramiento del personal. Por ello, era un buque cómodo, que ha sido utilizado en múltiples ocasiones como escuela para Milicias Navales Universitarias, al propio tiempo que en diversas misiones de acuerdo con las necesidades del mando.

Mis recuerdos sobre este buque siempre han sido agradables, salpicados de la innegable alegría ingeniosa y llamativa de los andaluces y más socarrona y diferente de los gallegos.

Es proverbial la discusión en los buques, siempre dentro de los límites de camaradería, entre las dotaciones de diferentes regiones en las cámaras y sollados. Unos, que si el «pescadillo frito y el tomate»; otros, «sempre chovendo», etc.; pero ello ayuda a que todos pasen su vida militar y horas de navegación con alegría y bromas que difícilmente olvidarán a lo largo de su vida.

No hace mucho tiempo al encontrarme con un amigo, no recuerdo quién, pero sí que está relacionado y conoce algo de la Marina, me hizo esta pregunta: ¿Oye, es verdad que tenéis un barco en la calle Mayor?

No hice nada más que oírlo, me eché a reír porque, la verdad, me hizo mucha gracia y porque, además... era y es cierto, según se quiera ver; me explicaré:

Es un local de piso bajo que tiene todas las características de cuando se pisa un barco por primera vez.

La escala de madera, y antes de comenzar a bajar, ya desde ahora todo es en términos marineros. Lo primero, un letrero que dice: «Bien venidos a bordo.»

Desde el portalón se aprecia navegando el que fue buque-escuela «Galatea».

Nos guía el pasamanos desembarcando al combés, de cuya borda cuelgan fotografías de buques antiguos y modernos.

En cierta ocasión observé a dos marineros que, amigablemente, habían tomado dos copas de más y al parecer hacían votos de eterna amistad. Decía uno de ellos: —Zí... lo dice el refrán... paizano—, «gallegos y andaluces primos hermanos».

Fuimos encargados de trasladar los restos del maestro Falla desde Santa Cruz de Tenerife a Cádiz, y anunciado por un simpático y apasionado supersticioso que tal misión nos traería el «fario», cogimos uno de los temporales más duros que recuerdo. No se montó la capilla ardiente prevista y las monjitas acompañantes debieron rezar más por ellas que por el llorado maestro. Pasaron varios días y el carpintero de a bordo aprovechó el embalaje de cedro americano del ataúd para hacer una pequeña escala y unirla a la plancha del portalón. El citado supersticioso, ya «gafado», sufrió un accidente al saltar a tierra a través de ésta. A pesar de la desgracia, creo que se oyó alguna carcajada en ultramar..

Asimismo siempre recuerdo con agrado la muestra de ingenio de un andaluz de nuestro buque, oriundo de las salinas de Puerto Real, hábil en zaherir a todo aquel que no hubiese nacido en la tierra de María Santísima.

Ocurrió un día que llegamos a La Carraca y el agua de lluvia caía en cortina tan espesa que rebotaba en el fango, de forma que embadurnaba hasta los cuellos de las camisas y vestidos refugiados debajo de los paraguas de los familiares del personal del buque que esperaban con ansia de abrazar a sus deudos. Algunos revanchistas se acercaron con cachaza a aquél y le dicen: —Sí, si en Cádiz «non chove». La respuesta fue fulminante: —Zí, pero llueve con alegría.

## ¿Un barco en la calle Mayor?

Por Rafael G.<sup>a</sup> Linares

Ya «a bordo» de este barco podemos visitar la cámara, donde se puede acariciar las propias cuadernas, antecámara, biblioteca, detall, paños de víveres, vino y paños en general.

Y a continuación un sollado con sus ranchos armados, y decorando los mamparos cestas de palangre, gallardetes de señales y algún que otro cabo de maniobra; teniendo buen cuidado de no olvidar que uno está a bordo, al pasar de uno a otro compartimento, de levantar el pie para no tropezar con las brazolas.

Lo único que se echa de menos es el balanceo, que en lugar de producirlo el barco lo realiza la dotación.

Existen también arcones, esca-

fandras, anclas y anclotes, portillos (colocados en las que hacen de puerta-estanca), faroles, cartas náuticas, maquetas y álbumes con fotografías de muchos buques de nuestra Armada que ya fueron desguzados y de casi todos los que se encuentran en «actividad».

Pero hay más: cada miércoles de la semana se dan clases marineras, una de ellas para obtener el título de patronos de embarcaciones menores a motor de segunda clase, ésta dirigida por un titulado capitán de yate.

Este «barco» ha sido visitado y nos ha honrado con su presencia el anterior ministro de Marina, excelentísimo señor don Adolfo Baturone Colombo; el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el almirante jefe de la Jurisdicción Central y otros tantos almirantes de nuestra Armada en situación de actividad, así como el que hasta hace poco tiempo fue el capitán general de la Primera Región Militar

(Continúa en la pág. 23)

# CRITICAR ES INFORMAR

## UN LIBRO PARA LEER



### Luis Carrero Blanco: «España y el mar» Instituto de Estudios Políticos, Madrid 1962 y Madrid 1964

El Instituto de Estudios Políticos publicó, en 1962, la tercera edición del importante trabajo (tres volúmenes) del llorado Almirante Carrero Blanco, titulado «España y el mar»; libro básico en su Biblioteca de Cuestiones Actuales, en aquella fecha al cargo del Catedrático de Derecho político don Luis Legaz Lacambra.

Veinte años atrás, la Editora Nacional, a través de otra colección de ensayos políticos («España ante el mundo»), había recogido en otro formato más breve, pero bajo el mismo título de «España y el mar», una serie de consideraciones y reflexiones acerca de la imperiosa necesidad de una fuerza militar en el mar que garantice como mínimo el libre uso de las comunicaciones marítimas esenciales. Era un libro claro, conciso y tajante, que evidenciaba la acusada personalidad de escritor político, del entonces Capitán de Fragata Luis Carrero Blanco.

Veinte años más tarde, los tres documentadísimos volúmenes de «España y el mar» marcaron un singular hito en la historiografía marinera, hasta el extremo de constituir, sin lugar a dudas, uno de los libros más importantes escritos tras nuestra Guerra de Liberación y cuya vigencia e interés actual no pueden ponerse en entredicho. Es una obra que por sus valores intrínsecos y extrínsecos no debiera faltar en ninguna biblioteca del profesional del mar, o del que en el mar encuentra estímulos para su vocación y sus aficiones.

Sería empeño pueril querer descubrir desde nuestra modesta perspectiva las excelencias y cualidades que en vida tuvo el Almirante Carrero como escritor. Una amplísima hoja de servicios, como autor, brillante y

agudo, como profundo conocedor de temas estratégicos y políticos, de gran contenido humano, avalan lo largo y lo ancho de lo que fuera una fructífera trayectoria. En «España y el mar» queda más que demostrado, pues es un libro que conjuga perfectamente amenidad, erudición, fino sentido crítico, y estilo directo. El lector no marino puede adentrarse en él sin el temor de tener que salvar escollos en su lectura. Se enterará de todo y podrá deducir al final atinadas reflexiones y consecuencias. Para el lector marino o de probada devoción al mar, su lectura resultará un verdadero regalo para el espíritu.

De los tres tomos que comprende la obra del Almirante Carrero, el primero estudia las implicaciones del mar, tanto en la guerra como en la paz, y contempla aspectos tan fundamentales como las comunicaciones marítimas y su función en la guerra: la fuerza naval viene analizada a través de la historia con su evolución hasta la primera guerra mundial, el aspecto naval de dicha guerra y las perspectivas que se dieron entre los dos grandes conflictos mundiales. El último capítulo de este primer volumen está dedicado al estudio de nuestra Marina en su importante papel en la Guerra de Liberación, y constituye una acertadísima síntesis de uno de los aspectos, tratado a veces con cierta frivolidad y ligereza por otras plumas. Por eso nos permitiríamos aconsejar, al que tenga esta obra, que pase y repase las páginas dedicadas al tema. Seguirá comprendiendo muchas cosas aun en el tiempo y la distancia que inexorablemente abren los años.

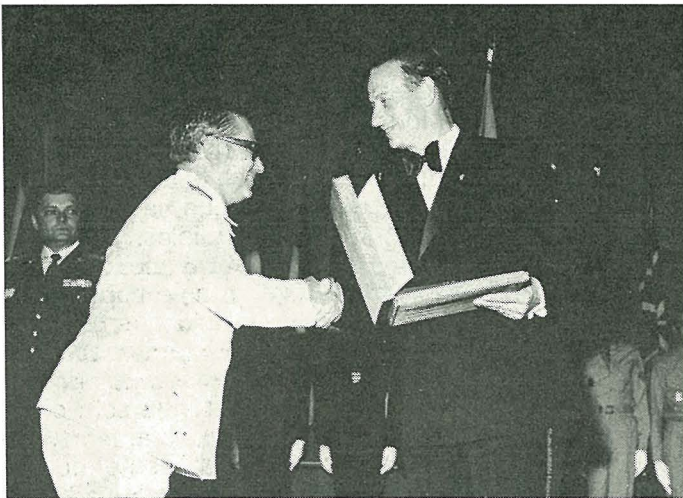
El segundo volumen se dedica específicamente al estudio de la Segunda Guerra mundial en el mar, y pocos libros de su género tratarán con tal rigor de documentación y análisis las motivaciones y consecuencias de tan terrible conflicto, así como el desarrollo y evolución del concepto de «fuerza naval» a lo largo de época tan decisiva y revolucionaria. Y el tercero y último volumen contempla el mar en la era atómica con su secuela de nuevos ingenios, nuevas armas y nuevos conceptos de la estrategia y guerra naval. También en este volumen tiene cabida un amplio estudio de la política naval española en su proyección dentro del marco nacional de la defensa y los programas navales acordes con la realidad y la exigencia histórica de España.

Libro, pues, trascendente, definitivo y utilísimo en cualquier biblioteca del español de nuestro tiempo. Huelga decir por tanto si a esta condición se une la de marino. Creemos sinceramente, que la reedición y popularización de tan importante obra, sería un justo homenaje a la memoria de quien tanto trabajó por la Marina y España.



## Nuevo triunfo de la Marina en el Festival de Versalles

Un rotundo y brillante éxito constituyó la participación española de la Armada en el Sexto Festival Internacional del Cine Militar y la Tercera Bienal de la Fotografía Militar, celebrados ambos en el tradicional marco de Versalles en el pasado mes de julio. Los resultados no pueden ser más elocuentes: Por segunda vez España —y dentro de su aportación, al docu-



El Ministro de Defensa francés, M. Galley, haciendo entrega del Sol de Plata, obtenido por la Marina española.



Los representantes en el VI Festival de Versalles de Francia, Rumania, España, Israel y Yugoslavia, después de recoger sus respectivos galardones.

mental de la Marina, obtuvo el Sol de Plata del Certamen, y por primera vez, una fotografía, presentada por nuestro Ministerio, lograba un importante premio (el tercero en color y medalla de la ciudad de Versalles), en la Bienal de la Fotografía.

El Festival Internacional de Versalles, adquiere de una edición a otra mayor prestigio y brillantez, y naturalmente en lógica consecuencia la competencia en la participación es cada vez más discutida y numerosa. Este año los países participantes con películas fueron: Argelia, Alemania, Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Hungría, Israel, Italia, Líbano, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suiza, Suecia, Checoslovaquia, la URSS y Yugoslavia.

En fotografía, la inscripción correspondió a Argelia, Austria, Canadá, Camboya, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Hungría, Italia, Líbano, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia, Suiza, URSS, Yugoslavia y Luxemburgo.

Como observadores asistieron representantes de África del Sur, Bulgaria, Camerún, Costa de Marfil, Méjico, República Malgache, Senegal y Túnez.

Ochenta y tres películas, de una extensión media de tiempo entre los quince y los treinta minutos, casi todas en color, acopladas en las distintas categorías de Instrucción e Información, concurren al certamen. La mayor representación la ostentaron: Gran Bretaña, Rumania y Francia, con seis documentales cada una, siguiéndoles en orden: Polonia, Italia, Canadá y Unión Soviética, con cinco; España, Estados Unidos, Hungría y Suecia, con cuatro; Noruega, Países Bajos, Bélgica y Checoslovaquia, con tres; Líbano, Israel, Austria y Portugal, con dos; y una cada uno de estos países: Suiza, Argelia, Alemania Occidental, Dinamarca y Panamá. Previamente fueron eliminados una docena de filmes, por no ajustarse a las bases del concurso.

De los cuatro documentales españoles, dos correspondían al Ministerio del Ejército: (Azor II: "Cantata para unas maniobras", y "Los guerrilleros"); uno al del Aire: ("Por las rutas del cielo), otro a Marina ("Tercio de Armada"), destacado como se ha dicho en el acta de recompensas del Jurado.

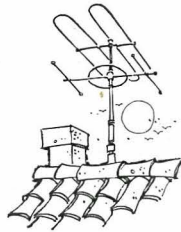
En la sesión de gala de clausura se dio a conocer la calificación de los premios, que quedó establecida del siguiente modo: En categoría de Instrucción: Sol de Oro a Rumania ("Grande et la petite pelle"); Sol de Plata, España ("Tercio de Armada"); Medallas de Versalles, Israel ("La Marine israelienne") y Yugoslavia ("En mes aussi le herison"). En categoría de Información: Sol de Oro, Gran Bretaña ("Fragata"); Sol de Plata, Canadá ("Le role national"); Medallas de Versalles: Polonia ("Sur le polygone") y Suecia ("A bord").

Los premios fueron entregados en el curso de la sesión de gala por el Ministro francés de Defensa M. Galley, que tuvo frases de verdadero elogio para la película española, que como las restantes galardonadas con los Soles de Oro, fueron exhibidas entre los aplausos de los asistentes. Y es curioso constatar cómo la mayor parte de los filmes premiados, abordan temas marineros, sin que ello obedezca a razones de



favoritismo o de preferencia, sino por la auténtica calidad de los documentales. La extraordinaria dirección y ambientación de nuestro "Tercio de Armada, deleitó y admiró, pues en la dinámica de sus planos y secuencias se plasman bellísimas imágenes en magníficos escenarios naturales. Como es sabido el documental es una panorámica de las actividades de la Infantería de Marina de hoy y fue rodado en San Fernando, Facinas y playa de Carboneras, en Almería. Su director, Adriano de Valle, que también logró para España y la Marina el anterior Sol de Plata, con "Buceadores de Combate", ha superado si cabe su labor y la colaboración del equipo realizador perfectamente compenetrado con las unidades del Tercio de Armada que intervinieron en el rodaje, rayó a gran altura. Ha sido, en suma, un éxito de todos y para todos.

**T V E**



## Protagonista: el mar

No suelen prodigarse demasiado los espacios televisivos en que el mar tenga o adquiera condición de principal protagonista. Comprendemos que ello no es nada fácil, y por eso nos satisface cuando surge la oportunidad para el elogio de un buen intento. Intento en este caso por partida doble, pues queremos referirnos a dos espacios de gran audiencia como son "El cine" y "Estudio 1", que últimamente han ofrecido buenas obras con la mar de transfondo.

"El motín del Caine", se escenificó en Estudio 1, —muy logradamente por cierto—, vertiendo fielmente la novela del mismo nombre un día "bestseller" en Estados Unidos, y llevada después al cine por Edward Dymitrich, con un trío de magníficos actores, como eran Humphrey Bogart, Van Jhonson y José Ferrer. En la escenificación televisiva, el mar no puede estar presente, pero se "vive" y se protagoniza a través de Consejo de Guerra despiadado y polémico, porque toda la tragedia del Comandante del "Caine" culmina en su reacción ante el temporal que tiene que afron-

En cuanto al premio de la fotografía, se consideró igualmente más que justificado. La imagen de "Elcano" cruzando el puente de Cádiz, cuando el levante acaba de saltar, es de un efecto estético, y el colorido del mar sobre todo, valora mucho el conjunto. En nuestro último DOTACIONES, la publicamos de contraportada, aunque en un solo color, lo que lógicamente le resta calidades.

En resumen; un éxito rotundo de la cinematografía de la Armada, en entrañable realización de NO-DO, y que ha venido a seguir y aun mejorar la magnífica trayectoria comenzada este año en Milán, donde también se obtuvo un importante triunfo. Exitos, pues, que comprometen y animan a la superación y que valoran una labor en la que no se ha regateado ni entusiasmo ni esfuerzo.

tar. Se ha cuidado mucho el ambiente interno, y los actores desempeñan con sobriedad y eficacia su papel. El mejor elogio que puede hacerse de la adaptación, es que a pesar de transcurrir toda la escena en una sala-tribunal, no cansa, y en momentos, prende intensamente la atención del televidente.

"El demonio del mar", película de Henri Hataway, que se proyectó dentro del espacio "El cine", merece también nuestra complacencia. Es un magnífico film de aventuras en el que el mar ya es un protagonista muy directo. Los conocimientos de un joven marino frente el tradicionalismo maniobrero de un viejo lobo de mar, antagozinan dos caracteres y dos conductas. El mar es aquí testigo imparcial en la pugna, pero ello será pretexto para dejárnoslo ver en bellísimos encuadres, planos o secuencias. Y también como en "El motín del Caine", a pesar de que casi toda la acción transcurre en un espacio físico reducido —esta vez a bordo de un ballenero—, la película ni fatiga ni aburre. El mar, protagonista, vuelve así a ejercer una influencia primordial, y la técnica y maestría de Hataway, junto a la interpretación de Lionel Barrymore, Richard Wickmard y Dean Stockwell ponen todo lo demás.

Creemos que una mayor atención de TVE a la problemática marinera, principalmente a través de los espacios referidos, y sin olvidar las posibilidades documentales de los grandes reportajes, puede ser muy bien acogida. No en balde España es un país tradicionalmente marinero, donde la mar es atracción de fuerte impulso.

(Viene de la pág. 20)

y otras personalidades y presidentes de las distintas Hermandades.

Naturalmente, firmaron en el «Libro de Honor».

Pero no os sorprendáis y penséis que sólo visitan este «barco» las altas jerarquías; no, queridos amigos, y sobre todo vosotros mari-

neros que os encontráis en Madrid, podéis conocerlo y frecuentarlo cuantas veces os apetezca, y cuyo «barco» admite a todo el que sienta **las cosas de la mar y de España**, y si lo desean pueden hacerse socios simpatizantes.

Os recibirá el marinero de guardia (con su gola), que hace el par-

te correspondiente a las veintidós horas.

Este **buque de guerra** se encuentra anclado en el número 16 de la calle Mayor, y es el local de la Junta Nacional de la Hermandad de Marineros Voluntarios de la Cruzada.

Es vuestro «barco» y os espera.

## A Nuestra Señora del Rosario, Patrona de Cádiz y de la Carrera de Indias



Benditas las olas que llegan a Cádiz,  
bendita la espuma que besa tu pie  
porque es la plegaria del viejo océano  
que viene por verte, de un mundo lejano  
¡que antes te veía y ya no te ve!

¡Por qué has amarrado tus naves, Señora!  
¡Por qué no te lleva la Armada Española,  
como en otro tiempo de gloria y de luz!  
¡Por qué no rodean las jarcias tu manto,  
si aún brillan las armas de España en Lepanto  
y admiran las olas del gran Santacruz!

¡Y aquella gloriosa «carrera de Indias»!  
en donde un Imperio te sirve de altar  
y eras Capitana de tus galeones...  
y eran estelas de España, oraciones  
en el templo inmenso del Cielo y el mar.

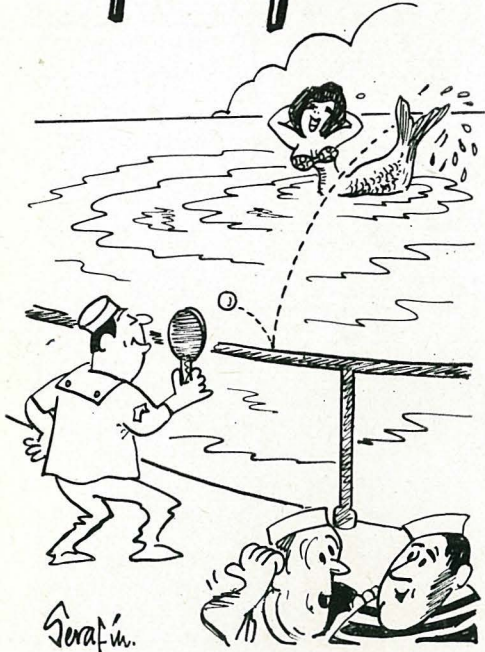
¿Por qué ya no escribe tu nombre la quilla  
de un viejo navío en mar de Castilla?  
Si hay veinte naciones de habla española  
allá, tras las olas azules del mar,  
que sienten a España y saben rezar...  
¡por qué, Madre mía, te dejan tan sola!

Pero, como antaño, las antiguas naos  
hoy, Madre, es tu Cádiz hermoso bajel;  
nave capitana, hecha santuario,  
que tiene por ancla tu Santo Rosario,  
y llena sus velas con brisa de fe.

**Benito Cuesta**

# SONRÍA, por favor

con  
Gerafín



Gerafín.  
—Yo creía que lo de "El fardón" sólo le valía en tierra firme...



Gerafín  
—¿Ves lo que pasa por poner a refrescar el vino en el mar?



Gerafín.  
—Esto es un chantaje. ¡O me compráis un collar de perlas o me hacéis compañía!



Gerafín  
Sin intermediarios.



Gerafín  
—Ahora que te acabas de declarar vas a conocer a mi papá. ¡Estamos sobre él!

(Cortesía de "Correo del Mar")

