



DOTACIONES

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE PERSONAL

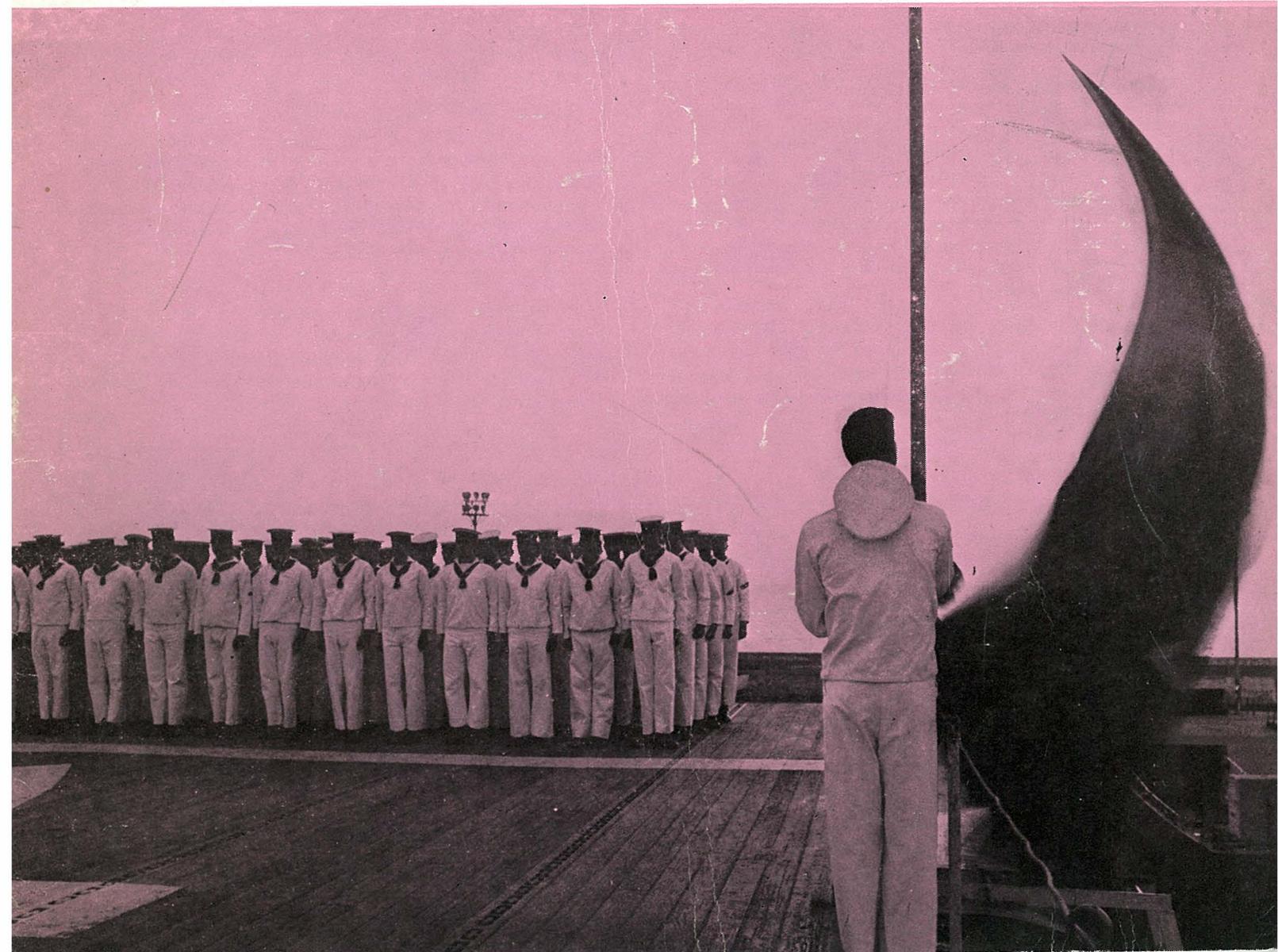
Número 12



Enero - Abril 1974

SEGUNDA EPOCA

Recios y firmes sobre la cubierta, en las ceremonias de izado o arriado de banderas, las dotaciones de la Armada a bordo, mantienen también firme el espíritu de servicio y disciplina



A rumbo

Nuevamente DOTACIONES zafa amarras y sale al ancho mar de sus ilusiones y de sus proyectos. Poco a poco y con esa estimable ayuda y comprensión, que tanto valoramos y agradecemos, nuestro "Boletín" va moldeando su propia exigencia y acercándose al entendimiento y compenetración de sus lectores. Y esto que para el espíritu y esencia de la publicación, no puede ser más agradable, lo decimos por las cartas recibidas; no pecaremos de presuntuosos al decir numerosas, pero sí alentadoras que nos dicen ante todo, que DOTACIONES va siendo ya "algo", de lo que con mantenida ilusión y esperanzado deseo, nos propusimos desde el primer día llegara a ser.

En este número —y aún queda tanto para un feliz arribo—, los colaboradores han dado fe de cordial existencia, y así se incrementa el espacio "Todos pueden escribir", que no hay que repetir es un espacio abierto a todos. También son numerosos los interrogantes, y ello nos anima a bautizar una nueva sección que bajo el título "Pregunte y le contestaremos", hará bueno su lema en lo posible.

En "La Marina y el país" glosamos una noticia importante, y de indudable satisfacción para la Armada, como fue la visita al Ministerio de S. A. R. el Príncipe de España, el Presidente del Gobierno y los Ministros de Hacienda, Comercio, Información y Turismo y Planificación del Desarrollo y de la Presidencia. También el Presidente del Gobierno, en ocasión de una visita oficial a Cádiz, ha querido llegar a través de la Base Naval de Rota, en un nuevo y cordial contacto con la Marina y sus hombres, de lo que damos gustosa constancia en información aparte.

Dentro de nuestras secciones habituales, "Un barco, una historia", recuerda la entrañable y familiar figura de aquellos cañoneros: "Dato", "Cánovas" y "Canalejas", que tanta historia hicieron en sus gloriosas singladuras de las campañas

de Marruecos y en nuestra Guerra de Liberación, y que aún tras la paz de España, prestaron estimables servicios en aguas ecuatoriales. "La Marina por dentro" se dedica esta vez a la glosa y examen de dos importantes centros docentes de la Armada; las Escuelas de Máquinas y de Transmisiones y Electricidad separadas por pocos kilómetros y unidas por un nexo común de eficacia y brillantez. Poco a poco iremos contemplando el cuadro de estas actividades de la enseñanza naval, tan merecedoras de un más amplio conocimiento.

"Siempre hay algo que saber" es un nuevo espacio, en el que procuraremos comentar con sencillez y claridad las noticias del ámbito naval "in amplius sensu" que puedan o deban constituir estado de opinión. Hoy lo iniciamos con la próxima Conferencia Internacional del Derecho del Mar, de Caracas, donde la Armada española estará también representada en la Delegación de España. Este espacio lo alternaremos con otro de parecido contexto "Siempre hay algo que decir", en que importantes personalidades serán entrevistadas, y a buen seguro que habrán de aportar noticias e informaciones del mayor interés para todos.

"Crónicas e informaciones" sigue siendo nuestro veterano espacio de divulgación informativa, que en esta ocasión —y cuando ya había sido cerrado—, se vió entristecido por la imprevista y triste noticia del fallecimiento del Vicealmirante Leste Cisneros. Una auténtica pérdida para la Marina, cuyos componentes de todas las categorías y grados, la han sentido en compacta unanimidad.

"Criticar es informar", "Sonría, por favor" y alguna galerada de última hora asoman también a nuestras páginas. Con ellas, y con la abierta esperanza de seguir a rumbo, ponemos de nuevo en tus manos, lector amigo, un número de DOTACIONES. Su mayor mérito y recompensa habrá de tenerlo, si se ve favorecido con tu atención y tu benevolencia.

Sumario

	Págs.
La Marina y el País.—Interés palpable	1
Relevo en el Departamento de Personal	2
Un barco, una historia.—Los viejos cañoneros	3
Un vacío en la Armada	6
La Marina por dentro.—Escuelas en la Armada	7
Siempre hay algo que saber.—El nombre de "Faron" en la Marina	10
El Presidente del Gobierno en la Base Naval de Rota	11
Crónicas e informaciones	13
Todos pueden escribir.—Cosas de barcos	18
" " " El retiro o balance de una vida	19
" " " "Información y Propaganda"	19
Criticar es informar	20
Bienestar social en la Armada.—Objetivo: viviendas para todos	21
Buzón de Atenciones de Personal.—Pregunte y le contestaremos	23



Depósito legal: M. 6.648—1970

INTERES PALPABLE

La presencia de S. A. R. el Príncipe de España, del Presidente del Gobierno y de los Ministros de Hacienda, Comercio, Información y Turismo y de la Presidencia, en el Ministerio de Marina, en el curso de los últimos meses, es una noticia importante de cara al país. Se evidencia con la fuerza argumental de estas visitas, el directo interés que la Armada concreta en las más altas esferas de la nación. Las exposiciones o coloquios que en el curso de estos acontecimientos han dado la imagen clara y correcta de la Marina de nuestros días, no cabe duda que han sido oportunas y provechosas. No hay que olvidar que en muchos aspectos del desarrollo económico y político estamos frente a un año decisivo, y es estimable una valoración objetiva, realista y sincera del planteamiento actual de la Armada, a la que le consta sobradamente esa identificación y aliento que desde D. Juan Carlos, al último de los Ministros visitantes, ha recibido con amplio y generoso crédito.

El programa naval, todos los sabemos, está en marcha, y su ejecución y desarrollo presupone una síntesis de esfuerzos comunes y sacrificios compartidos. Los objetivos se van cumpliendo y las etapas jalonándose, sin grandes espectacularidades, pero con probada eficacia. Las razonadas exposiciones que año tras año hace el Jefe del Estado Mayor de la Armada, en el acto de la Pascua Militar, definitivas de unas directrices orgánicas, y la evaluación política que de su gestión y futuros proyectos formula el Ministro, constituye un excelente cauce informativo que la nación conoce y valora en su justa medida. Ya no se vive de espaldas al mar, a sus problemas y a sus inquietudes, y exponente de ello es esta conjuntada simbiosis, Marina-Gobierno, que traduce en eficaces cometidos el quehacer común de afanes compartidos y afinidades mutuas.

Nunca en el curso de los últimos años estuvo el país tan atento y pendiente de la Armada, tan cercano a sus vicisitudes. Las noticias de la Armada —lo palpamos corrientemente en los medios de comunicación social—, cuentan e interesan. Se valoran porque se analizan, y se analizan porque la pública opinión les concede el rango y alcance propio de un país, que tiene que seguir —son palabras recientes del Príncipe de España—, mirando al mar.

Estamos frente a un año decisivo y el engranaje debe proseguir su puesta a punto. Convincentes y se-

rias razones lo abonan así, y la empresa corresponde a todos. De la capacidad de superación, de esfuerzo disciplinado y mantenido, del entusiasmo y vocación definida, dependen en gran parte este futuro de la Armada que llega a todos en hechos y en actitudes.

Estas visitas importantes que prestigian a la Armada, y a quienes con lealtad insobornable la sirven y dirigen, constituyen también la mejor recompensa y el más preciado estímulo para el logro de esta intercomunicación feliz que hoy presiden e informan las relaciones Gobierno-Marina; Marina-Pueblo.





Relevo en el Departamento de Personal

Nombrado el Vicealmirante D. Vicente Alberto Lloveres para ocupar el cargo de Secretario General del Ministerio de Marina, y Jefe de la Jurisdicción Central, su vacante en la Jefatura del Departamento de Personal ha sido ocupada por el Vicealmirante D. José María de la Guardia y Oya, vinculado ya al Departamento en etapa anterior como Presidente que fue de la Junta de Doctrina de Personal.

El Vicealmirante De la Guardia y Oya, que cuenta con una brillante hoja de servicios, nació en El Ferrol del Caudillo en diciembre de 1914, 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 1966 a Capitán de Navío, y en 1971 a Contralmirante. El empleo de Vicealmirante lo obtuvo en 1973.

Entre sus mandos de mar se cuentan la lancha "L-I-2"; guardacostas "Uad Kert"; petrolero "Teide"; corbeta "Descubierta"; fragata "Sarmiento de Gamboa"; crucero "Miguel de Cervantes" y Jefe del Mando de Escoltas.

Otros destinos de embarco fueron: el crucero auxiliar "Mar Cantábrico"; crucero "Canarias"; submarino "C2"; buque escuela "Juan Sebastián de Elcano"; destructores "Alcalá Galiano" y "Churruca"; minador "Vulcano" y fragatas "Vicente Yáñez Pinzón" y "Vasco Núñez de Balboa".

Sus mandos en tierra fueron los de Comandante de Marina de Santa Isabel de Fernando Poo, Jefe del

CIAF, Jefe de la Octava Sección del Estado Mayor de la Armada, y también desempeñó destinos en la Jurisdicción Central, Estado Mayor de la Base Naval de Canarias; Subdirector de la Escuela de Armas Submarinas y Segundo Jefe de la Estación Naval de Soller; Jefe de Estudios de la OVAF del CIAF; Secretario General del Gobierno General de la Región Ecuatorial, y Presidente de la Junta de Doctrina de Personal.

Posee numerosas condecoraciones, entre ellas, la Medalla de Campaña; dos Cruces de Guerra; dos Cruces del Mérito Militar de 2.ª clase con distintivo blanco pensionada; Cruz del Mérito Militar de 1.ª clase con distintivo rojo; Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo blanco; Cruz y Placa de San Hermenegildo; Encomienda con placa de la Orden de Africa; Encomienda con placa de la Orden del Mérito Civil; Comendador de la Orden Nacional del Mérito Francés; Gran Cruz de San Hermenegildo; Gran Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco, y Gran Cruz del Mérito Naval con idéntico distintivo.

DOTACIONES, respetuosamente a las órdenes del Vicealmirante De la Guardia, le desea los mayores aciertos en su importante cargo.

Un barco, una historia

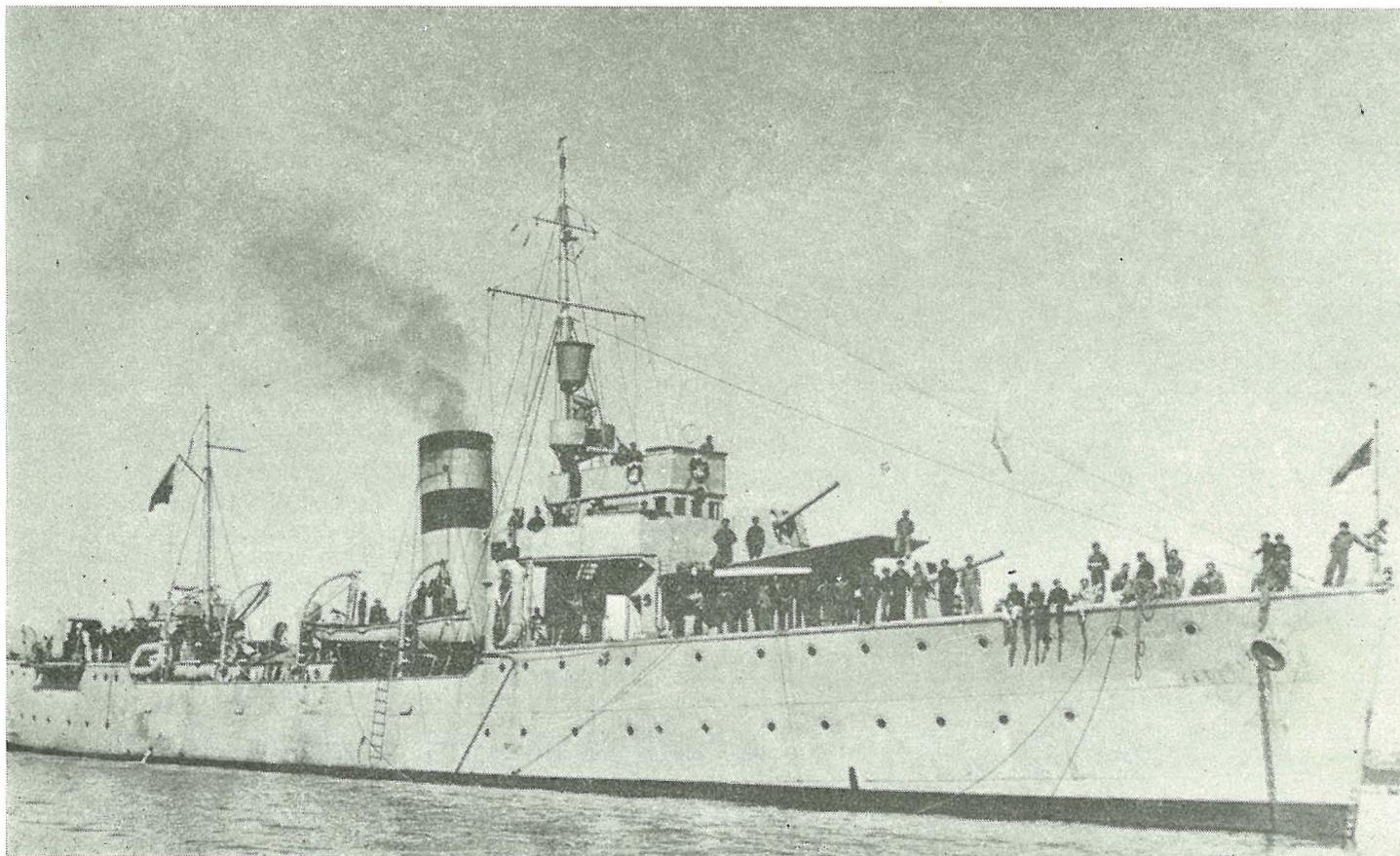
Los viejos cañoneros

Barcos que honraron sus nombres.—Todavía no hace muchos años, sus siluetas eran familiares en nuestros puertos; pero habrían de sucumbir al tributo inexorable de los tiempos después de largos, dilatados y generosos servicios. Habían nacido a impulsos de aquella famosa “Ley Miranda” de 1915, y la elección de sus nombres respondía a un respetuoso homenaje a la memoria de tres Jefes del Gobierno español asesinados por el anarquismo internacional. No habían sido personalidades directamente relacionadas con la Armada, aunque tanto don Antonio Cánovas del Castillo, como don Eduardo Dato, habían sido Ministros de Marina interinos, pero el sacrificio de sus vidas a

la Patria que tan abnegadamente sirvieron, les hacían dignos de figurar en los costados de las nuevas unidades navales, junto a insignes hombres de mar como Roger de Lauria, Ramón de Bonifaz, Mateo de Laya e Iñigo de Recalde, cuyos nombres ostentaban precisamente los cuatro cañoneros anteriores construidos según el programa de la Ley Ferrándiz de 1908.

“Cánovas del Castillo”, “Canalejas” y “Dato” fueron botados en Cartagena respectivamente en enero y diciembre de 1922, y julio de 1923. El coste presupuestario de cada uno fue de tres millones de pesetas. Tenían un desplazamiento de 1.335 toneladas, alcanzaban una velocidad de 15 nudos, con una potencia

El cañonero “Cánovas del Castillo”.



propulsora en máquinas de 1.700 caballos y poseían un armamento de cuatro piezas de 101 milímetros y dos de 47 milímetros antiaéreas (luego sustituidas por igual número de 76 milímetros) y dos ametralladoras. Dos de los cañones de popa se habían montado de manera que pudiesen hacer fuego por las bandas.

Los primeros años de navegación de estas tres unidades transcurrieron en el normal ejercicio de la actividad de los buques de su clase, formando parte de las fuerzas navales norteafricanas, concurriendo al desembarco de Alhucemas, colaborando eficazmente en los bombardeos sobre objetivos costeros, aprovechando su escaso calado y su adecuada artillería de tiro rápido. Sus servicios y comisiones se multiplicaban el "Dato", en octubre de 1928, condujo al Jefe del Gobierno General Primo de Rivera desde Canarias a Cádiz, y un año más tarde, relevaba en Valencia al "Canalejas" en su circunstancial cometido de prisión a flote, —bien atenuada por cierto—, del político Sánchez Guerra. En abril de 1934, habría de asistir a la ocupación de Ifni, y quedar adscrito más tarde a las Fuerzas Navales del Norte de Africa, a las que pertenecía al estallar el Movimiento Nacional, en el que tan glorioso papel desempeñaría. Entre tanto, sus hermanos "Cánovas" y "Canalejas" desempeñaban comisiones por aguas canarias o de Guinea Española, en las que años más tarde tanto "Dato" como "Cánovas" habrían de escribir las últimas páginas de sus honrosos diarios de navegación.

Las gloriosas singladuras de la guerra.—Al surgir la Guerra de Liberación, el "Cánovas" se encontraba en La Carraca; el "Canalejas", en Canarias, y el "Dato", en Ceuta. Los tres quedaron por tanto incorporados a la incipiente flota nacional, y en ella habrían de rendir notables servicios, sobre todo el "Dato", cuya heroica participación en el llamado "Convoy de la Victoria" merece ser recordada y contemplada como ejemplo de valor, patriotismo y pericia marinera.

El 5 de agosto de 1936, se formó desde Ceuta el primer convoy que habría de llevar a Algeciras el primer contingente importante de tropas de Marruecos. Teóricamente la flota republicana era la dueña del mar, y sus poderosas, pero desorganizadas unidades, ejercían el bloqueo del Estrecho. El mando nacional disponía de pocos efectivos para la protección del convoy y se comisionó para el difícil empeño, al "Dato", que mandaba el entonces Capitán de Corbeta don Manuel Súnico, en unión del pequeño guardacosta "Uad Kert" y del "Torpedero 19" para custodia de los buques de transportes. El éxito de la operación fue rotundo, no obstante haber sido el convoy atacado por el "Alcalá Galiano", buque de superior andar y potencia artillera, que sin embargo, fue rechazado por el nutrido fuego del valiente cañonero. Las tropas llegaron felizmente a Algeciras, pero el "Dato" habría de pagar un alto precio por su hazaña, pues dos días más tarde fue bombardeado por el "Jaime I" y otras unidades rojas, acribillándole e incendiándole, mientras fondeado se defendía bizarramente contra su potente adversario. Varado para evitar su total pérdida, sería reflotado y remolcado después a Cádiz, donde se reconstruyó rápidamente y en abril de 1939 ya

estaba de nuevo en servicio, totalmente remozado y en mejores condiciones marineras. Así pudo intervenir después brillantemente en apresamiento de contrabandistas y en nueve combates del Estrecho. Al final de la Guerra fué modernizado pasando a Palma y más tarde de estación en el Golfo de Guinea, donde habría de rendir su última singladura.

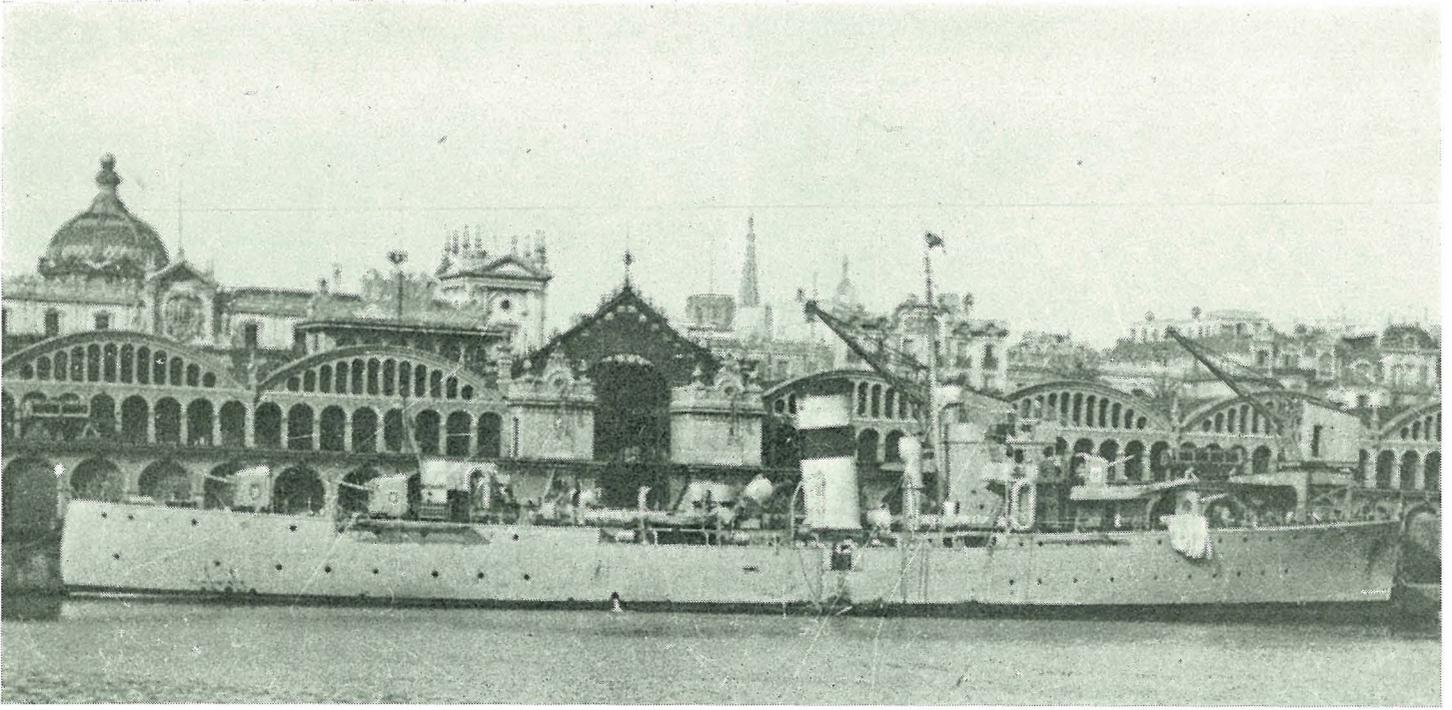
"Canalejas" y "Cánovas" tomaron también parte activa en la campaña, con estimables comisiones y servicios. El primero permaneció en aguas de las Islas durante bastante tiempo, pasando luego a la Península, donde tras ser reformado, se incorporó en 1938 a los famosos "cañoneros del Estrecho", y más tarde llegados los nacionales al Mediterráneo, operó basado en Vinaroz. Por su parte el "Cánovas", actuó intensamente en el Estrecho y en la protección del Ejército Nacional hasta Málaga, siendo el primer barco que entró en dicha ciudad, liberando a los cautivos del "Chávarri" antes de la ocupación terrestre malagueña, precisamente patria chica del ilustre prohombre cuyo nombre llevaba honrosamente en sus costados.

"Canalejas", "Cánovas" y "Dato" —"Los Tres Cerditos"—, como cariñosamente fueron conocidos y admirados, por la gente marinera de la guerra, soportaron no pocas dentelladas del "lobo feroz", del enemigo, y lo pusieron en fuga, con arrojo y serenidad, en no pocas ocasiones. Así, cuando en febrero de 1939, casi al filo ya de la total liberación del territorio nacional, tomaron parte en la revista naval frente al Caudillo, en aguas tarraconenses, llevaban sobre sus costados todo el esfuerzo vivo de las gloriosas singladuras de la Guerra.

En servicios ecuatoriales.—Terminada la Guerra española, la amenaza de la guerra mundial no dejó de cernirse sobre nuestras costas. Fueron momentos de tensa vigilia, conscientes de nuestra inferioridad naval tras el peso de una dura contienda. Afortunadamente la serenidad política del Caudillo mantuvo a España en la neutralidad, y las misiones de guarda y vigilancia en la que se emplearon nuestros cañoneros no encontraron mayores dificultades. Y ya en las primicias del difícil camino de la paz, el "Dato" sería destinado a salvaguardar la soberanía española en aguas de Guinea, donde años más tarde sería relevado por el "Cánovas". Ya con el "Canalejas" desguazado, estos dos esforzados cañoneros consagrarían sus últimos años al servicio de España y la Marina, en lo que entonces eran también entrañables parcelas de la patria.

El autor de este trabajo, que vivió el último adiós del "Cánovas" sobre aguas ecuatoriales, dedicó en sencillo homenaje de despedida el artículo, que publicado en el diario **Ebano**, nos permitimos revivir en emotivo recuerdo de aquellos viejos cañoneros:

"La última singladura.—Se nos fue para siempre el viejo "Cánovas" entre una despedida de campanas cálidas y un saludo de músicas y cohetes. Los pájaros marineros prendieron el viento de la nostalgia entre sus alas y todavía su antigua y firme silueta surcaba el agua, gallarda y suavemente. En el reloj del tiempo, las cuatro y media de la tarde; esa hora en que ya la



El cañonero "Dato".

propia tarde ecuatorial empieza a desangrarse en las veletas llenando de oro viejo el horizonte.

¡Viejo lobo de mar el viejo "Cánovas"! Allá en 1923, cuando España comienza a restañar hondas heridas y el pulso firme de una mano va a trazar un camino de paz y de grandeza, la mar acarició por vez primera sus costados. Aguas mediterráneas apadrinaron su primera singladura, y enseguida a Marruecos, a curtirse en el fuego y en la gloria. A convertirse en flotante avanzada de la Patria. Como el "Dato" y el "Canalejas", sus hermanos mayores. Como el "Laya" y el "Lauria" y aquellos otros cañoneros que en el paso del tiempo arriaron ya bandera para siempre.

En las plácidas aguas de Guinea su simpática y casi trasnochada figura con aquella chimenea de barco ochocentista, se hizo popular. La huella de los años parecía no hacerle mella. Siempre tan compuesto y remozado, con un lujo de toldos en despliegue y su cubierta antigua oliendo a limpia. Conocía el alma de estas costas, más allá del escudriñamiento de las cartas náuticas y tutelaba el litoral con aire bonachón, un poco a lo señor respetable, porque la paz había llegado de mucho tiempo atrás hasta las verdes y umbrosas estrellas de las tierras ecuatoriales de la Patria.

Pero un día llegó el relevo. Los invisibles timones de los radios cifrados se entrecruzaron por el azul de los canales poniendo en marcha el melancólico protocolo de la entrega; y un barco nuevo, de fina y arrogante silueta, un galgo de los mares, con ausencia de viejos fogoneros en sus sollados tomó su puesto. Otro barco venía con él, para con el respeto y devoción de la juventud por los mayores ofrecerle su apoyo y tenderle su mano, si con el largo navegar dolía flaquezas. No fue preciso, y el viejo "Cánovas", viejo pero orgulloso como si la prestancia de sus años mozos aún le acompañara, emprendió el último derrotero, dejando en el aire limpio de la tarde un penacho de humo, agitán-

dose en el cielo como un pañuelo de nieblas en una despedida silenciosa.

Y ahora, cuando llega la noticia del punto final de su viaje, mientras sus viejas cuadernas esperan resignadas el afilado tijeretazo del desguace rasgando sus entrañas, es preciso rendirle urgente y póstumo homenaje de admiración y de respeto. En su última singladura, Canarias-Cartagena, como si la mar gruñona y resabiada quisiera todavía, a prueba de méritos pasados, dejó oír su vozarrón en marejada. El "Cánovas", proa avante, recogió el desafío, pero los años pesan en la mar y precisó el sostén del lazarillo. Se le tendió la mano de un remolque y la celosa mar rompió el abrazo. El barco quedó encorvado bajo un peso feroz que le oprimía. Hubo que picar el cable, pero no cortó su navegar; y en su cuerpo viejo que aún conserva joven el espíritu, no caben vacilaciones. Avante se salió sobre el embate de una mar desmelenada precisamente en vísperas de su reposo eterno. Al arrullo de sus máquinas, todavía acompasadas y firmes, con ritmo y armonía en sus revoluciones, ganó el puerto designado. ¡Qué temblorosa voz incontinida en ese último "sin novedad" espeso y balbuciente sobre el éter por la emoción y noble orgullo del deber cumplido!

Cuando el antiguo cañonero, rebasado por última vez el lejano horizonte de alta mar, enfilaba el último puerto de su vida, el azar le hizo coincidir con la entrada de tres de las unidades más modernas de la Armada que regresaban de un ejercicio. El viejo "Cánovas" en alborozo de sus máquinas, espoleó sus hélices, siguió aguas en gallardo alarde juvenil y entró en línea con ellos. Como un simbólico contraste sobre el tiempo el pasado glorioso y el futuro esperanzador, llegaban hermanados hasta el puerto, donde las páginas marineras de un antiguo diario de navegación se cerraban para siempre."



Un vacío en la Armada

El pasado día 13 de abril, víctima de imprevista y repentina enfermedad, falleció en Madrid el Vicealmirante, Excmo. señor D. Teodoro de Leste y Cisneros, que ostentaba la segunda Jefatura del Estado Mayor de la Armada en el momento de producirse el triste suceso. La noticia al ser conocida llenó de auténtica consternación todo el ámbito de la Marina, sin distinción de grados o categorías, pues el Vicealmirante Leste que unía a sus altas dotes de mando y competencia profesional, una cordialidad y simpatía fuera de lo común, era respetado y querido de todos.

Con su pérdida, la Marina vive auténticos días de luto, y su entierro constituyó una impresionante manifestación de duelo. Dos días más tarde se celebró el funeral en la iglesia de San Jerónimo el Real, presidido por el Ministro de Marina, Almirante Pita da Veiga, a quien acompañaban los Ministros del Ejército, del Aire y Planificación de Desarrollo; Ex ministros, Almirantes, Jefes y Oficiales de la Armada, representaciones de los otros Ejércitos, y numerosísimos amigos del fallecido Vicealmirante, cuyo vacío irremediable se hace presente en la Armada.

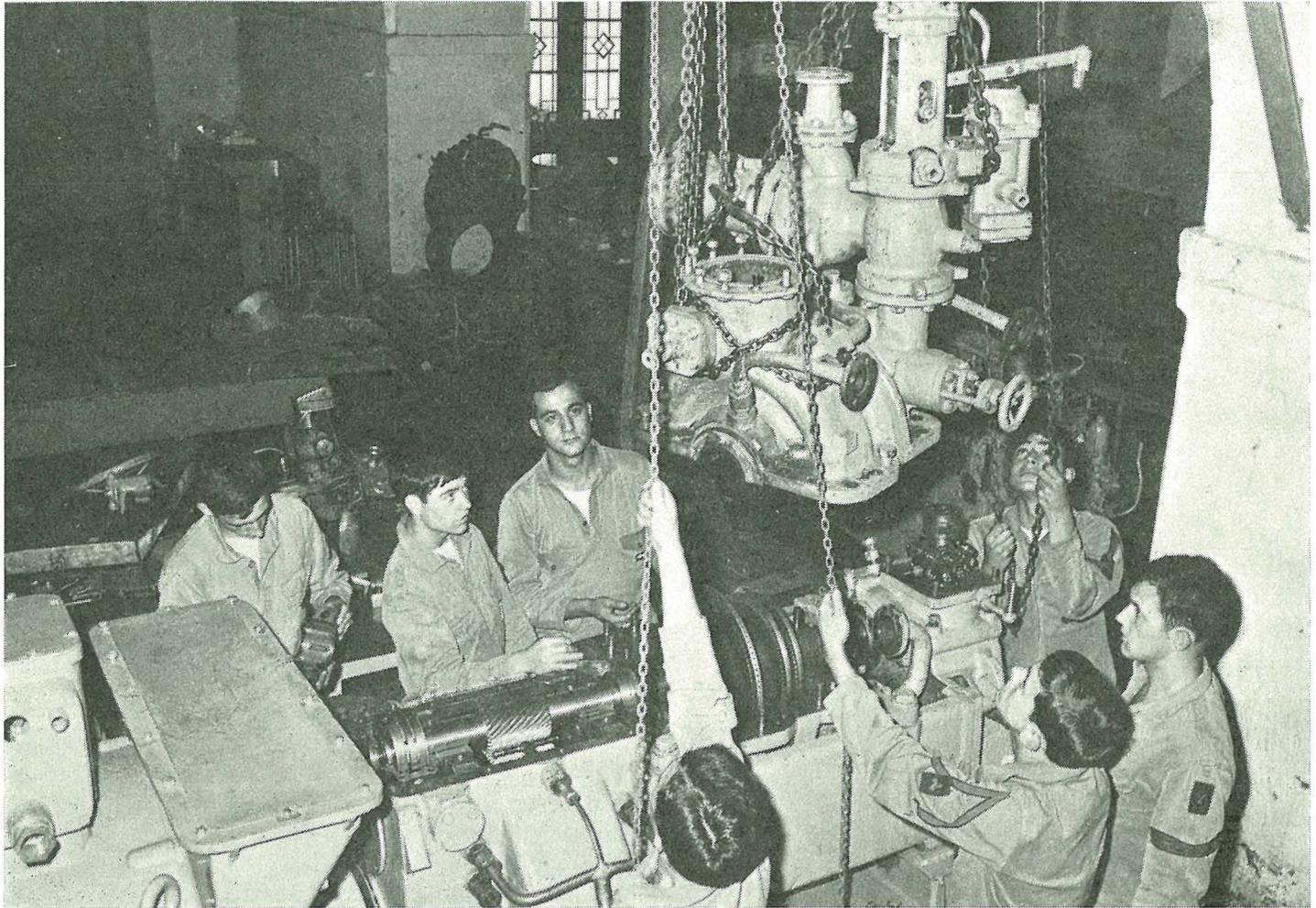
El Vicealmirante Leste había nacido en Madrid en 1915, ingresando en la Escuela Naval Militar en 1934. Le sorprendió el Movimiento Nacional embarcado como Guardiamarina en el buque-escuela "Galatea" y fue promovido a Alférez de Navío en mayo de 1939.

Estuvo embarcado en el crucero auxiliar "Mar Cantábrico"; crucero "Canarias"; destructores "Escaño", "Churruca", "Alcalá Galiano", "Almirante Antequera" y "José Luis Díez", y en el buque-escuela "Juan Sebastián de Elcano", como oficial; posteriormente como Jefe de estudios, Segundo Comandante y al alcanzar el empleo de Capitán de Fragata como Comandante del mismo. Además de este mando ha desempeñado los del minador "Tritón", y destructor "Escaño", y ya de Contralmirante fue Jefe del Mando de Escoltas.

Especialista en Artillería y Tiro Naval, diplomado en Guerra Naval, fue Agregado Naval de la Embajada de España en Washington, Jefe de la Secretaría del Ministro y Director de la Escuela de Guerra Naval, cargo que ostentó ya en el empleo de Vicealmirante. Posteriormente fue nombrado Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada, en cuyo destino le sorprendió la muerte.

Estaba en posesión de numerosas condecoraciones nacionales y extranjeras, entre las que destacan la Cruz, Placa, y Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, Gran Cruz del Mérito Naval, Gran Cruz del Mérito Aeronáutico, Legión del Mérito de los Estados Unidos, Medalla Naval de Servicios Distinguidos de Brasil, etc.

DOTACIONES, al hacerse eco de tan sensible pérdida, rinde tributo a la memoria de quien fuera un gran marino y un ejemplo de caballeros.



LA MARINA POR DENTRO

ESCUELAS EN LA ARMADA

A través de esta panorámica de cada número, en la que tratamos de mostrar "La Marina por dentro", en alcance sencillo y sin otras pretensiones que las de la divulgación de actividades y proyectos cuyo conocimiento debe ser familiar, queremos hoy fijar la atención en dos aspectos específicos, y muy relacionados entre sí, de la enseñanza naval. Dos escuelas de asoleada formación docente, notable vivero de auténticos especialistas, en cuya capacidad y eficacia para la formación de cuadros subalternos, descansa una parte importante del actual desarrollo de la Armada. El factor "hombre", de esencial atención en la

problemática naval, adquiere una justa dimensión valorativa en un grado de consciente responsabilidad a través de los centros de enseñanza y formación. La Escuela de Máquinas de la Armada en El Ferrol del Caudillo, y la de Electricidad y Transmisiones (ETEA), en Vigo, son dos logrados exponentes de esta simbiosis comunicativa entre tecnología y desarrollo, que al incidir sobre el país incide también en el alcance y progreso de la Armada.

Escuela de Máquinas: una actividad lograda.—Lo primero que llama la atención en la Escuela de Má-

quinas de la Armada, es el elevado número de alumnos que en ella realizan sus estudios. Aparte de formar profesionalmente al voluntariado a Cabos segunda en las aptitudes de talleres a flote, motoristas, máquinas y calderas, y a los marineros que en su servicio militar desempeñarán cometidos de esta índole, también se ocupa de instruir sobre los aparatos y las instalaciones de las modernas DEG-7 y de adaptar a la Marina de Guerra a los Oficiales de máquinas de la Marina Mercante para su ingreso en la Reserva Naval. También especializa a Oficiales en instalaciones en vapor, motores de combustión, combustibles y lubricantes y mantenimiento de helicópteros. Toda una vasta gama de conocimientos tan útiles en la formación de cuadros de la Armada, como en actividades del ramo en la vida civil. No es extraño, pues, que pasen anualmente por la Escuela no menos de setecientos alumnos, que comparten diez aulas teóricas, con una extensión media de sesenta metros cuadrados, concebidos bajo la más modernas técnicas pedagógicas, auténticos escenarios de aprendizaje para el marinero que quiere ser especialista. Mesas individuales, con la ventilación, iluminación y sonoridad adecuada para un máximo aprovechamiento profesional completan esta excelente disposición de medios.

Otras cinco aulas de semejantes características son las que se emplean para los cursos de especialización de oficiales, y una gran nave de más de quinientos metros cuadrados, con aparatos auxiliares, calderas, motores, etc., constituyen el aula especial de mantenimiento y reparaciones, realizándose en ella operaciones de montaje y desmontaje, calibración y regulación, etc., etc.

Otra aula, de 260 metros cuadrados, está dotada con dos motores de 500 CV y dos auxiliares de 50 CV,

cuya puesta a punto y regulación exacta ha de hacer el alumno durante el curso. Tiene esta aula un laboratorio para análisis de combustibles y aceites, comprobador de bombas, banco de pruebas de inyectores, etcétera.

El aula de vapor, de 310 metros cuadrados, ofrece al alumno turbinas seccionadas, aparatos auxiliares, maquetas, etc., con laboratorio de análisis para hacer las prácticas pertinentes a las aguas de caldera, completándose la formación de los especialistas a bordo de los buques que la Escuela tiene a su disposición para prácticas en la mar.

Dispone igualmente la Escuela de Máquinas de un amplio taller, de 820 metros cuadrados, con tornos, fresas, limadoras, etc., al objeto de ejecutar trabajos profesionales que permitan mayor habilidad y destreza, y las clases de dibujo son igualmente atendidas con material de primer orden para que el alumno pueda pronto diseñar, croquizar, interpretar y levantar planos de los distintos servicios de los buques que en su día habrá de manejar, complementando su formación un laboratorio de idiomas, para el práctico empleo a escala profesional de los mismos.

Los libros de textos son diseñados, creados, ilustrados y confeccionados en la misma Escuela, cuya Jefatura de estudios igualmente selecciona las colecciones de diapositivas que complementarán el sistema de enseñanza audiovisual.

La formación del alumno queda complementada con la dedicación deportiva que pueden ejercer en gimnasios, piscinas y campos deportivos, así como la instrucción militar que como profesionales de un Cuerpo armado deben reglamentariamente conocer. Nada, pues, se deja al azar o a la improvisación en



esta Escuela, cuya mejor credencial de eficacia son los altos índices de rendimiento que consigue.

La ETEA, mundo para la electrónica y las comunicaciones.—El sugestivo mundo de la electrónica y las comunicaciones tienen también ancho campo en la Armada. A pocos kilómetros de El Ferrol, en el galaico corazón vigués, la ETEA sienta sus reales. Electricidad, electrónica, comunicaciones; todo un amplio panorama de actividades técnicas donde se especializan Oficiales de la Armada, Ingenieros, Suboficiales y Cabos, en los tres grados: superior, medio y especialista.

En cada momento, un promedio de más de ochocientos alumnos familiarizándose con la electrónica, informática, alta escuela de electricidad, etc., garantizan la dotación de un personal capaz y efectivo en buques e instalaciones. Un personal experto en la interpretación de los complejos cuadros y recorridos de cables que gobiernan cualquier maniobra de tipo militar.

Aparte de ello, se imparten continuos cursos de aptitud de cuarenta y cinco días de duración para Cabos segunda de marinería seleccionados entre los que hacen el servicio militar forzoso y las convocatorias que se realizan para el voluntariado normal. Cada dos meses, pues, 160 hombres salen capacitados para cubrir destinos en servicios eléctricos de teletipos y timoneles en los distintos buques.

Toda la industria del país es testimonio vivo del valioso índice técnico que imparte la ETEA a su alumnado. La graduación y capacitación otorgadas por esta Escuela de la Armada, es un aval que se disputan laboratorios, astilleros, fábricas de equipos electróni-

cos, etc., en la búsqueda de personal técnico idóneo para los puestos de trabajo de más alta cotización.

No menos puede esperarse de aquel recinto de 2.700 metros cuadrados en la ría de Vigo, que alberga varios edificios bautizados con nombres simbólicos de personalidades científicas. Aulas y salas de estudio de diversa capacidad y aulas especiales para teletipos, desmagnetización, radar, sonar, mecanografía, comunicaciones, etc., con sus respectivos laboratorios de electrónica y electricidad dotados de instrumentación de precisión para medidas de microondas e hiperfrecuencias, así como un ordenador electrónico con "plotter" para diseños y cálculos. Otros laboratorios son para sistemas de control y servomecanismos y para calculadores analógicos con instrumentación para simuladores de funciones.

El curso escolar de la ETEA abarca desde el 1 de septiembre hasta el 31 de julio, con cuatro horas diarias de clases teóricas y el resto dedicado a la investigación y laboratorios, funcionando desde el año 1971 la sección de Ingenieros procedente de la Escuela de Estudios Superiores de la Armada, donde se han preparado previamente en matemáticas y física superiores. Su programa en la ETEA, abarca los circuitos integrados, microelectrónica y sistemas de amplificadores paramétricos, "laser" y comunicaciones especiales, con la prevista instalación de un sistema de levantamiento de diagramas de radiación de antenas que incluye para microondas.

Ulterius semper.—Es el lema de este centro modelo en su género. Lema que obliga a mucho, que compromete a la superación y al esfuerzo de cada día, objetivos previstos y logrados, para este amplio mundo que en la Armada suponen las comunicaciones, la electricidad y la electrónica.

**SIEMPRE HAY ALGO
QUE SABER**

El nombre de «FARON» en la Marina

El 9 de julio de 1793 zarpaba de El Ferrol una escuadra al mando de don Federico Gravina para reforzar a la del Océano, empleada en las operaciones del Rosellón. Reunidas a las órdenes de don Juan de Lángara, habían de tomar parte gloriosamente en el socorro pedido por los realistas franceses de Tolón y en las operaciones que siguieron al atacar la plaza un poderoso ejército de la Convención.

Un mes más tarde entran en Tolón las escuadras española e inglesa de Lángara y Hood, acudiendo a las llamadas de auxilio de los realistas toloneses que sufrían la dominación convencional. Enseguida saltaron a tierra fuerzas de desembarco, y la Marina española, siempre en la brecha, habría de cubrirse de gloria en los combates que iban a tener lugar en defensa de la plaza atacada por un numeroso ejército republicano, distinguiéndose en la toma de la importante posición de Ollioules la compañía de granaderos de batallones de Marina, mandada por el Teniente de Navío don José Montero de Espinosa.

Prolongada la batalla hasta el 26 de septiembre, el ejército republicano francés avanza en fuerza contra las posiciones dominantes de Faron y Pomet, atacando especialmente a ésta. La reacción de los defensores es enérgica y los enemigos son rechazados con grandes pérdidas. Mandaba todas las fuerzas aliadas como Comandante de armas, el prestigioso General de la Armada don Federico Gravina, que tanta gloria había de dar a España y a su Marina. El mando de Gravina abarcaba

las fuerzas de maniobra de los aliados: españoles, ingleses, napolitanos, sardos y realistas franceses; tanto de los ejércitos de éstos países como las desembarcadas marinería y tropa de las dotaciones de las respectivas escuadras. Era Gravina al principio del sitio, Jefe de Escuadra, y por sus méritos fue promovido a Teniente General de la Armada.

El más importante combate del asedio de Tolón tuvo lugar el 1 de octubre, precisamente en las alturas de Faron, y en el que Gravina resulta gravemente herido en una pierna. No obstante derrota a los convencionales que dejan sobre el campo de batalla, a más de numerosas víctimas, más de 300 prisioneros. El regreso de Gravina en una parihuela a la plaza fue apoteósico, ofreciéndole los representantes de la ciudad una corona de laurel como homenaje. Se distinguieron también de modo extraordinario en la acción el Sargento Manuel

Moreno, y muchos soldados de los batallones de Marina.

Siguen las operaciones a mediados de noviembre ante el ataque de los convencionales franceses, distinguiéndose frente al fuerte de "Malbusquets" un destacamento de cazadores de Marina, mandado por el Alférez de Navío don Benito Prieto. También una compañía de granaderos igualmente de Marina que con otra del Regimiento de Mallorca, acudió a su apoyo en el sector de Balaguier. El Capitán de Fragata, Jado de Cagijal, aunque herido, perseguía a los enemigos después de haberlos rechazado. El Teniente de Fragata, don Juan Lorente, caía heroicamente al frente de la tropa de su mando. La Marina española en estas operaciones procuraba batirse siempre en vanguardia y dando ejemplo a todos.

El 18 de diciembre, durante las operaciones de Tolón por las fuerzas aliadas, al ser atacada la plaza por los convencionales franceses, y ser decidido su abandono por los Generales en Jefe Lángara y Almirante Hood, previo oído el Consejo se procede al reembarco de las tropas que se había iniciado el día anterior. Lo dirige, con gran pericia, acierto y valor, el Brigadier de la Real Armada don Ignacio María Alava, distinguiéndose también en esta retirada el Teniente de Navío don Francisco Riquelme que, en la acción de destrucción organizada para no dejar al enemigo, recursos, bajo nutrido fuego enemigo y con gran riesgo, consigue incendiar con camisas de fuego dos fragatas cargadas con cuatro mil quintales de pólvora.

El Presidente del Gobierno en la Base Naval de Rota



En la mañana del día 23 de abril, llegó al Aeropuerto de la Base Naval de Rota, procedente de Madrid, el Presidente del Gobierno D. Carlos Arias Navarro, acompañado de los Ministros de Marina Almirante don Gabriel Pita Da Veiga, y Presidencia D. Antonio Carro.

A su llegada a la Base fueron cumplimentados por el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante González López; el Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, Almirante Moscoso del Prado; Contralmirante Jefe de la Base Naval, Gobernadores Civil y Militar de Cádiz, Alcaldes de Rota y Puerto de Santa María y otras autoridades.

Poco después de su llegada y tras pasar revista a las fuerzas que le habían rendido honores de ordenanza, el Presidente del Gobierno efectuó un recorrido por las instalaciones de la Base, y posteriormente a bordo de un helicóptero, sobrevoló la zona del Arsenal de La Carraca y el Polígono de Tiro "Janer", en San Fernando, desde el que desembarcó, para visitar más tarde la nueva factoría de Astilleros Españoles en Matagorda y presidir la botadura del petrolero "Amoco Europa", de la que fue madrina su distinguida esposa.

La visita del Presidente Arias a la Base Naval de Rota, y las palabras que en ella pronunció, fueron muy destacadas y comentadas en diversos editoriales y



comentarios de la presa nacional. “El desarrollo junto al mejoramiento de las cotas de bienestar que comporta —dijo en su discurso— nos impone también crecientes responsabilidades. Somos conscientes, de que ha llegado el momento de situar la defensa nacional al nivel que corresponde al desarrollo general de España. En estos años los españoles hemos contraído una deuda más con nuestras fuerzas armadas que han visto envejecer su material, mientras se atendía a las necesidades apremiantes de infraestructura social y económica, y es propósito del Gobierno, que el país cuente con las fuerzas armadas que le corresponde, perfeccionando sus cuadros, renovando su material

y potenciando en suma los efectivos de los tres Ejércitos”.

De verdadera empresa nacional, ha definido el Presidente Arias, al Programa Naval en marcha, porque la defensa nacional es el resultado de una conjunción de esfuerzos. España debe tener en suma, un Ejército a la altura de sus circunstancias socio-económicas.

El interés del Gobierno, es consciente de ello. Por eso, como acertadamente ha recogido un interesante editorial de un importante diario, conviene destacar el hecho de que el primer viaje oficial del Presidente del Gobierno a una provincia, se inicie con la visita y recorrido de una Base Naval.



CRONICAS e INFORMACIONES

AUTORIDADES

Ascensos.—Ascendieron a Vicealmirante, el Contralmirante D. Juan Carlos Muñoz-Delgado Pintó, y a Contralmirante el Capitán de Navío D. Jaime Díaz Deus.



Don Juan Carlos Muñoz-Delgado Pintó.



Don Jaime Díaz Deus.

Ascendió a General de Infantería de Marina, el Coronel de dicho Cuerpo D. Adolfo Marqués Fernández.

Destinos.—Desde la publicación de nuestro último número se produjeron los siguientes:

Almirante D. Felipe Pita Da Veiga y Sanz: Vocal-De-



Don Adolfo Marqués Fernández.

legado de la Junta Superior de Acción Social de la Armada y Presidente de la Delegación Permanente.

Vicealmirante D. Vicente Alberto Lloveres: Almirante Secretario General y Jefe de la Jurisdicción Central.

Vicealmirante D. José María de la Guardia y Oya: Jefe del Departamento de Personal.

Vicealmirante D. Juan Cervera y Cervera: Presidente del Consejo Directivo del Servicio de Suministros diversos del Ministerio de Marina.

Contralmirante D. Francisco Núñez de Olañeta: Presidente del Consejo Directivo del Servicio de Seguros Sociales del Ministerio de Marina.

Contralmirante D. Elías Vázquez Reyes: Jefe del Sector Naval de Baleares.

General de Infantería de Marina D. Carlos de Arriaga Guzmán: General Jefe del TEAR.

General de Infantería de Marina D. Adolfo Marqués Fernández: 2.º Jefe de la Comandancia General de la Infantería de Marina.

BANDERAS DE COMBATE

Presidida por el Capitán General de la Zona Marítima del Mediterráneo, Almirante Yusti Pita, en representación del Ministro de Marina, tuvo lugar en Palma de Mallorca, el acto de la entrega de una bandera de combate a la fragata "Baleares". En la ceremonia, que revistió extraordinaria brillantez, actuó de madrina doña Mercedes Montaner de Alcover, esposa del Presidente de la Diputación Provincial, quien, al hacer entrega de la Bandera al Comandante de la fragata,



Capitán de Fragata D. José María Sobrino de la Sierra, expresó su emoción al tener presente la inolvidable gesta del crucero "Baleares", que con el heroísmo de su tripulación, escribió una de las más gloriosas páginas de la Cruzada de Liberación.

Inmediatamente de realizada la entrega, subieron a bordo del buque madrina y autoridades, procediéndose a izar la enseña, celebrándose a continuación Misa de campaña y desfile de las fuerzas ante las autoridades asistentes.

BUQUES

Por un Decreto del Ministerio de Marina, se dispone que el primer buque porta-aeronaves de la Marina española que entre en servicio lleve el nombre de "Almirante Carrero", en homenaje a la noble ejecutoria del Capitán General de la Armada D. Luis Carrero Blanco, que ofrendó su vida al servicio de la Patria.

A partir del próximo septiembre, el crucero "Canarias" de tan gloriosa y entrañable trayectoria histórica, pasará a la situación de "disponibilidad", continuando dependiendo a todos los efectos del Comandante General de la Flota, y tendrá su base en El Ferrol del Caudillo. El Estado Mayor de la Armada propondrá la dotación que considere necesaria para dicho crucero, y al buque y a la dotación fijada le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 29 del vigente Reglamento de Situaciones de Buques.

El "Canarias" realizó sus primeras pruebas de mar en septiembre de 1934, por lo que su última singlatura tendrá lugar cuarenta años después. Con ella habrá de cerrarse una página viva y entrañable de la historia de la Marina, que bien merece el homenaje de todos los españoles.

CERTAMENES

Nuevamente el Salón Náutico Internacional de Barcelona, abrió sus puertas en su XII edición, y en ella —como en años anteriores—, estuvo también representada la Armada, que montó un moderno "stand", visitado por numerosísimos asistentes, a quienes llamó notablemente la atención por la variedad y atractivo de los elementos aportados.

El acto de la inauguración oficial del certamen, estuvo presidido por SS. AA. RR, los Príncipes de España, quienes estuvieron acompañados por los Ministros de Marina y Comercio, Subsecretario de la Marina Mercante, Autoridades barcelonesas y direc-



tivos del Salón, que fue también visitado detenidamente por SS. AA. RR., quienes se detuvieron especialmente en el "stand" de la Armada, en el que don Juan Carlos subió a bordo de un vehículo anfibio de nuestra Infantería de Marina, cuyo exterior examinó detalladamente, expresando su complacencia por la cuidada e interesante presentación del "stand".

Con independencia de dicho montaje, e igualmente como contribución de la Armada al realce del certamen, el puerto de Barcelona congregó a una nutrida representación de la Flota, crucero "Canarias"; destructores: "Roger de Lauria" y "Almirante Ferrándiz"; fragata: "Balears"; fragatas rápidas: "Alava" y "Relámpago", y el cañonero "Sarmiento de Gamboa", insignia del Capitán General de la Zona Marítima del Mediterráneo.

CONMEMORACIONES

Con motivo de la conmemoración del XXXVI aniversario del heroico hundimiento del crucero "Balea-

res", se ofició en la iglesia madrileña de San Ginés, un funeral en memoria de los tripulantes perdidos en la gesta y los demás caídos de la Marina durante la Guerra de Liberación.

Ocupaban un sitio destacado el Ministro de Marina, Almirante Pita Da Veiga, acompañado por el Presidente de la Hermandad Nacional de Marineros Voluntarios y altos mandos de la Armada, así como supervivientes del crucero, familiares y numerosos fieles.

CONDECORACIONES

En el Salón de Honor del Ministerio de Marina, el titular del Departamento Almirante D. Gabriel Pita Da Veiga, impuso la Gran Cruz del Mérito Naval a diversas personalidades civiles y militares, siendo acompañado en dicho acto por los Ministros de Ejército, Aire e Industria, así como por el General Jefe del Alto Estado Mayor, ex Ministro, señor López de Letona, autoridades del Ministerio y otros invitados.

El Ministro de Marina pronunció unas sentidas palabras poniendo de relieve los méritos que concurrían en los galardonados y su vinculación a los diversos aspectos de las actividades marítimas, contestando en nombre de los mismos el Subsecretario del Aire, quien hizo patente su gratitud y la de sus compañeros al Jefe del Estado y al Ministro de Marina las condecoraciones recibidas, manifestando el compañerismo que estos actos revelan, entre las Fuerzas Armadas y la Administración Civil.

Los galardonados fueron las siguientes personalidades: Teniente General Pérez de Eulate, Subsecretario del Aire; señor Pérez Hernández, Director General de Iberoamérica del Ministerio de Asuntos Exteriores; señor Pérez de Bricio, Director General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales; señor Rodríguez de Rivera, Director de Investigación de la Junta de Material; señor Olleros de la Rosa, Presidente de la Empresa Nacional "Bazán"; General Franco González Llanos, Gobernador Militar de La Coruña; Vicealmirante De la Guardia y Oya, y Contralmirante Márquez Piñero.

MANIOBRAS

En aguas de Carboneras, de la provincia de Almería, tuvieron lugar las tradicionales maniobras conjuntas navales hispano-norteamericanas en las que han participado un total de diez barcos, cuatro españoles y seis norteamericanos.

La "Operación Carboneras 74" ha consistido esencialmente en una operación anfibia completa, culminada por un desembarco en la playa, y además de los buques mencionados participaron en la operación por parte española un batallón de desembarco reforzado de Infantería de Marina y una unidad de buceadores de combate, mientras que por parte americana lo hizo un batallón de Infantería de Marina.

Los ejercicios de desembarco en la playa fueron presenciados por el Capitán General de la Zona Ma-

rítima del Mediterráneo, Almirante Yusti Pita, Comandante General de la Infantería de Marina, General Martínez de Galisonga, Gobernador Militar de Almería y otras autoridades.

Las maniobras navales hispano-italianas que iban a tener lugar en aguas de Baleares el pasado mes de marzo, fueron suspendidas debido a la crisis petrolífera, que ha afectado esencialmente a las unidades de la Marina de Guerra italiana, cuyas actividades marítimas de su flota en puertos extranjeros quedaron canceladas debido a la escasez de combustible.

MARINA MERCANTE

El Vicealmirante D. Enrique Amador Franco, hasta ahora 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.

Nació en Játiva, el Vicealmirante Amador ingresó en la Escuela Naval de San Fernando en 1927, siendo promovido a Alférez de Navío en 1933. Durante la Guerra de Liberación estuvo embarcado en el cañonero "Dato", con el que tomó parte en la operación del paso del Estrecho, con el llamado "convoy de la victoria" el 5 de agosto de 1936. Posteriormente transbordó al crucero "Canarias", en el que hizo el primer año de la campaña, y más tarde embarcó en el crucero auxiliar "Rey Jaime" y en el crucero "Navarra".



Desempeñó los siguientes mandos de mar: dragaminas "Nervión", fragata "Vicente Yáñez Pinzón", fragata "Magallanes" y 21 Escuadrilla de Destruyores.

En tierra desempeñó entre otros los cargos de Subdirector de la Escuela Naval Militar, Agregado Naval a la Embajada de España en Lisboa y Presidente de la Junta de Doctrina de Personal.

Como Contralmirante fue Director de Reclutamiento y Dotaciones y 2.º Jefe de la Casa Militar de S. E. el Jefe del Estado, y ascendido a Vicealmirante en julio de 1971, continuó en dicho destino siendo nombrado Comandante General de la Flota en julio de 1972, y Jefe de la Jurisdicción Central y Secretario General del Ministerio de Marina en septiembre de 1973.

Es especialista en Artillería y Tiro Naval, y efectuó cursos en la Escuela de Guerra Naval, Ceseden, y Escuela de Funcionarios de la Administración Civil de Alcalá de Henares.

Es Vocal de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja y Presidente de la Junta Nacional de la Cruz Roja del Mar, estando en posesión de importantes condecoraciones nacionales y extranjeras.

ORGANIZACION

Un Decreto del Ministerio de Marina, reactivó la organización de la Armada en el archipiélago balear, constituyendo bajo el mando de un Contralmirante el Sector Naval de Baleares.

Dicho mando atenderá a las funciones orgánico-administrativas desempeñadas anteriormente por la Comandancia General de la Base Naval de Baleares y aquellas que en el ámbito naval resulte procedente atribuirle, según reza el decreto, que igualmente expone las circunstancias que aconsejan la reactivación del mando y que entre otras son las siguientes:

La evolución geoestratégica del Mediterráneo occidental y con ella los postulados actuales de nuestra política exterior respecto al área considerada en el orden estratégico, así como la acrecentada importancia del archipiélago balear en el contexto de nuestro dispositivo general de defensa y la necesidad de adecuar nuestra infraestructura de apoyo a unas fuerzas navales de creciente capacidad operativa en el aspecto táctico.

NECROLOGIA

A consecuencias de un desgraciado accidente, al chocar en vuelo dos helicópteros de la Armada, un "Huey Cobra" y un "Hughes", cuando tomaban parte en unos ejercicios sobre las marismas del Guadalquivir, perdieron la vida en acto de servicio, el Capitán de Corbeta Oliví y González Pumariega, Jefe de la Sexta Escuadrilla de Helicópteros; los Tenientes de Navío Díez de Rivera y de Hocés y Goyanes Blanco y el Marinero fotógrafo Gutiérrez Pacio.

En la capilla de la Base Naval de Rota tuvieron lugar al día siguiente del suceso, solemnes honras

fúnebres, con asistencia del Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, que representaba al Ministro de Marina, Autoridades navales, aéreas y civiles, familiares, amigos y compañeros de las víctimas, así como representaciones de las diversas unidades y dependencias de los tres Ejércitos en sentida manifestación de duelo.

VISITAS

El Príncipe de España en el Ministerio de Marina.—

S. A. R. el Príncipe de España D. Juan Carlos de Borbón, efectuó un visita al Ministerio de Marina, donde le fueron expuestos con gran detenimiento los diversos programas de la Armada a varios plazos, así como las actuales actividades de la Marina de Guerra.

Su Alteza fue recibido y despedido a su llegada y salida del Ministerio por el Ministro de Marina Almirante Pita Da Veiga, y cumplimentado en el curso de su visita por las Autoridades navales del Departamento.

El Presidente del Gobierno en el Ministerio de Marina.—

El Presidente del Gobierno D. Carlos Arias Navarro, a quien acompañaban los Ministros de la Presidencia D. Antonio Carro, y de Información y Turismo D. Pío Cabanillas, efectuó una visita informativa al Ministerio de Marina, en el curso de la cual, y tras unas palabras de bienvenida del titular del mismo, Almirante D. Gabriel Pita Da Veiga, le fueron expuestos los diversos aspectos de las actividades, realizaciones y proyectos en curso de la Armada, relativos a organización, programa naval, personal, y otras facetas específicas del Departamento.

Visita del Ministro de Marina a la Zona Marítima del Estrecho.—

El Ministro de Marina Almirante D. Gabriel Pita Da Veiga, efectuó una visita oficial a la Zona Marítima del Estrecho, en la que fue acompañado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada; Almirante Jefe del Apoyo Logístico y otros altos Jefes de

la Armada. El Ministro fue recibido en San Fernando, tras rendírsele los honores de ordenanza, por el Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho y Autoridades civiles y militares, comenzando su visita por el Centro de Apoyo Anfibio de Puntales, que inspeccionó detenidamente, y seguidamente el Polígono de Tiro Naval "Janer", visitando en primer lugar el "Caf-tan" y a continuación la Escuela de Artillería y Tiro

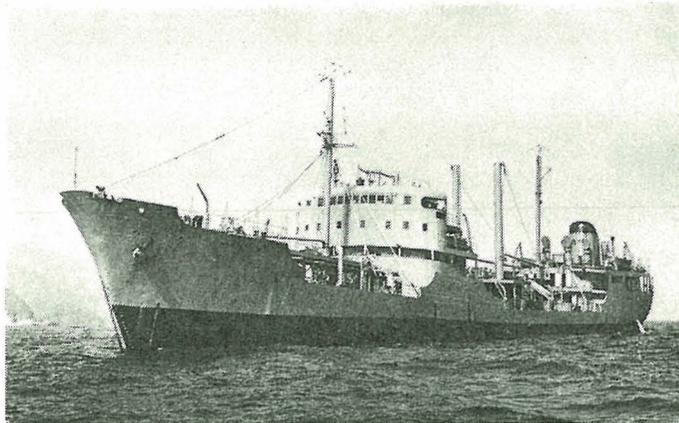


Naval. Más tarde visitó las instalaciones del Tercio de Armada, en donde le fueron mostrados los vehículos anfibios, tipo LVTP, en sus diversas acepciones. Terminada esta visita se trasladó al Club de Suboficiales de San Fernando, donde le fueron mostrados los planos de las obras de ampliación de dichas instalaciones, a las que el Ministro prometió su apoyo.

En el segundo día de su visita, el Ministro recorrió detenidamente las instalaciones del Helipuerto de la Base Naval de Rota, a la que llegó a bordo de un helicóptero, siendo informado sobre las diversas actividades que allí se desarrollan. Por la tarde se trasladó también en helicóptero al Arsenal de La Carraca, y a continuación giró una visita a las instalaciones de la Empresa Nacional "Bazán", inaugurando un nuevo taller, en donde se puso la quilla al primer patrullero pesado. A primeras horas de la noche acudió al Club Naval de Oficiales, donde pronunció unas palabras, en las que hizo patente su satisfacción por la visita efectuada a aquella zona, dedicando finalmente un emocionado recuerdo el Capitán General de la Armada D. Luis Carrero Blanco.

Visita del Ministro de Marina a Brasil.—Nombrado Embajador Extraordinario para la toma de posesión del Presidente electo del Brasil Ernesto Geisel, el Ministro de Marina Almirante D. Gabriel Pita Da Veiga, asistió en nombre del Gobierno español a dicha solemne investidura, regresando tras una semana de estancia en aquella nación, en la que fue objeto de numerosas atenciones.





Todos pueden escribir

COSAS DE BARCOS

Por J. Puente

Con frecuencia leemos en la prensa catástrofes relacionadas con buques petroleros, por causa del mal tiempo y los efectos del arrufo o quebranto a que se halla sometida una estructura inadecuada o un estado deficiente del material. En otros muchos casos la pérdida de éstos suele ser motivada por fallo humano directo, por incapacidad, ignorancia, descuido o "machismo".

Llevado de mi afición al mar y a la propulsión de buques por motores Diesel, embarqué en el buque tanque "Teide", de nuestra Armada, de 8.030 toneladas de desplazamiento "Standard" y 97 hombres de dotación. No me defraudó este buque y mi estancia en él, colmó mi curiosidad y satisfizo plenamente mis deseos de conocer el sistema de suministro de combustible por ambas bandas al mismo tiempo, en navegación normal, así como el porqué de posibles y frecuentes accidentes en la navegación mercante.

Nuestras navegaciones eran constantes entre los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Tánger, Melilla, Ceuta y algún viaje al Norte, Mediterráneo y Guinea. La Cepsa carecía entonces de suficientes petroleros adecuados para la descarga de gasolina a la distancia que requería la longitud del muelle que teníamos asignado en Las Palmas y del tonelaje medio para maniobrar en el puerto de Melilla, por cuyos motivos, entre otros, nuestra Marina prestó este petrolero durante varios años a la citada compañía, hasta que ésta pudo solucionar el problema.

Nuestra preocupación principal siempre fue la seguridad del buque a base de mucha estaqueidad en la cubierta de descarga de combustible, degasificación de cualquier zona, observación del personal novato y constantes ejercicios de contra incendios, no ignorando que las reacciones de las personas, "a la hora de la verdad", guardan notable distancia con dichos ejercicios. Absorbían nuestra atención los imprevistos y una vez era un marino que abría una lata de pintura a golpe de martillo de acero y rasqueta o trabajaba con llaves de este material en lugares peligrosos u otro que fumaba plácidamente a la luz de la luna, sobre los pasamanos de la cubierta de tanques, o se introducía en éstos sin protección, produciéndole el consiguiente mareo. Aprendí con asombro que aquellos que entraban en los tanques en estas condiciones, naturalmente por comodidad y sin conocimiento del Mando, sólo se empezaban a preocupar cuando les picaban las fosas nasales o los ojos, si habían contenido gasolina o gas-oil respectivamente. Dos madrugadas fuimos alertados en la cámara de máquinas por incendio producido en la carbonilla grisienta de los colectores de aire de barrido de los motores principales.

Nuestro buque era una buena escuela y sé de muchos marineros que cumplieron su servicio militar en el buque tanque "Teide" y después continuaron su vida civil como estupendos especialistas en este tipo de buques.

Como muestra citaré la de un fogonero, de Almería, que embarcó en Las Palmas en un petrolero sueco con ánimo de aprender este idioma y así dedicarse más fácilmente a la navegación. Pasado un año le encontramos en una cafetería en Santa Cruz de Tenerife, en unión de otros cuatro muchachos rubios de rostros añiados. Llevé una gran alegría y le di un fuerte abrazo, como se merecía. Recordamos tiempos de su licenciamiento y le pregunté: "¿Cómo va tu aprendizaje del idioma sueco?" Me contestó: "Míe uzté, ni na, ni na, ni palabra, ezo e muy difícil".

"Entonces, ¿cómo te arreglas?" "Muu fácil, verá uzté". Me presentó a sus hasta entonces callados amigos, a quienes no podía por menos que observar descuidadamente y que como me suponía eran suecos de la dotación de su barco, pero... vaya sorpresa. Todos hablaban un cerrado y simpático castellano andaluz.

Es sabido que en todos los buques de nuestra Marina existe una persona dedicada al servicio de cartería. Suele elegirse la más idónea a juicio del Mando y en la mayoría de los casos con categoría de Cabo o Suboficial, con iniciativa y hábil en solucionar cuantos problemas de índole particular se presentan entre el personal.

Independientemente de los interesados, pocos son los que conocen de la impaciencia con que diariamente son esperados a bordo a una hora fija las cartas o paquetes, en los diversos puertos, por los dotaciones.

Me encontraba embarcado en el buque tanque "Teide", en donde desempeñaba la misión de cartero un Cabo Primero, muy capaz, a quien yo me atrevería a juzgarle con una excesiva timidez. Cierta día estábamos atracados a uno de los muelles de Santa Cruz de Tenerife, en donde la hora habitual de llegada a bordo del mencionado cartero, era la de las 12 del mediodía y no la de las 3 de la tarde, como entonces sucedió. La recepción del cartero fue de las que hacen época, pasando la bronca de mano en mano de acuerdo con las diversas categorías, y éste siempre imperturbable, aguantó el chaparrón estoicamente.

Días más tarde, al salir de a bordo oí que un Suboficial le decía: "Cabo Fulano, ya sabes, pasas por aquí y te echo el lazo". Me intrigó y pregunté: "¿Qué pasa?" "Nada de importancia, —me dijo aquel—, el otro día llegó a bordo a las tres de la tarde, porque se le desconectó el cable del carburador del motociclo y estuvo conduciendo por Santa Cruz hasta que se le terminó la gasolina".

En cierta ocasión, a mi retorno de franco de noche, encontrárame a la sazón embarcado, el vigilante del portalón a quien sus compañeros tenían por algo "chalao", anunció mi llegada con cuatro pitadas de Comandante de Buque. Se armó el clásico revuelo y extrañado el Segundo Comandante de mi solitaria presencia, le preguntó al vigilante: "¿Por qué toca usted cuatro pitadas si el que llega es el Teniente Puente?" Contestó: "Es que es mi paisano".

Sucedió en la calle Real de El Ferrol del Caudillo: Una chica contempla con disimulo a un marino desde un primer piso. Este se da cuenta y la dice: "Guapa, por favor, dame un alfiler, si puedes." Ella le contesta: "Un momento y te le doy." El socarrón insiste: "Mira, cielo, para que no se pierda, pínchale en un "chusco".

El retiro o balance de una vida

Por Ramón Ribas Bensusan

El pase a la situación de "Retirado por haber cumplido la edad reglamentaria", llega siempre sorprendiendo. Los años, conforme se avanza en la vida, pasan mucho más rápidamente —en sentido relativo— que en la juventud. En esta edad se piensa siempre en el futuro, en llegar; por ello, la duración de los años da la sensación de ser más larga. Por el contrario, en el último tercio de servicio activo, al valorar el tiempo en su medida, es cuando descubrimos su implacable ritmo constante.

Cuando llega la hora del retiro, por imperativo de la edad, finaliza una larga etapa al servicio de una Corporación y llega el momento de hacer "balance".

La razón de estas líneas tiene un nom-

bre: don Eduardo Chorot Castro, Oficial de Arsenales (mecánico conductor), que con fecha 2 de febrero de este año ha pasado a la situación de "Retirado por haber cumplido la edad reglamentaria", después de 37 años al servicio de la Armada. Este hecho me obliga a resaltar su cotidiana labor durante tantos años, para ejemplo de todos.

Conocí a Chorot en 1955, en las Fuerzas Navales del Norte de África, y durante dos años fui testigo de su comportamiento. Su mayor cualidad era desarrollar su trabajo con la mayor sencillez y naturalidad, sin llamar la atención, pero con la máxima eficacia. Su extraordinario celo y amor al servicio, constancia, laboriosidad y competencia profesional hizo posible lograra el máximo rendimiento del material a él

encomendado —a pesar de sus muchos años— todo ello por el cuidado prestado durante las horas necesarias para su mantenimiento.

Desde 1964, hasta el momento de su retiro, ha permanecido esos diez años en un mismo destino, en el cual sus cualidades profesionales y humanas no han podido pasar inadvertidas, ya que su sencillez era sólo un fiel reflejo de su alto espíritu militar.

Esta callada y eficaz labor —ha resaltado con su vida profesional el significado de la palabra "sencillez"— debe, en justicia, ser destacada, y, a su tranquilidad de conciencia del deber cumplido, se une la admiración y el respeto de todos los que tenemos la suerte de conocerle.

«Información y Propaganda»

Por Javier Esparza Payá

Todos sabemos cuánto puede influir en la mente, en las ideas de los jóvenes, una persona con dotes persuasivas o simplemente con un determinado ascendiente sobre la mayoría de los compañeros, motivado por sus cualidades físicas en el deporte, en los estudios, etc. Decimos esto, porque una de las causas por las que se licencian muchos Cabos Especialistas al finalizar su primer compromiso con la Armada, es precisamente por esa influencia perniciosa que sobre los demás, ejercen algunos individuos que no desean seguir en el Escalón de Especialistas y con su decisión, arrastran a los demás.

Se da la circunstancia de que, actualmente, se calculan en un 50 % los Especialistas que se licencian al finalizar su período inicial de tres años con la Marina, de forma que nuestro déficit de esta clase de personal —tan esencial para la Fuerza Naval— asciende, en números redondos a 2.500. Como es lógico y natural, un Especialista que cuesta tanto de formar en nuestras Escuelas, si se licencia a los tres años de servicio, no presta el rendimiento que debiera a nuestra Armada. Para evitar estos masivos licenciamientos, sabemos que están en avanzado estudio (y de hecho ya se han tomado algunas medidas muy importantes), los problemas que

se detectaron en la encuesta que se realizó recientemente entre los Especialistas de la Armada embarcados. Pero dado que el tiempo apremia y lo importante no sólo es atraer a nuevas promociones de jóvenes a la Armada, sino retener a los Cabos ya formados, se considera que una información directa y a todos los niveles en los buques y Dependencias, especificando las mejoras a obtener en breve, influiría poderosamente en el ánimo de muchos de los Cabos que en la actualidad piensan licenciarse, por considerar que el ya famoso eslogan de: **Muchacho, la Marina te llama**, no corresponde a la realidad de lo que ellos esperaban al alistarse.

El problema de los Especialistas es grave y de urgente necesidad su solución, como en discursos recientes se hicieron eco de ello nuestro Ministro y el Jefe del Estado Mayor de la Armada. Por ello mismo, si a los actuales Especialistas se les informa directamente, de forma continuada y con arreglo a un programa previamente determinado por la Superioridad, de todos y cada uno de los beneficios que se espera concederles al entrar en vigor en su totalidad el desarrollo de la Ley número 19/73, así como de otras disposiciones complementarias, no cabe duda que se

quedarán en nuestra Armada en su inmensa mayoría, al ver su porvenir mucho más firme y claro, aparte de que su decisión de quedarse, arrastrará a otros indecisos a quedarse también o bien su misma propaganda positiva, convencerá a amigos y compañeros de su ciudad, de su pueblo a engrosar en el Escalón de Especialistas.

Y como final de lo anteriormente expuesto, otra sugerencia: Aparte de la información dicha —repetimos que debe ser directa y a todos los niveles en buques y Dependencias— no olvidemos que la propaganda en todos los medios audiovisuales de comunicación social, influye poderosamente en las mentes de todos, pero en especial de la juventud, pero... ¡no se debe prometer en esa propaganda, más de lo que se pueda ofrecer a nuestros futuros Especialistas!, que pueda dar lugar a futuras decepciones. Mantengamos, pues, una política de propaganda dinámica y eficaz, así como una información cordial y sincera para todos, de forma que la puerta abierta por la nueva Ley de Especialistas, sea muy ancha y responda a las esperanzas depositadas en ella y así solucionar al menos en parte, el problema de la Fuerza, en lo que a Cabos Especialistas se refiere.

UN LIBRO PARA LEER



Los libros de la muerte del Almirante Carrero

La indignada tristeza y dolido estupor que siguieron a los días del cobarde asesinato del Capitán General Carrero Blanco, dejaron en el ánimo de todos los españoles acusado impacto. No habrían pues de tardar en salir a la luz pública, libros sobre el trágico suceso que de inmediato captaron la mayor atención en todos los sectores de la vida del país. Sin que pretendamos hacer una crítica detenida o metódica de cada uno de ellos, vamos a dar constancia en esta sección de los condicionantes que a nuestro parecer les han informado. La noticia aún duele con directa herida y el respeto y admiración que la noble figura del Almirante nos merece, excusan de cualquier crítica polémica, que pudiera crearse o surgir en torno de estos libros.

El primer libro que salió a la calle, y casi de inmediato se convirtió en "best seller", fue el de Joaquín Bardavío, antiguo Jefe del Gabinete de Prensa de la Presidencia del Gobierno, autor con anterioridad de algún notable ensayo. Fue por tanto un libro directo que relató a los españoles, junto a facetas ya conocidas del tremendo crimen, aspectos del no menos tremendo impacto que en propios y extraños motivó el hecho. El libro se lee con interés y tiene buenas ilustraciones. Es de tipo manejable y el estilo en algunas fases desenfadado y desenvuelto. Su título es "La crisis", ya de por sí significativo, con un subtítulo

de más amplio alcance aclarativo: (Historia de quince días). Y efectivamente, en esos quince días, sus previsiones y sus efectos traza Bardavío su trayectoria.

El segundo libro, de mayor amplitud en páginas y grabados, es de Rafael Borrás Bertriú, y un equipo de colaboradores de la Editorial Planeta, que es quien lo edita y se llama "El día que mataron a Carrero Blanco". En cierto modo es un libro documento, pues contiene mucha información suplementaria. Quiere ser como un documental de los hechos que se centran en la muerte del Almirante, y a través de sus capítulos pasa revista al luctuoso suceso y a las consecuencias que de él se derivaron. No hay que discutirle tampoco su interés, aunque a nuestro modesto juicio tiene algún innecesario "relleno". La cronología de los hechos; los comentarios al magnicidio con editoriales y comentarios de periódicos; las noticias que no lo fueron, es decir, que quedaron oscurecidas por el acontecimiento, salen también a la palestra, con las semblanzas de los distintos Gobiernos del Almirante Carrero y del actual Presidente Arias Navarro. Es como una especie de hemeroteca personal, de indudable utilidad en la síntesis de aquellos días.

Cuando se redactan estas líneas está a punto de aparecer otro tercer libro, que puede decirse va a ganar en expectación a los dos primeros. Se trata del libro del Ministro de Educación y Ciencia del Gabinete anterior D. Julio Rodríguez, y que lleva por título "Impresiones de un Ministro de Carrero Blanco". A primera vista tiene la ventaja sobre los demás de que se trata del libro de un testigo de excepción "desde la fila cero", y su inminente publicación, como decimos, ha despertado de antemano expectación inusitada.

Y hasta aquí los libros sobre la muerte del Almirante. Esperemos que también haya otros sobre la vida y la obra, de la que tanto hay que aprender.



BIENESTAR SOCIAL EN LA ARMADA

Objetivo: viviendas para todos

Aprobado por la Dirección General de la Vivienda, el programa de construcción de viviendas para el año en curso, los arquitectos preparan con carácter de urgencia los proyectos de obras a realizar. Este párrafo que en su brevedad, laconismo y concisión pudiera parecer el "flash" de una noticia de agencia de prensa, contiene un amplio alcance de dimensión social y es un gratísimo mensaje de esperanzadoras perspectivas en el ánimo y deseo de uno de los problemas sociales de mayor envergadura de nuestro

tiempo: el de que haya viviendas para todos, dentro de un marco digno y asequible.

Como un gran paso adelante en esta aspiración, en El Ferrol del Caudillo se van a edificar en las cinco parcelas adquiridas por el Patronato de Casas de la Armada al Instituto Nacional de la Vivienda en el Polígono de Carranza, una serie de viviendas de distintos tipos y dimensiones, a cuyo término habrá de quedar totalmente resuelta las necesidades de aquella Zona Marítima, con respecto a Suboficiales y Cabos. Para



un mayor conocimiento de los futuros beneficiarios, nos complacemos en describir, según datos que el Patronato amablemente nos facilita, la distribución, emplazamiento y características de las viviendas aludidas.

En las dos primeras parcelas —III-22 y I-6— los arquitectos estudian la distribución de la superficie total con objeto de racionalizar la construcción y ubicar adecuadamente el número de viviendas. Con respecto a ellas no se ha fijado todavía el total de viviendas a construir.

En la parcela I-1 se proyecta construir un edificio con diez plantas altas y con cuatro viviendas por planta. Dos edificios con ocho plantas altas y con dos viviendas por planta; y un edificio con ocho plantas altas, con cuatro viviendas por planta. En total 104 viviendas, con superficie construida de 100 metros cuadrados aproximadamente y además bajos comerciales, con una superficie total de 1.520 metros cuadrados.

En la parcela I-2 se levantará un edificio con ocho plantas altas y con ocho viviendas por planta; dos edi-

ficios con ocho plantas altas y con cuatro viviendas por planta y un edificio con ocho plantas altas y con seis viviendas por planta, En total 176 viviendas construidas, con 90 metros cuadrados aproximadamente y bajos comerciales, con superficie total de 2.000 metros cuadrados.

En la parcela I-9, igualmente, un edificio con ocho plantas altas y don doce viviendas por planta, resultando un total de 96 viviendas, con superficie construida de 80 metros cuadrados y además planta baja comercial, con 1.036 metros cuadrados.

Con respecto a Marín, donde el déficit de viviendas se hace notar también, se proyectan edificar en terrenos propiedad del Patronato y junto a viviendas allí existentes, diez casas, de 150 metros cuadrados y veinte de 140 metros cuadrados, para jefes y oficiales. Estas viviendas están en Mollabao, con frente a la calle Manuel del Palacio, y sus plantas bajas se destinarán a porches cubiertos, garajes y otros servicios comunes. También dentro de la propia ciudad de Marín, dentro del sector llamado Sequelo, y al lado de las construcciones actuales destinadas a suboficiales, se van a construir para suboficiales 25 viviendas, de 100 metros cuadrados, y 20 de 90 metros cuadrados. Con este plan de construcciones se habrá de solucionar el problema de la vivienda no sólo para los destinados en la Escuela Naval Militar, sino para los destinados en la Flotilla y buques de base permanente en Marín.

Por último, en esta fase, y en Las Palmas de Gran Canaria, en la Avenida Marítima del Norte y en terrenos también propiedad del Patronato, se proyecta la construcción de 33 viviendas para jefes y oficiales, de 150 metros cuadrados, con una superficie de bajos comerciales de 1.312 metros cuadrados, que aliviarán notablemente la problemática de la vivienda en aquella Base Naval.

Notable es por tanto el esfuerzo de la Armada en este aspecto, que tanto contribuye al bienestar social de toda la gran familia marinera, y que a no dudar habrá de cristalizar en breve tiempo en la consecución del más noble objetivo: viviendas para todos.

Buzón de Atenciones de Personal

PREGUNTE y le CONTESTAREMOS

Pregunta: ¿Qué normas hay establecidas sobre el corte de pelo, bigote, patillas y barba?

Respuesta: La Orden de 28 de noviembre de 1869, extensiva a Infantería de Marina, por otra de 18 de diciembre del mismo año (Colección Legislativa, página número 788), dispone:

BARBA.—“Se permite a los Jefes, Oficiales e individuos de Tropa, de todas las Armas e Institutos del Ejército, el usar toda la barba, sin más limitaciones que la exigida por la necesidad de conservar en todos los Cuerpos la más esmerada policía a juicio de las Autoridades militares.”

Es innegable la influencia en todo tiempo de la moda, en el personal de los Ejércitos.

Por ello y con objeto de regular debidamente la policía y uniformidad que debe guardar el personal militar y el civil, con derecho al uso del uniforme, el Estado Mayor de la Armada estimó conveniente dictar la Instrucción de Organización número 002/73, de fecha 23 de abril que en síntesis determina:

1. Todo el personal militar y el civil con uso de uniforme, de la Armada, deberá atenerse en cuanto se refiere a uso de pelo, bigote, patillas y barba a las siguientes especificaciones:

1.1. **Pelo:** El cabello deberá llevarse siempre limpio y bien aseado, su longitud permitirá la perfecta colocación de la prenda de cabeza, prohibiéndose su caída fuera de ésta sobre la frente

y los lados. Su corte se hará decreciendo la longitud del pelo lateralmente y hacia el cuello, no debiendo exceder de medio centímetro en las partes inferiores. En ningún caso llegará éste a rozar el uniforme ni montar las orejas.

1.2. **Bigote:** No deberá llevarse demasiado largo, caído o cubriendo el labio.

1.3. **Patillas:** No deben extenderse por debajo del lóbulo de la oreja, su anchura será uniforme y su extremo presentará un corte claro en línea horizontal.

1.4. **Barba:** Se podrá autorizar su uso arreglada, completa y con bigote, siguiendo el contorno natural de la cara. Su longitud no excederá de 2 centímetros.

1.5. No se autoriza el uso de barba y bigote a los Alumnos —hasta Alférez de Fragata inclusive— y a los reclutas. Se exceptúa de esta prohibición a los Alumnos Suboficiales y Clases de Marinería y Tropa especialistas cuando alcancen el empleo de Cabo 1.º.

Pregunta: En los cambios de residencia (ocupación de pisos) no se permite la instalación de cabrias o aparejos por personal no sindicado en esta rama del transporte de muebles. ¿Pueden aclararme la for-

ma de solucionar este problema, con ayuda de la Armada?

Respuesta: No ha ignorado el Departamento de Personal este problema, de suma importancia para el personal que tiene que efectuar el traslado forzoso de residencia.

A la vista de la Moción elevada por este Departamento, estudiando la posibilidad de efectuar los traslados forzosos de residencia por medio de agencias especializadas, el Excmo. señor Ministro, tomando en consideración el cambio apreciable registrado en todos los aspectos de la vida nacional y las exigencias que ésta impone a las personas y a la economía doméstica y muchas otras circunstancias, sometió este asunto al criterio de la Vicepresidencia del Gobierno, para la debida coordinación entre los tres Ejércitos.

El Excmo. señor Teniente General, Jefe del Alto Estado Mayor, en escrito de fecha 26 de junio de 1973, dice a la Secretaría General lo siguiente:

“En relación con el asunto de “referencia”, comunico a V. E. que solicitado el dictamen de la Comisión Superior Permanente de Retribuciones, manifiesta que la mejora del transporte de mobiliario está incluida en el Decreto que tiene que promulgarse, en sustitución del actualmente vigente de Dietas y Viáticos. Asimismo informa que por diversas circunstancias se ha demorado la publicación de la citada disposición y que es de confiar que cuando el Ministro de Hacienda estime conveniente le elaboración del mismo se considere el asunto mencionado.”

Pregunta: ¿Cuándo debe utilizarse el tratamiento de Ilustrísimo señor dentro de la Organización Militar?

Respuesta: El tratamiento de Ilustrísimo señor, no es propio de la Organización Militar.

En los Ejércitos existen exclusivamente tres grados de tratamientos: Excelentísimo Señor, que es el más elevado; Señoría o Usía, contracción de Vuestra Señoría, que le sigue en importancia y es tratamiento clásico de elevado rango; y usted, contracción de Vuestra Merced, que se da a todo militar que no tenga otro superior y que siempre ha implicado general respeto y cortesía.

Pregunta: ¿Las clases de Marinería y Tropa, tienen reconocida la posesión de idiomas? y en su caso ¿qué cantidad perciben?

Respuesta: Se les reconoce por Orden Ministerial número 27/73 (“D. O.” núm. 13) a aquellos que reúnan los requisitos establecidos para el restante personal de la Armada y desempeñe destino en el que se exija la posesión del mismo. Perciben 225 y 200 pesetas

los Cabos primeros y segundos, respectivamente, y será compatible esta gratificación con las de otros grupos que en la citada disposición se determina.

Pregunta: ¿Existe la posibilidad de concesión de la cartera militar y talonario de vales para viajes por ferrocarril para los Cabos Primeros?

Respuesta: Sí. Para la debida coordinación con los demás Ejércitos se ha formulado propuesta al Alto Estado Mayor en este sentido para los Cabos Primeros profesionales (V).

Pregunta. ¿Tienen las familias y personal de Marinería y Tropa, casados, o que contraigan matrimonio durante el servicio militar, derecho a la asistencia sanitaria, a cargo de la Armada?

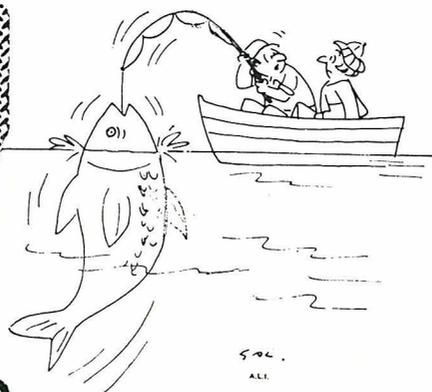
Respuesta: Mientras se hallen en servicio activo, tienen derecho a la asistencia sanitaria en centros militares, asistencia domiciliaria, hospitalizaciones y talonario de farmacia, para lo cual deberán de solicitar de su Dependencia la correspondiente tarjeta sanitaria. Así se determina en diversas OO. MM. insertas en los “DD. OO.” números 270 y 276 del año 1964.

Las dudas surgidas con motivo de la consulta anterior se aclaran asimismo en el artículo 1.º de la Ley de 21 de junio de 1940 (“D. O.” núm. 150), artículo 69 de la Ley 55/1968 de 27 de julio (“D. O.” número 174), y en el artículo 572 del Decreto 3.087/1969 de 6 de noviembre (“B. O. E.” número 295).

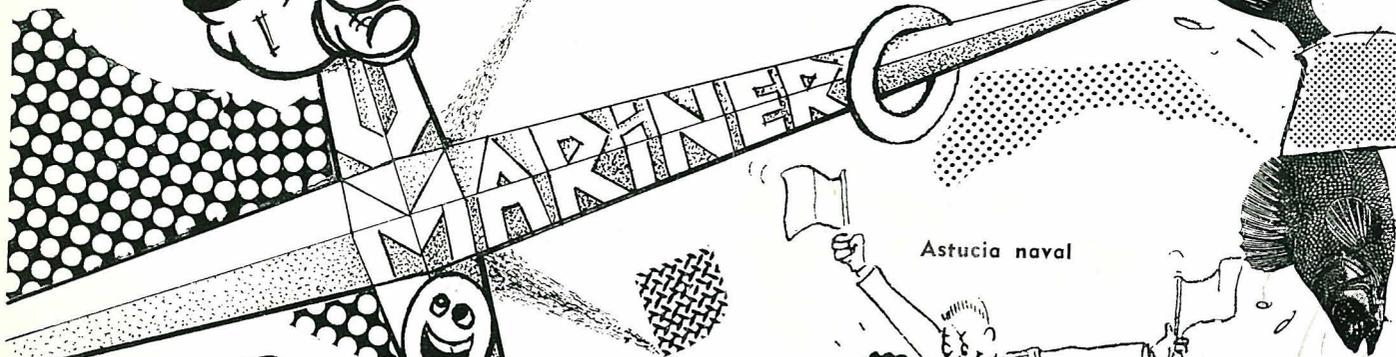
Pregunta: Las señoritas asistentes sociales, que a veces vemos actuar con eficacia en Centros y Organismos oficiales, ¿juegan algún papel en la Marina?

Respuesta: Actualmente existen tres señoritas con título de Asistente Social contratadas por el Ministerio de Marina. Una de ellas está asignada a la Sección de Atenciones de Personal y las otras dos a la Clínica Naval de Nuestra Señora del Carmen de Madrid. Atienden misiones de su especialidad y en los casos necesarios sirven de enlace entre el personal vinculado a la Armada que necesite sus servicios y el Mando, procurando prestar la máxima asistencia, información y orientación en cuantos problemas surgen entre el personal de la Armada, así como de sus familiares, al propio tiempo que se preocupa de la detección de necesidades y estudio de las mismas, en sus aspectos social y humano.

Pueden dirigirse a la Sección de Atenciones de Personal (Ministerio de Marina) o a la Policlínica Naval de Nuestra Señora del Carmen, C/. de Arturo Soria, 270. Madrid.



-A propósito, querida, ¿sabes nadar?



Astucia naval



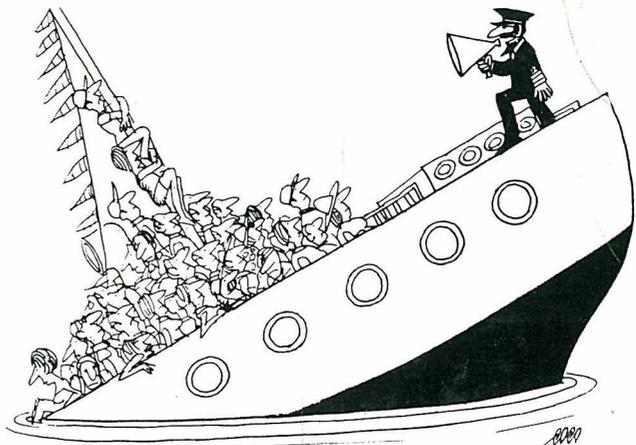
-¡Tú ves lo que pasa por criticar siempre la manera de navegar del capitán!



SIN PALABRAS



-¡Más rápido!... ¡Más rápido aún!...



-Una causa ajena a nuestra voluntad nos obliga a cambiar nuestra visita a la isla de Capri, por una visita a los fondos marinos

