

DOTACIONES

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE PERSONAL

Núm. 15 • Enero-Abril 1975

SEGUNDA EPOCA

Con la entrada en servicio de nuevas unidades, la flotilla de submarinos vuelve a lograr su tradicional imagen en el contexto de la Flota.



Con nuevos ánimos

Aquí estamos otra vez. Con renovados ánimos y un empeño, cada vez más decidido, de felices arribadas. No hemos desertado ni en propósitos ni en esfuerzos; de aquí que, con la ilusión de siempre, pongamos en tus manos, lector amigo, este nuevo número de DOTACIONES, que ya hace el quince en este periplo de necesaria como espezanzadora continuidad.

Cada nuevo número del boletín nos descarga de entrañables responsabilidades, pero nos hace contraer no menos apremiantes preocupaciones. Vernos favorecidos con el aliento y apoyo de todos a quienes la revista se dirige nos estimula y reconforta. Y lo vamos palpando número a número, por el interés de las preguntas que se nos hacen y la calidad de las colaboraciones que se nos envían. Repetiremos el estribillo aun a trueque de parecer pesados. Este es el auténtico fin y propósito de DOTACIONES. La intercomunicación lograda revista-lector, para que, en el esfuerzo de cada día, la revista sea un poco más de todos y de cada uno.

En esta nueva comparecencia, el espacio "La Marina y el País" quiere dar fe de vida de la continuidad y eficacia como factores predominantes del desarrollo del Programa Naval. Si pensamos que solamente en el mes de abril han sido alta en la Armada tres modernas y eficaces unidades, no cabe duda de que estamos en un óptimo momento de realizaciones. De aquí también que centremos la imagen de la moderna fragata "Cataluña" en la temática de "Un barco, una historia"

con nostálgico recuerdo —ya para los que peinan maduras canas— de aquel viejo crucero que llevó también el nombre de la hermosa región española.

"La Marina por dentro" se nos queda esta vez en dique seco, pero traemos muy cercano el recuerdo entrañable del Panteón de Marineros Ilustres, templo para la admiración y el respeto, que todos debieran conocer y admirar. La vida y la obra de un glorioso marino nos acompaña igualmente en estas páginas y testimonia las virtudes de la raza en trayectoria de birraza estirpe.

"Siempre hay algo que saber" hace honor a su título rememorando una efemérides que verdaderamente hay que tener en cuenta. La creación hace setenta y cinco años de la Liga Marítima Española, de la que hoy es la animosa y emprendedora Liga Naval, quiere ser actual reflejo. Hombres de ayer enlazan en afanes y propósitos con hombres de hoy, en el más noble denominador común como es el amor a la mar y sus cosas.

Presentes "Crónicas e informaciones", "Todos pueden escribir", "Criticar es informar", "La acción social en la Armada", "Pregunte y le contestaremos" y la amable ensenada del humor marinero, la revista se cierra una vez más con la esperanza renovada de seguir adelante. Y ojalá que los vientos nos sigan siendo bonancibles para ir largando las estachas del próximo número, que desde aquí anticipamos puede traer gratas e importantes innovaciones.

Sumario

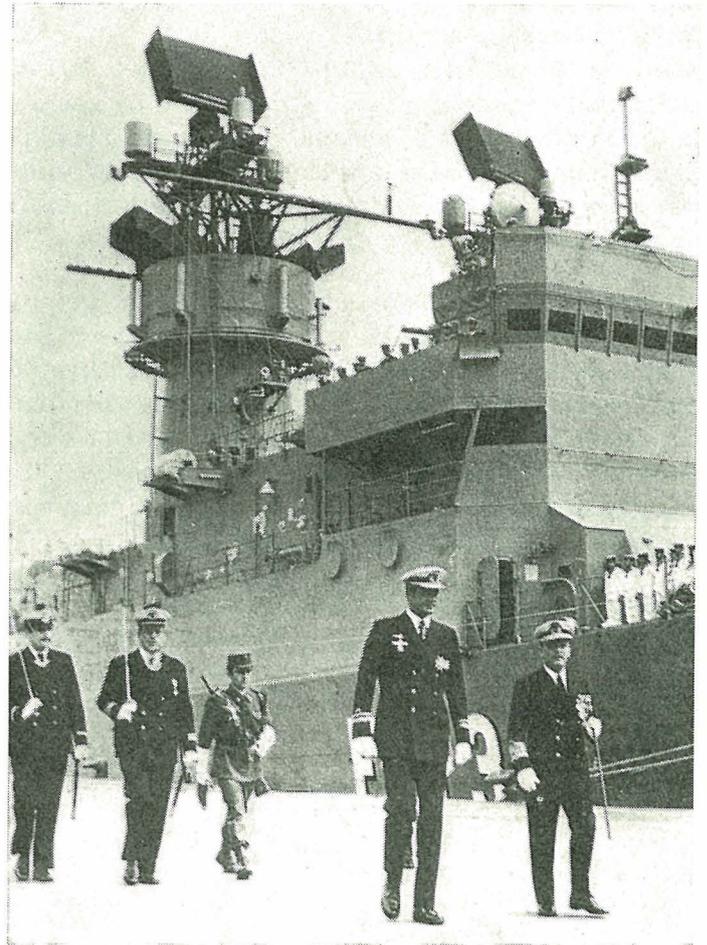
	Págs.
La Marina y el País.—Continuidad y eficacia	1
Un logro importante.—Haber de Cabos Especialistas en la Armada	3
Un barco, una historia.—Del viejo crucero "Cataluña" a la fragata portamisiles	5
Siempre hay algo que saber.—De la Liga Marítima a la Liga Naval	8
La Marina española honra a sus héroes.—El Panteón de Marineros Ilustres, templo de devoción y de recuerdo	9
Hombres y nombres de la Marina romántica.—El Marqués de la Victoria	12
Crónicas e informaciones	14
Todos pueden escribir.— En la tierra como en el mar	19
— San Fernando, un Municipio marinero	19
— Carta nostálgica al Director de la Revista DOTACIONES.	20
Criticar es informar	22
Buzón de Atenciones de Personal.—Pregunte y le contestaremos	24

Depósito legal: M. 6.648 — 1970

La Marina y el País



CONTINUIDAD Y EFICACIA



El primer cuatrimestre del año en curso —período temporal al que se circunscribe nuestro presente número de DOTACIONES— ha supuesto una notable actividad de cara al desarrollo del Programa Naval. Concretamente el mes de abril fue pródigo en el capítulo de altas en las listas de la Armada, y nos satisface el constatarlo, pues pocas han sido las ocasiones que en menos de treinta días, se incorporan a la Flota tres unidades de nueva construcción fruto del Programa Naval en marcha.

Aunque no pretendemos pisar terreno a nuestro habitual espacio de “Crónicas e Informaciones”, donde se recogen informativamente todos estos acontecimientos, sí queremos esquematizar el análisis de esta importante actividad, porque son cifras y hechos los que cantan. Como habrá de recordarse, porque lo publicó en su momento la prensa nacional, en la dársena del Arsenal de Cartagena, la Empresa Nacional Bazán, entregó solemnemente a la Armada el submarino “Marsopa” (S-63), tercero de los cuatro, tipo “Daphné”, previstos en la primera fase del citado Programa. Ya navegan los “Delfin” (S-61) y “Tonina” (S-62) y en breve se agregará el cuarto y último, “Narval” (S-64) que ultima sus pruebas a flote.

También la Bazán, en su Factoría de San Fernando, ha entregado a la Marina de Guerra el nuevo buque hidrográfico-oceanográfico “Tofi-

ño" (A-32), segundo de la serie de dos, programada en el Plan Naval, y el tercer navío que ha causado alta es el patrullero "Lazaga" (P-01), construido en los astilleros de Bremen y prototipo de una serie de seis unidades, botado en otoño pasado y que habrá de completar en la Factoría de la Bazán armamento y equipos, previo a su alta oficial en las listas de la Flota. Como es sabido también, el resto de la serie se construye en los Astilleros de San Fernando, y dos de tales buques han sido ya botados al agua: "Alsedo" (P-02) y "Cadarso" (P-03).

Mientras en San Fernando se construyen estos patrulleros y los más pequeños del tipo "Barceló", y en Cartagena se trabaja ya en la fabricación y montaje de bloques de las cuatro corbetas de 1.400 toneladas, unidades todas ellas correspondientes a la segunda fase del Programa Naval, en la Factoría de El Ferrol del Caudillo, se ultiman las dos últimas fragatas portamisiles de la primera etapa del Programa: la "Asturias" (F-74) y la "Extremadura" (F-75), con lo que habrá de culminar brillantemente la actual programación prevista de la serie DEG.

Obras son amores. Y aunque no queremos tampoco anticipar acontecimientos, estamos seguros de que sucesivos números de DOTACIONES habrán de ser también un poco portavoces de esta continuidad no por esperanzadora, menos necesaria.



Un logro importante

Haberes de Cabos Especialistas de la Armada

Hemos leído en los periódicos que el Consejo de Ministros celebrado el día 18 de abril acordó remitir a las Cortes un proyecto de Ley incluyendo a los Cabos Primeros Especialistas Veteranos (V) en el ámbito de aplicación de la Ley 113/66, de 28 de diciembre, que es la que regula las retribuciones del personal militar y asimilado de los tres Ejércitos. Una semana después nos enteramos que el Consejo de Ministros que se celebró el 25 de abril había aprobado un Decreto regulando las retribuciones de las clases de Marinería y Tropa con más de dos años de servicio en filas.

Estas dos disposiciones forman parte de un conjunto de normas previsto en su día para satisfacer las justas aspiraciones de promoción profesional, seguridad social y retribución suficiente de los Cabos Especialistas de la Armada que, al completar los dos años de servicio militar obligatorio en filas optaban por continuar dedicando su actividad profesional a la Marina.

La primera norma, ya vigente, es la Ley 19/73, de 21 de julio, de Especialistas de la Armada, que regula la situación de este personal desde su ingreso en el servicio, procedente del voluntariado especial, hasta su integración en la Escala Básica del Cuerpo de Suboficiales y posible acceso a las Escalas Especiales de los Cuerpos de Oficiales. Esta Ley sienta las bases para la promoción profesional de los Especialistas, fijando horizontes claros y expectativas de futuro definidas, y reconoce determinados beneficios de seguridad social para sí y sus familias, entre los que destaca la inclusión de este personal en el régimen general de derechos pasivos militares en igualdad de condiciones que el restante personal de las Fuerzas Armadas.

La segunda norma es el proyecto de Ley de Plantillas de Especialistas de la Armada, que actualmente se halla en tramitación en las Cortes. Esta Ley permitirá acelerar la promoción profesional de los Especialistas, acortando los tiempos de permanencia en los distintos empleos.

Como tercera norma tenemos la Ley de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas, que también se encuentra ya en las Cortes, que comprenderá a los Especialistas de la Armada.

Quedaba pendiente, para completar este haz de disposiciones, establecer una regulación económica justa de acuerdo con el grado de formación profesional y naturaleza de los servicios que prestan los Cabos Especialistas de la Armada. Para alcanzar este objetivo se fijaron dos premisas fundamentales:

- Adoptar un sistema de retribuciones que permitiera aplicar los mismos conceptos que la Ley 113/66, de 28 de diciembre, establece para el personal militar de las Fuerzas Armadas (retribuciones básicas, complementos de sueldo y otras remuneraciones).
- Alcanzar una suma total de haberes comunes (retribuciones básicas y complemento de destino) suficientemente justa, aparte de los que puedan corresponder por destinos especiales, tales como embarco, escuelas, etc.

Las principales dificultades que hubo que vencer para alcanzar la meta propuesta fueron:

- La diferencia existente entre el Cabo Primero Especialista reenganchado (con distinto sueldo según años de servicio) y el Cabo Primero Especialista veterano (V), que de acuerdo con la Ley 19/73 tiene el carácter de personal profesional permanente.
- Romper los moldes tradicionales de retribuciones de las Clases de los tres Ejércitos contenidas en el Decreto 329/67, de 23 de febrero, que incluye a los Especialistas de la Armada, con carácter provisional, hasta que por Ley se regulara su situación.

— La situación económica nacional a partir de finales de 1973, derivada del encarecimiento del petróleo y de las materias primas, que limitaba las posibilidades de financiación de los aumentos de haberes que se trataba de conseguir.

Una vez superadas todas estas dificultades, fue posible someter al Gobierno el nuevo sistema de retribuciones de los Especialistas de la Armada, que tendrá efectos económicos a partir de primero de enero último. En líneas generales, el sistema se desarrolla de la siguiente forma:

a) **CABOS ESPECIALISTAS CON UNO O MAS DE DOS AÑOS DE SERVICIO:** (Decreto aprobado por el Gobierno el 25 de abril.)

- Sueldo.
- Permanencias.
- Prima de reenganche, en las cuantías actuales.
- Complemento de destino, que abarca jerarquía, unidad y empleo, al igual que el restante personal militar de las Fuerzas Armadas y con idéntico criterio que el establecido para dicho personal.
- Ración de Armada.
- Los demás complementos (especial preparación técnica, dedicación especial y familiar) y gratificaciones (por servicios extraordinarios u ordinarios de carácter especial), así como las indemnizaciones, en igual cantidad y proporciones que establecen el Decreto 346/73, de 22 de febrero, y la O. M. 154/73, de 2 de marzo para el personal militar, de Almirante a Sargento, con idénticos factores de aplicación señalados en la citada O. M.

b) **CABOS PRIMEROS ESPECIALISTAS VETERANOS (V):** (Ley enviada a las Cortes por el Gobierno el 18 de abril.)

- Sueldo, condicionado por el que tienen reconocido los Cabos Primeros del Regimiento de la Guardia de S. E. el Jefe del Estado, de la Guardia Civil y de la Policía Armada.
- Demás remuneraciones igual que los Cabos Especialistas reenganchados, con las siguientes excepciones: Dejan de percibir la prima

de reenganche —por su carácter de personal profesional permanente— y la ración de Armada. En cambio, pasan a devengar la indemnización de vestuario en la misma forma y cuantía que los Jefes, Oficiales y Suboficiales.

Si traducimos a pesetas —repetimos que con efectos económicos desde primero de enero último— y consideramos solamente las retribuciones básicas y el complemento de destino (jerarquía, unidad y empleo), que son comunes para todo el personal, con independencia de otras remuneraciones que puedan corresponder por las características especiales del destino, los aumentos de haberes mensuales serán los siguientes:

— Cabo 2.º Especialista, con más de dos años de servicio	4.300 pesetas.
— Cabo 1.º Especialista, reenganchado (3.º, 4.º y 5.º años de servicio)	8.535 "
— Cabo 1.º Especialista reenganchado 6.º, 7.º y 8.º año de servicio).	6.150 "
— Cabo 1.º Especialista Veterano (V), en 7.º y 8.º año de servicio.	7.983 "
— Cabo 1.º Especialista Veterano (V), con más de ocho años de servicio	no varía

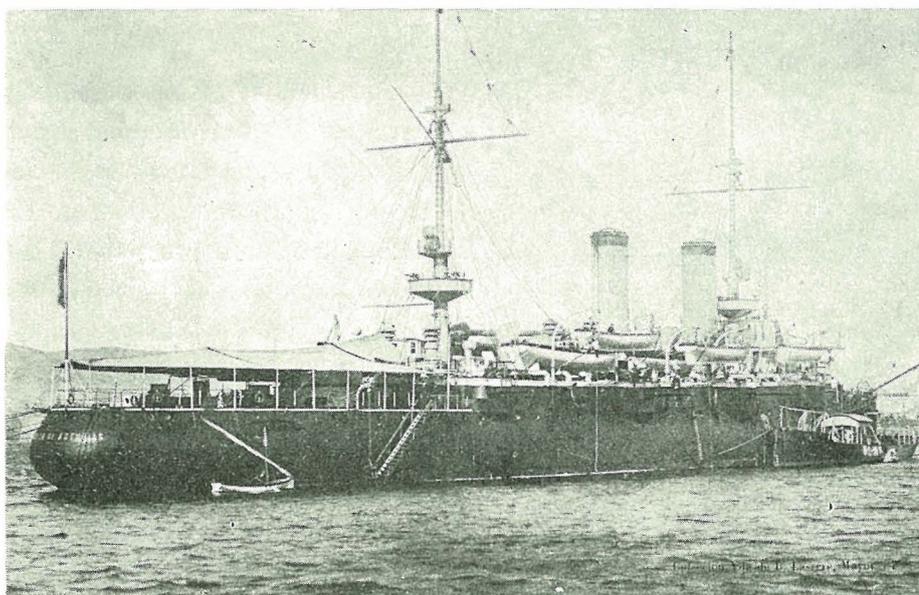
Conviene hacer notar que el aparente contrasentido que se observa en estos aumentos de haberes obedece a que la norma hoy vigente establece diferencias en sueldo y gratificación de destino según los años de servicio de los Cabos 1.º Especialistas y la nueva regulación no recoge más que la existente entre Cabo 1.º Especialista reenganchado y veterano (V). Por otra parte, los Cabos 1.º Especialistas veteranos (V) con más de ocho años de servicio no varían en la suma de sus haberes (aunque sí por lo que se refiere a los conceptos retributivos) debido a la escasa distancia a que se encuentran de los haberes totales del Sargento.

Para terminar, queremos resaltar que si bien el aumento en pesetas es sustancioso, lo más importante del nuevo sistema de retribuciones consiste en que, de cara al futuro, cualquier aumento que se produzca en algún concepto de haberes del personal militar abarcará de Capitán a paje, siendo en este caso "paje" el Cabo 2.º Especialista de la Armada, con más de dos años de servicio.

Un barco, una historia

Del viejo crucero «Cataluña» a la fragata portamisiles

(Del recuerdo al presente)



Acorde con las constantes y directrices del Programa Naval, la F-73 "Cataluña", tercera de la serie DEG, la más moderna de nuestras unidades, ya pasea los mares. Las crónicas dieron cuenta de su entrega a la Armada, y de la vistosa y solemne ceremonia en que fue abanderada bajo el alto madrinazgo de la Princesa de España. Barcelona concentró el fervor y homenaje de las cuatro provincias catalanas, que de nuevo se ven representadas en las filas de la Flota. Mucho tiempo había estado en un vacío de ausencia. Concretamente, desde que en 1928, año en el que nuevas construcciones salían de astilleros, se decretó el retiro del viejo crucero "Cataluña".

LAS FRAGATAS PORTAMISILES ESPAÑOLAS

Las actuales DEG responden a un proyecto norteamericano, pero su construcción se ha realizado íntegramente en los astilleros de la Empresa Nacional Bazán, en El Ferrol del Caudillo. El 30 de agosto de 1970, y en solemne ceremonia, presidida por el Jefe del Estado, fue botada la "Balears" (F-71), primera unidad de la serie. Aquella misma tarde y sobre la grada que dejó vacía el casco botado, se montó el primer bloque prefabricado de la "Cataluña" (F-73), la cual, a su vez, resbaló por la grada en noviembre de 1971, siendo madrina del nuevo buque la esposa



del llorado Almirante Carrero Blanco, Presidente del Gobierno en dichas fechas. La “Baleares” fue entregada a la Marina en septiembre de 1973; en mayo del pasado año, se incorporó a la Flota la “Andalucía” (F-72), y el 16 de enero último se abanderó la “Cataluña” en la dársena del Arsenal ferrolano, para recibir la enseña de combate dos meses más tarde, de manos de Su Alteza Real la Princesa Sofía, como hemos dicho. Este mismo año serán entregadas a la Marina las dos restantes, “Austurias” (F-74) y “Extremadura” (F-75). Si hemos hecho esta pequeña historia del proceso de construcción de todas ha sido en aras de un legítimo orgullo como españoles y como marinos, conscientes de que el Programa Naval se va cumpliendo al ritmo proyectado.

CATALUÑA PRESENTE EN LA ARMADA

Del recuerdo al presente, Cataluña revive dignamente su brillante trayectoria, con su nombre al cos-

tado de la nueva fragata, que es un buque de muy alto valor en la panorámica naval de nuestros días, y, sin duda alguna, de mucho más valor en proporción —salvando las distancias de años y de técnicas— que el viejo “Cataluña” de principios de siglo. La moderna fragata es un buque de escolta oceánico, construido de acuerdo con la técnica más depurada y dotado de las más modernas armas y equipos para el cumplimiento de su misión. La Marina, que exige y se exige el más alto grado de perfección tecnológica para las nuevas unidades surgidas del Programa Naval, ve cubierto sus objetivos, con la mira puesta en ofrecer la mayor calidad a la defensa naval de España en el logro de unidades que pasan por las más complejas pruebas de capacidad y eficacia y que en nada tiene que envidiar a la de otras Marinas extranjeras.

Como sus hermanas de serie, la fragata “Cataluña” desplaza 4.000 toneladas a plena carga; mide 134 metros de eslora por 14,30 de manga y 7,60 de calado. El armamento comprende: un cañón de 127/54 mm., automático, para tiro naval y antiaéreo; un lanzador de misiles “standard”, superficie superficie y superficie aire; un sistema de armas antisubmarinos “asroc” de ocho celdas; dos tipos lanzatorpedos Mk-25 fijos a popa y 4 tubos Mk-32 en grupos dobles superpuestos a razón de uno por banda en la superestructura del combés. Dispone de dos equipos de detección submarina “sonar”; uno fijo a proa y otro de profundidad variable a popa; radar tridimensional de exploración aérea, de dirección de misiles, de dirección de tiro y de navegación. Destacan también sus equipos digitalizados y sensoriales con una variada gama de posibilidades operativas en combate; equipos de comunicaciones de varias frecuencias, contramedidas electrónicas, etc. El buque puede alcanzar una velocidad del orden del los 28 nudos y su dotación la integran 250 hombres.

Cataluña, pues, está presente en la Armada a través de una de sus más modernas unidades. A más de cuarenta años de distancia de su predecesor, el crucero con su mismo nombre, el relevo no puede ser más digno.



AQUEL VIEJO CRUCERO

En el acto de la entrega a la Marina de la nueva fragata “Cataluña”, el Almirante González Aller, Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico, recordaba que su primer viaje como aspirante de Marina lo realizó a bordo del viejo crucero “Cataluña”. Se unían así en su entrañable ligazón histórica pasado y presente en el idéntico denominador del servir a España, porque el crucero “Cataluña”, botado al agua en Cartagena el 24 de septiembre de 1900 paseó por espacio de veinte años el pabellón nacional por los mares europeos y escribió páginas de gloria durante las campañas de Marruecos hasta la total pacificación del Protectorado en 1928.

El crucero “Cataluña” tuvo dos hermanos de serie, denominados “Cardenal Cisneros” y “Princesa de Asturias”. Cada uno de los barcos, nacidos de Real Orden de 1888, se construyeron en un arsenal distinto. Así el “Cardenal Cisneros” se encomendó a El Ferrol; el “Princesa de Asturias” se encargó a la factoría de La Carraca, y su botadura pasó por pintorescas vicisitudes, y el “Cataluña” se construyó en Cartagena, cayendo al agua el día de la Merced de 1900 y entrando en servicio ocho años más tarde.

Los “Cataluña” fueron una versión mejorada de los llamados “Cruceros del Nervión”, botados en la ría bilbaína en 1891, y que hallaron la gloria en el combate de Santiago de Cuba en 1898, formando en

la Escuadra del Almirante Cervera. Menos finos de líneas y menos artillados, los “Cataluña” estaban mejor protegidos que los “Infanta María Teresa” “Oquendo” y “Vizcaya”, pero de todas maneras llegaron a integrarse en la Flota cuando sus características estaban ya superadas por los modernos cruceros de las Marinas extranjeras. Pero supieron cumplir sus cometidos con limpia ejecutoria.

Como la actual fragata “Cataluña”, el viejo crucero también tuvo una brillante ceremonia de entrega de bandera de combate en Barcelona de manos de la Reina Doña Victoria Eugenia, y en presencia del Rey Don Alfonso XIII. Las crónicas de la época hablan de la brillantez del acto, en el que estuvo también presente, junto a los cruceros españoles “Carlos V” y “Princesa de Asturias”, una división de la Escuadra francesa del Mediterráneo con el acorazado “Patrie” como insignia del Almirante Germinet. Con el monarca español, el Presidente del Consejo, don Antonio Maura, y el Ministro de Marina, Almirante Cornejo, encabezaban otras altas personalidades de la nación.

El viejo “Cataluña” desempeñó un papel muy activo en la campaña de Marruecos, y de manera especial en la magna operación del desembarco de Alhucemas en 1925, que determinó la rendición de Abdelkrim y la pacificación del territorio. Desafortunadamente, en una de aquellas operaciones el crucero recibió un cañonazo de una batería enemiga que alcanzó al tercer Comandante de Navío, el sabio Capitán de Corbeta Jaime Janer Robinson, que quedó mortalmente herido en la toldilla.

Convertido después en batería flotante en Marruecos y buque-escuela de guardiamarinas, hasta la entrada en servicio del “Juan Sebastián Elcano”, fue dado de baja en la Armada en 1928, siendo desguazado años más tarde. Se cumplía así un destino inexorable, cerrando así las páginas de una brillante hoja de servicios.

... Y del viejo crucero a la nueva fragata, con el nombre en la aleta de la hermosa región española en común identidad, nuevos tiempos y nuevas singlaturas anticipan idénticos períodos de esfuerzos, disciplina y patriotismo.

De la Liga Marítima a la Liga Naval

Hace justamente setenta y cinco años un grupo notable de personalidades españolas, esperanzadas en el resurgir naval del país, fundaron la Liga Marítima Española. Nombres como los de don Antonio Maura, don Joaquín Sánchez de Toca, el Duque de Veragua, los Almirantes Auñón y Valcárcel, los marinos historiadores Fernández Duro y Navarrete —por no hacer exhaustiva la lista—, se vincularon al nacimiento de la institución con innato entusiasmo. Eran malos tiempos para España, cuyas heridas, tras los desastres del 98, no habían empezado a restañar, pero la dura brega de estos esforzados no conoció descanso en su empeño de moldear una conciencia marítima en el país.

Se constituía así la Liga Marítima Española, “para representar ante la opinión y los Poderes públicos, las aspiraciones y promover por todos los medios legítimos de propaganda e influencia, el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar, según la justicia y la conveniencia general, el impulso de todos sus elementos, sin exclusión alguna”. Como escribía al Almirante Valcárcel tras la convocatoria fundacional, “la Liga Marítima Española venía a llenar, dentro de la vida nacional, una función que nunca sería bastante agradecida por cuantos se preocupaban en el engrandecimiento de nuestra potencialidad naval”.

La Liga Marítima, a lo largo de su existencia, tuvo notables logros, y, sobre todo, supo mostrar claramente al país el suicidio que supone vivir de espaldas al mar. De su impulso nacieron la Ley de Comunicaciones Marítimas, la creación de nuevos astilleros y la reconstrucción de la Escuadra. Las mejores firmas de la Marina (militar y civil) aparecían en las páginas —ya amarillentas— de su primera revista creada en 1902 desde la vieja calle madrileña de San Mateo. El impulso creador que Navarrete, Andú-

jar, Cardona y tantos otros supieron imprimir a la publicación, y con ella a la propia Liga, la sacaron a flote muchas veces de tormentas y temporales.

Casi setenta años más tarde, cuando la España en paz ha vuelto a amanecer, otro grupo de españoles, conscientes de lo que la mar significa en la vida de la Patria, crean la Liga Naval Española, asociación de carácter independiente declarada de utilidad pública, que siguiendo el espíritu de su antecesora, pero atemperándolo a las realidades actuales, pretende también “promover ante la opinión y los Poderes públicos la presencia del mar en la vida nacional y los intereses marítimos de España, aunando los esfuerzos y el impulso de todos sus integrantes”.

Notables han sido también los logros de esta heredera de la vieja Liga Marítima, de la que recibe un nostálgico legado de espíritu y actitudes, pero cuyo campo de acción, acorde con los tiempos, se ensancha notablemente. A la promoción de la Cruz Roja del Mar, la celebración de las Jornadas de la Mar en Madrid, la divulgación de temas marítimos por todos los medios a su alcance, ha de seguir una entusiasta y ¿por qué no? ambiciosa trayectoria en la dura tarea de la formación de una seria conciencia marítima española. Un mantenido toque de atención sobre los distintos problemas relacionados con nuestros intereses marítimos; en fin, todo aquello que lleve a hacer comprender la importancia de la mar en el devenir histórico y económico de la nación.

La Liga Naval ha superado ya las etapas de las expectativas, y afronta otras de aspectos más orgánicos, y entre el esperanzado programa de sus futuras realizaciones —todas ellas importantes— figura una clara labor a realizar en mentes jóvenes y abiertas, donde puedan calar y germinar las semillas de una limpia y necesaria conciencia marítima.

La Marina española honra a sus héroes



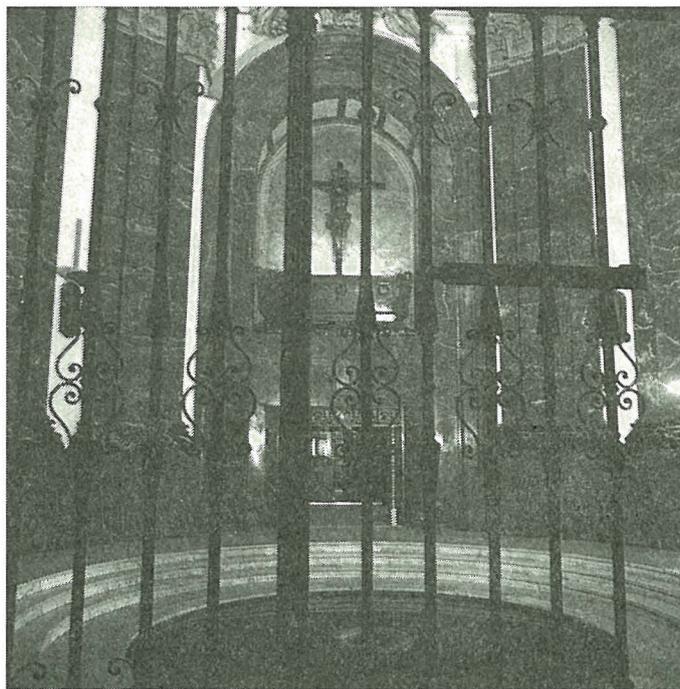
El Panteón de Marinos Ilustres, templo de devoción y de recuerdo

(REPORTAJE DE «DOTACIONES»)

**DE DON GABRIEL DE CISCAR
A DON SALVADOR MORENO**

El último traslado de los restos del Almirante don Salvador Moreno Fernández —laureado Comandante del crucero “Almirante Cervera” en los albores de la Guerra de Liberación, Ministro de Marina durante la paz de España— al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando revivió la memoria, un poco adormecida, de las glorias y las gestas de tantos hombres del botón de ancla que encontraron en este templo descanso final para sus singladuras. Porque templo, y no otra cosa, es su doble acepción de devoción y de recuerdo, es este Panteón, enclavado en la marinera ciudad de San Fernando, y en el que la Marina rinde el mejor de sus homenajes en las cenizas de quienes un día fueron adelantados del sacrificio, la abnegación, la ciencia y el heroísmo... De don Gabriel de Císcar a don Salvador Moreno, una cadena de gloriosos nombres pregonan la grandeza de la raza.

No fue empresa fácil alzar el monumento, ni mucho menos llegar a su terminación. El Panteón de Marinos Ilustres ha tenido una existencia esforzada, difícil, y su construcción en ocasiones se hizo casi heroica, sobre todo cuando desidia e incomprensión eran parejas en los caminos de la Historia. Para



orgullo de nuestra generación y ejemplo de las venideras, hoy la obra está acabada totalmente.

UNOS ORIGENES CON BUENOS DESEOS

Los primeros tiempos del Panteón evocan la figura de aquel buen Rey que se llamó Carlos III, y que continuando el impulso que a la Armada años atrás había iniciado su padre, Felipe V, bajo el asesoramiento de aquellos grandes Ministros que fueron el Intendente Patiño y el Marqués de la Ensenada, proyectó la construcción en las inmediaciones de San Fernando —todavía Real Isla de León— de una población militar que habría de llevar el nombre de San Carlos. El interés del Monarca venía centrado en la necesidad de dotar de una residencia a los empleados de Marina, bastante numerosos tras la puesta en marcha del Arsenal de La Carraca, donde existían un buen número de talleres en funcionamiento, y los barcos venían construyéndose a buen ritmo, en un loable intento de aumentar el poder naval, considerado como básico en las necesidades de la época.

Conocida la disposición real, tuvo que reunirse en San Fernando, y bajo la presidencia de don Luis de Córdova, Capitán General del aquel Departamento,



una Junta encargada del estudio de dicho mandato, cuya ponencia técnica fue encomendada al ingeniero don Vicente Imperial. En ella se realizó el estudio de un proyecto de construcción de dos cuarteles con destino a las brigadas y batallones de infantería de Marina, pero el carácter religioso del Rey dispuso que no se iniciasen las obras hasta después de colocada la primera piedra de su iglesia, “por ser su real ánimo que ese santo edificio fuese base fundamental de los demás”. Precisamente esa iglesia, con el transcurso del tiempo, se habría de convertir en lo que hoy es el Panteón.

Y fue en julio de 1786 —dos años antes de la muerte de Carlos III— cuando se colocó la primera piedra, tras un preámbulo ceremonial de cuya brillantez hablaron las crónicas de la época, emprendiéndose al día siguiente las obras con verdadero entusiasmo. Tal vez don Luis de Córdoba, que como primera autoridad del Departamento tomó parte principal en la ceremonia, no podría presentir que en el transcurso de los años, convertida ya la iglesia en enterramiento, sería uno de los primeros marinos que en el Panteón habrían de tener cabida.

LOS TIEMPOS DE LA DECADENCIA

Durante mucho tiempo las obras no se realizaron con la eficacia y rapidez que tanto en vida había

deseado Carlos III. Unas veces porque surgían reclamaciones de los dueños de los terrenos y los créditos tenían que ser aumentados. Otras porque la interrupción se hacía de manera arbitraria con el pretexto de agobiosas razones de economía, y aunque logró terminarse una parte de la población la iglesia había sido olvidada. El agotamiento físico y moral de España, tras la derrota de Trafalgar primero y la tormentosa primera mitad del siglo XIX después, hicieron olvidar lo realizado y paralizaron lo que aún estaba por hacer. A mediados del pasado siglo la inacabada iglesia era un peligro constante de infección, pues se utilizaba como depósito de cadáveres de un cercano hospital. Los escombros y las plantas silvestres le daban un aspecto desolador, y pocas personas se hubiesen atrevido suponer que tras esas ruinas se encontraba el espíritu de un proyecto real.

EL FINAL FELIZ

La Real Disposición que ordenaba la creación de un colegio naval en la población de San Carlos fue providencial para la marcha del Panteón. Y fue providencial porque años más tarde, siendo Ministro de Marina el Marqués de Molíns, apareció una Real Orden que destinaba el lugar de la antigua iglesia a Panteón de Marinos Ilustres. Se razonaba tal transformación diciendo: “Que era espíritu de S. M., además de ofrecer un lugar decoroso y perpetuo de religioso descanso para los marinos que tan abnegadamente habían servido a la Patria, el procurar al recién creado colegio naval un templo en que se reciba digno ejemplo y retribuya justo culto.” No es necesario añadir, pues, que las obras se actualizaron con la mayor rapidez, y a medida que se fueron mejorando los recursos se modificó el plano primitivo, dando remate a la fachada principal y perfeccionando la distribución de las capillas donde luego habrían de colocarse las lápidas y los mauseos. El 11 de junio de 1851 quedaban seleccionados los restos de Gravina, el Marqués de la Victoria, Córdoba, Valdés, Alava, Reggio y Rodríguez de Arias, que deberían

ser los primeros en trasladarse, y el 1 de mayo de 1870 —casi veinte años más tarde— tenía lugar al fin la inauguración del Panteón con el solemne enterramiento de los citados más los restos de don Gabriel de Císcar, que estaban depositados ya hacía tiempo de modo provisional en la capilla del edificio.

Desde entonces y hasta nuestros días se han venido cubriendo las tumbas con los restos de los que en ellas reposan. El techado del monumento, que durante tanto tiempo estuvo en entredicho, se ha cubierto totalmente; las capillas fueron renovadas y mejoradas y la instalación de una maravillosa lámpara, verdadero prodigio de orfebrería, le da un aspecto fabuloso e impresionante. En ocasiones solemnes su culto se abre al exterior, como en los primeros funerales que la Marina dedicó a la memoria del Papa Pío XII, y también en ocasiones se han celebrado oficios de Semana Santa. Comisiones de Marinas extranjeras lo visitan frecuentemente y puede decirse que lo que hace sólo unos pocos años era un monumento casi desconocido es hoy un exponente de que la Marina cuenta con un verdadero templo en el que la devoción y el recuerdo se hace presente en el alma de los visitantes.

NO ESTAN TODOS LOS QUE SON, PERO SI SON LOS QUE ESTAN

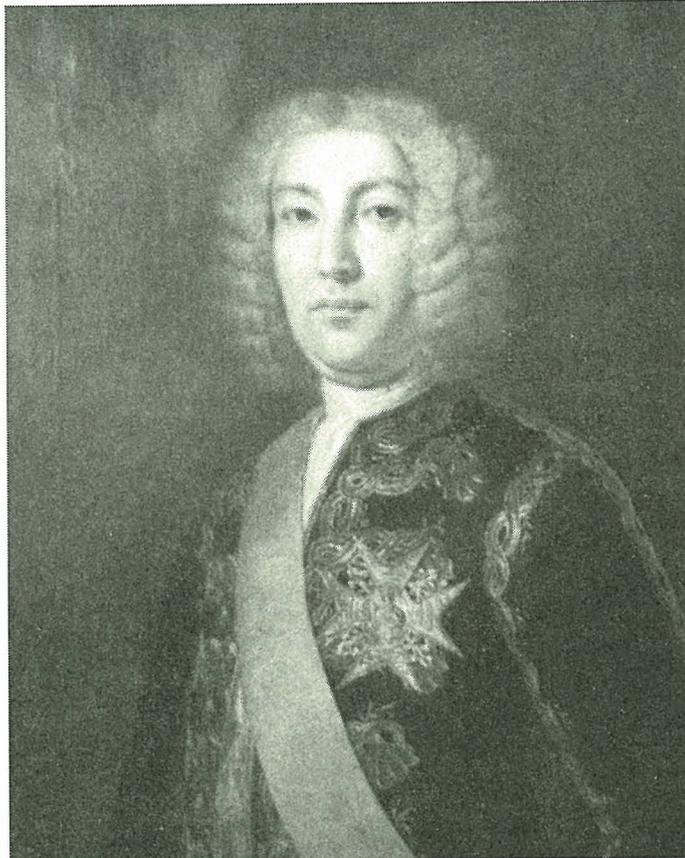
Por razones de fácil comprensión una gran parte de quienes por derecho propio debieran ocupar lugares privilegiados no han tenido acceso al Panteón. La inmensidad del mar sirve de tumba generosa a tantos héroes que ofrecieron sus vidas en el fragor del combate, y que desde el profundo abismo esperan la llamada del Dios de los Ejércitos. Por todos y para todos, se rinde un homenaje de respeto en las lápidas conmemorativas colocadas a la memoria de aquéllos cuya conducción es imposible. Con ellos muchos restos de humildes y anónimos marineros caídos heroicamente en Callao, Cavite, Santiago de Cuba y Baler duermen también el sueño de la paz en el recogimiento religioso del Panteón.



TUMBAS, HEROES Y SABIOS

Rebasaría los límites de este trabajo pretender una descripción exhaustiva de los méritos, laudos o hazañas de todos aquellos que en el Panteón se encuentran; pero no quisiéramos terminarlo sin pasar en una rápida visión conjunta en los principales nombres de quienes tantas páginas de gloria escribieron en la historia patria. Allí se encuentran las glorias del Cabo Sicié firmemente enlazadas al sepulcro del Marqués de la Victoria, y las amarguras de Trafalgar en el de don Federico Gravina. Allí se cantan las hazañas de la campaña del Pacífico, en los restos de Méndez Núñez, Lobo y Sánchez Barcáiztegui. Allí se glosa la abnegación y el sacrificio en los de Cervera, Bustamante y Concas, héroes del cumplimiento del deber en la triste jornada de Santiago. Allí están también las glorias de la campaña de Marruecos en los restos del Conde de Bustillo y de José María Lazaga. Los héroes de la campaña americana, con el Conde del Venadito. Los mártires de Buenos Aires, en Liniers y Gutiérrez de la Concha. El genio creador y organizador de los navarros Valdés y el Marqués de la Ensenada. La ciencia y sabiduría de Císcar, Jorge Juan, Fernández Duro, Pujazón y Janer. Los hombres que hicieron posible el renacer de España, Almirantes Cervera Valderrama y Moreno Fernández, que la muerte dejó en el silencio y paz del Panteón cuando en España había vuelto a amanecer.

Próximo a importantes modificaciones, el tema elegido en el espacio "La Marina por dentro" lo sustituimos por este artículo, esperando en nuestro próximo número reanudar la tradicional habitualidad.



Hombres y nombres de la Marina romántica

El Marqués de la Victoria

Primer Capitán General de la Armada

Aunque don Juan José Navarro de Viana y Búfalo, primer Marqués de la Victoria, y primer Capitán General también de la Armada española, no es un personaje para encajar propiamente dentro de la que venimos llamando Marina romántica, está cercano a ella, y sus méritos e indudable trascendencia de

su biografía nos animan a incluirle en el censo periódico de estas grandes figuras que al honrar a la Armada pusieron muy alto el nombre de España.

Como tantos personajes preeminentes de nuestra historia naval, don Juan José Navarro fue militar antes que marino. Concretamente, Capitán de Grana-

deros de brillante historial y cuyas primeras acciones transcurrían tierra adentro. Su nombre va desde los Tercios de Nápoles a las batallas de Brihuega y Villaviciosa, que aseguraron a Felipe V el trono de España. Un militar de cuerpo entero, pero que, ganado para la Armada en cuerpo y alma, no quiso vestir, en adelante, otro uniforme que el del glorioso botón de ancla, y en tal investidura alcanzó su mejor gloria.

El título escogido para encabezamiento de este perfil biográfico nos obliga a ser explícitos. A don Juan José Navarro deben los marinos —debemos todos los que nos enorgullecemos de pertenecer a la institución— un homenaje de gratitud y de recuerdo, y debe la Marina, como cuerpo armado, el punto de partida de una organización en la trayectoria de la enseñanza naval que al paso de los siglos ha fructificado en la aportación de tantos hombres ilustres formados a su amparo. La Real Compañía de Guardiamarinas, vivero para la formación de oficiales de la Armada y precedente organizador de los que después han venido constituyendo los distintos centros de la enseñanza naval, tuvo en Navarro el hombre fuerte, inteligente y animoso; el organizador de clara visión que precisaba para dirigirla con la pericia y habilidad del más experto de los navegantes.

La creación de la compañía en Cádiz en 1717 significó un estimabilísimo paso adelante dentro de la política de reorganización naval, a la que Patiño había consagrado sus esfuerzos, dando un sentido unitario a la enseñanza y poniendo fin a la lucha de una nueva diversidad de escuelas nada bien avenidas. Por ello, el acceso a la nueva Real Compañía de

Guardiamarinas se hizo empresa difícil, sobre todo para los que no pertenecieran a las clases más elevadas de la nación, pero Navarro consiguió que, junto a los más escogidos de la nobleza, se formaran también jóvenes humildes a los que el rey concedía la gracia del aspirantado como premio a sus aptitudes brillantes para la carrera; y así pasaron por las aulas, al lado de figuras tan preclaras como Jorge Juan, Ulloa y Córdova, que alcanzaron el rango previsto para su alcurnia y cuyos méritos profesionales los supieron justificar con largueza, hombres de humilde cuna como Barceló, que de simple marinero llegó a alcanzar el grado de general, y fue, sin duda, uno de los más notables y valerosos marinos de la época.

Nada menos que dieciocho años estuvo el Marqués de la Victoria al frente de la Academia, enriqueciéndola con las producciones de su asombrosa inteligencia. Su gigantesca labor en traducción de libros, adaptación de textos, tratados de maniobras, cartología, derrotas, táctica naval y otros prolijos y provechosos estudios, lo vinculan al desarrollo y engrandecimiento de la institución. Y cuando ascendido a Capitán de Navío pasó a destinos de mar, siguiendo su espíritu vinculado a ella de forma inmovible.

El glorioso vencedor de la batalla de cabo Sicié gozó de dilatada vida y aún de más dilatados hechos de servicios. Casi octogenario, mandó una escuadra, y murió a la edad de noventa y cuatro años. Otro ilustre marino, Vargas Ponce, escribió su reseña biográfica con brillantez y solvencia. Esta reseña que nosotros hubiésemos querido traer aquí con admirativa amplitud.



CRONICAS e INFORMACIONES

Ascensos.—Fueron promovidos al empleo de Almirantes, los Vicealmirantes don Enrique Amador Franco y don Pedro Español Iglesias. A Vicealmirantes los Contralmirantes Romero Moreno y Caamaño Fernández. A General Inspector del Cuerpo de Máquinas, el General Subinspector don Ramón Pérez Filgueira. A Contralmirante, el Capitán de Navío don Manuel Manso Quijano, y a General de Infantería de Marina el Coronel de dicho Cuerpo don José Rincón Domínguez.

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

Almirante, Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, don Felipe Pita Da Veiga y Sanz.

Almirante Jefe de la Jurisdicción Central y Secretario General del Ministerio, don Pedro Español Iglesias.

Vicealmirante, Comandante General de la Base Naval de Canarias, don Vicente Alberto Lloveres.



Almirante Amador Franco.



Almirante Español Iglesias.

Jefe de Estudios del CESEDEM, Vicealmirante don José Ramón Caamaño.

Estado Mayor de la Armada, Contralmirante don Manuel Manso Quijano.

También fueron destinados al Consejo Supremo de Justicia Militar como Consejero y Secretario, respectivamente, el Almirante don Juan Romero Manso, y el Contralmirante don Miguel Durán González

BANDERAS DE COMBATE

Las Diputaciones Provinciales de las distintas provincias catalanas, ofrecieron una Bandera de Combate a la fragata "Cataluña", última de las entregadas a la Marina de la serie DEG, celebrándose el acto que revistió extraordinaria brillantez, en el puerto de Barcelona, con asistencia de SS. AA. RR. los Príncipes de España, actuando la Princesa como Madrina de la



ceremonia, Vicepresidente primero del Gobierno y Ministro de la Gobernación; Ministro de Marina, Autoridades civiles y militares, y Altos componentes de las cuatro Diputaciones catalanas.

El acto comenzó con la celebración del Santo Sacrificio de la Misa, pronunciando el oficiante una homilía resaltando el significado religioso y patriótico de bendición de la Bandera, ceremonia que se desarrolló seguidamente después de la Misa, pronunciando la Princesa de España, unas sentidas palabras de ofrecimiento a las que contestó el Comandante del buque, glosando el honor que suponía para toda la dotación recibir la enseña de la Patria de las augustas manos de la Princesa y la responsabilidad que asumían desde aquel momento.

Después de izada la Bandera, a bordo con los honores de ordenanza, terminó la ceremonia con el desfile de las fuerzas que habían rendido honores a los Príncipes de España.

BUQUES

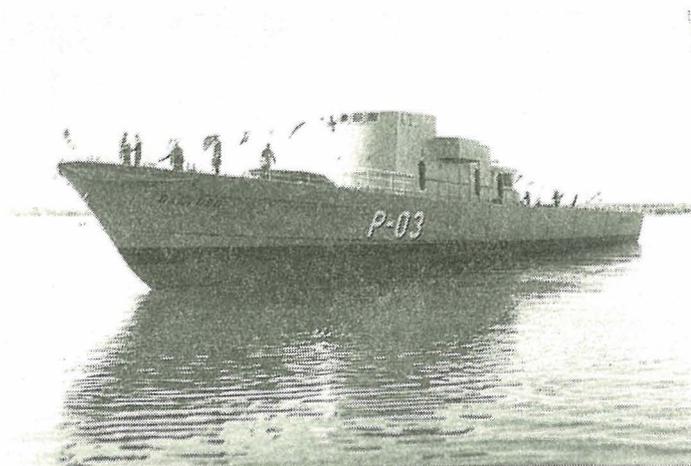
Tuvo lugar en Ferrol de Caudillo el acto de entrega de la fragata "Cataluña" a la Marina, por parte de la Empresa Nacional Bazán, siendo presidido por el Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico, Almirante González Aller, a quien acompañaban el Capitán General de la VII Región Militar, Teniente General Sánchez Galiano; Comandante General de la Flota, Vicealmirante Elizalde; Gobernador Civil de la Provincia, Presidente de las Diputaciones Provinciales de Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona, así como otras Autoridades civiles y militares.

El acto de la entrega dio comienzo al solicitar el Comandante General del Arsenal la autorización para empezar la ceremonia, pasando revista de inspección a bordo y dando la novedad al Capitán General. A continuación embarcó la dotación del navío, que formó en cubierta, y fue izada la Bandera Nacional en el asta de popa.

El Almirante González Aller pronunció unas palabras, en las que dijo que la fragata portamisiles

“Cataluña” representa la continuidad en la primera fase del programa naval, añadiendo que representa también la reiterada confirmación de la efectividad que en sus realizaciones demuestra la Empresa Nacional Bazán en la construcción de buques con el más alto nivel de tecnología.

Tuvo lugar en San Fernando el lanzamiento de dos buques patrulleros construidos para la Armada, que forman parte de una serie de seis unidades destinadas a la protección de la flota pesquera y a la vigilancia de nuestras costas. Las nuevas unidades llevan los nombres de “Alsedo” y “Cadarso”, y desplazan 400



Patrullero “Cadarso”.



toneladas, pudiendo alcanzar una velocidad de 29 nudos. Irán armados con un cañón de 76 milímetros Otto Melara, un cañón Bofors, de 40 milímetros y dos ametralladoras Oerlinjon, de 12,7 milímetros.

Presidió la ceremonia el Ministro de Marina Almirante Pita Da Veiga, acompañado por el Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, autoridades provinciales y locales; mandos de la Armada y directivos de la empresa constructora.

El prototipo de esta serie, el patrullero “Lazaga”, fue lanzado con anterioridad en Bremen, acto del que dábamos cuenta en nuestro último número de DOTACIONES.

CERTAMENES

Con la tradicional brillantez, tuvo lugar en Barcelona el acto de inauguración oficial del XIII Salón Náutico Internacional y del Deporte, que fue presidido por el Ministro de Marina, Almirante don Gabriel Pita Da Veiga, quien a su llegada fue cumplimentado por el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante González López, y por el Capitán General de la



Zona Marítimo del Mediterráneo, Almirante Yusty Pita. Asimismo ocupaban lugares en la presidencia el Gobernador Civil de la Provincia, Alcalde de Barcelona, Presidente de la Diputación Provincial, Subsecretarios de Marina Mercante e Información y Turismo y otras personalidades.

En la ceremonia de apertura pronunciaron sendos discursos el Presidente del Salón Náutico, señor Samaranch, que resaltó la vinculación del Certamen a la Armada, y acto seguido el Ministro de Marina mostró su íntima satisfacción por poder asistir a la inauguración del XIII Salón Náutico y del Deporte, refiriéndose a las inmensas posibilidades que ofrece la mar, y augurando una línea ascendente en las sucesivas ediciones del Certamen.

Terminado el acto inaugural, el Ministro, autoridades e invitados, recorrieron detenidamente las instalaciones del Certamen en sus diversas secciones, deteniéndose especialmente en el stand de la Armada, que este año estuvo dedicado al Instituto Hidrográfico de la Armada, con una nutrida exposición de cartas náuticas, entre las que figuraban la más antigua y la más reciente de las publicadas por el Instituto.

En el puerto el portahelicópteros "Dédalo", en el que enarbolaba su insignia el Contralmirante Jefe del Mando de Escoltas, fue muy visitado por el público. Igualmente se encontraban asimismo en el puerto los destructores "Jorge Juan" y "Lepanto".

CONDECORACIONES

Por Decreto del Ministerio de Marina, les fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, al Abogado del Estado don Víctor Mendoza Oliván, a don Rogelio Cenalmor Ramos, al Inspector Médico de 2.ª Clase del Ejército de Tierra, don Pedro Meléndez Abad; al Vicealmirante don Juan Carlos Muñoz Delgado, al Contralmirante don José R. Caamañó, Contralmirante Ingeniero don Manuel Beardo Morgado, General Inspector del Cuerpo de Máquinas don Ramón Pérez Filgueira, General Subinspector de Sani-

dad de la Armada don Faustino Belascoín, y General Auditor de la Armada, don Agustín Vigier de Torres.

MANIOBRAS

Tuvieron lugar en aguas de Almería las maniobras conjuntas hispano-norteamericanas llamadas "Carbónicas 75", que culminaron con el desembarco de fuerzas de infantería de Marina en dicha playa.

Por parte española intervinieron en estos ejercicios, los transportes de ataque "Aragón", "Castilla" y "Galicia" y los destructores "Almirante Ferrándiz" y "Almirante Valdés".

Por su parte, la agrupación americana estaba integrada por el portahelicópteros "Guam", el transporte de asalto "Ponce", el transporte de material "Charleston", el buque de desembarco de carros "Spamtambury", los destructores "R. E. Bird" y "Bigelow" y los patrulleros "Antelope", "Ready" y "Sundew".

Las fuerzas navales españolas estuvieron al mando del Contralmirante Gómez Pablos.

VISITAS

Durante su estancia en España como invitado del Alto Estado Mayor, el Presidente de la Junta de Estado Mayor de Corea del Sur, General Han Sin, visitó el Arsenal de la Carraca y la Empresa Nacional Bazán, en San Fernando, siendo agasajado con un almuerzo, al término de la cual, por el Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho.

En visita oficial a la Zona Marítima del Cantábrico, llegó a El Ferrol del Caudillo, el Ministro de Marina Almirante Pita Da Veiga y Sanz, acompañado del Jefe de Estado Mayor de la Armada Almirante González López; Jefe del Apoyo Logístico Almirante Buhigas, Vicealmirante Romero Moreno, Contralmirante Pieltain Moreno y otros mandos.

La ceremonia de recepción oficial tuvo lugar ante el Palacio de Capitanía General, tras de la cual el Ministro impuso la Gran Cruz del Mérito Naval, al Alcalde honorario de El Ferrol del Caudillo, señor Ce-



El Almirante Pita da Veiga, Ministro de Marina, pasando revista a las tropas que le rindieron honores a su llegada a El Ferrol del Caudillo.

nalmor Ramos y cruces de dicha Orden a distinto personal de la Armada.

Durante su estancia en El Ferrol del Caudillo, el Almirante Pita Da Veiga realizó un apretado programa de trabajo con visitas de diversas instalaciones y dependencias de la Armada, dedicando también especial atención a las instalaciones deportivas de la Marina, donde colocó la primera piedra de una piscina cubierta y climatizada y recorrió la zona donde la Armada construirá centros de Enseñanza Preescolar EGB y BUP, según un concierto firmado con el Ministerio de Educación y Ciencia en 1973.

También visitó el Ministro de Marina el Polígono de Carranza y el Club Naval de Suboficiales, inaugurando en Puentedeume la Exposición conmemorativa del 450 aniversario de la Batalla de Pavía.

El Ministro de Marina y acompañantes visitaron

también el cuartel del Tercio Norte y el crucero "Canarias", donde les fue ofrecido un almuerzo por el Almirante de la Flota.

* * *

En visita oficial estuvo en España, el Jefe de la Armada iraquí, General Abdul Al-Dairy, quien fue recibido en el aeropuerto por el Jefe de Estado Mayor de la Armada, Almirante González López.

En la sede oficial del Ministerio, el General Abdul Al-Dairy cumplimentó al Ministro de Marina, Almirante Pita Da Veiga, en cuyo despacho le fue impuesta al Jefe de la Armada iraquí la Gran Cruz del Mérito Naval.

El General Abdul Al-Dairy visitó también diversas instalaciones de la Armada en la Zona Marítima del



Estrecho, en especial el Tercio de Armada y la Empresa Nacional Bazán de San Fernando, donde le fueron mostradas las gradas en que se construyen actualmente varios patrulleros para la Armada española. También durante su estancia, el ilustre visitante recorrió las instalaciones de la Marina en Cartagena y la Escuela de Guerra Naval de Madrid.

TODOS PUEDEN ESCRIBIR

Asiduo lector de la revista DOTACIONES, y animado por la amable invitación del "Todos pueden escribir", me decido a aportar mi granito de arena, pidiendo perdón por anticipado de la modestia de mis investigaciones, hijas de mi entusiasmo por todas las páginas de la historia de nuestra gloriosa Marina.

Sabido es de todos, que las páginas de nuestra historia naval, por donde quiera que se abran, están colmadas de elocuentes hechos, de gestas y de heroísmos, en los que un mar, ya en calma o embravecido, ha sido testigo una y cien veces del temple de la raza. Los marineros de España de toda época y lugar han mantenido vivo el fuego de la lealtad, la intrepidez y el valor sin menguas, y tanto en los días gloriosos de Lepanto y Cádiz, como en los trágicos de Trafalgar y Cavite, estos hombres valientes, disciplinados y modestos, cumplieron con su deber, elevándolo en muchas ocasiones hasta el pórtico de lo sublime.

Pero lo que no son a veces demasiado conocidas son estas mismas gestas de estos marinos fuera de su ambiente natural la mar. Que cualquiera de ellos alcance la muerte en el combate, firme en el puente o en la cubierta de su buque, es cosa que no puede sorprender a nadie, pero que ese mismo marino sucumba en lucha desigual, en las trincheras al frente de un puñado de valientes, se desplome herido de un caballo, cae fuera de lo corriente. Este es el caso del Capitán de Navío don Joaquín de Bustamante, inteligente y sabio marino, Jefe de E. M. de la Escuadra de Operaciones del Almirante Cervera, y a quien las circunstancias obli-

En la tierra como en la mar

garon a luchar como un verdadero soldado hasta encontrar la muerte de los héroes.

Otros marinos de casaca y tricorne precedieron al heroico Bustamante en la lucha sobre una tierra seca y polvorienta por el hierro y el plomo. A ellos quiero referirme en este modesto trabajo, pues, el héroe de Canney, merece tema aparte.

El Brigadier don Joaquín Riquelme había estado en el combate de Trafalgar como 2.º Comandante del "Santa Ana", insignia del General Alava, participando bravamente en la acción naval de tan infausto día. Le sorprendió la guerra de la independencia al mando del "San Telmo", y noticioso de que en El Ferrol se carecía de hombres, no dudó en desembarcar con la dotación de su buque, incorporándose al Ejército de Tierra del General Blake y hallando gloriosa muerte en la batalla de Espinosa de los Monteros, el 11 de noviembre de 1808, a la cabeza de una de las más aguerridas divisiones de combatientes.

El Capitán de Navío don José de Navarro Torres, que también había participado en el combate de Trafalgar a bordo del "San Justo", tomó destacada parte en intervenciones en tierra, en la lucha del pueblo español por expulsar al invasor francés. Formó parte del Ejército de Castaños, y se destacó por su arrojo en las

batallas de Bailén, Santa Cruz de la Zarza y Valdepeñas en 1809. Siguió prestando distinguidos servicios en tierra en los Ejércitos de Andalucía, y en 1812, de Capitán de Navío, fue destinado a ultramar, agregado a un batallón de Infantería de Marina, luchando bravamente en Montevideo por sostener la dominación de la metrópoli. Fue hecho prisionero y consiguió fugarse a Méjico, donde continuó su lucha por España, siendo nuevamente apresado en Jalapa y fusilado en 1822 por negarse a reconocer al Gobierno revolucionario mejicano.

El Capitán de Fragata don José de la Serna también supo más de hazañas terrestres que marineras. Como todos los anteriores héroes, había luchado en Trafalgar en el navío "Monarca", recibiendo dos heridas y hecho prisionero. Desembarcado en nuestra guerra de la independencia, hizo la campaña en la Cuarta División del Ejército del Norte, destacándose en la defensa de Ponferrada. Pasó a América, donde continuó su lucha contra los insurgentes, regresado a España, encontró gloriosa muerte en Armentía, el 13 de enero de 1823, al frente del Sexto Regimiento de Marina.

Un poco sobre el azar hemos escogido los nombres de estos valientes que tanto en la tierra como en la mar supieron honrar el glorioso botón de ancla de su uniforme. Muchísimos nombres más podrían añadirse, haciendo interminable este cuadro de honor de una Marina que conoce con creces el temple de sus hombres.

J. D. H.,
Cabo 1.º Especialista Mecánico

San Fernando: un Municipio marinero

Si hay algún Municipio que con pleno derecho pueda atribuirse el término marinero, éste es, sin duda alguna, el de la ciudad de San Fernando, antigua capital del Departamento Marítimo de Cádiz, y hoy cabecera de la Zona Marítima del Estrecho; por lo que ciudad y Marina han recorrido tanto trecho juntos, han compartido tantas idénticas singladuras, que es difícil entender a San Fernando sin la presencia de la Marina, o a la Marina ausente de la ciudad.

De la mano de aquellos grandes artífices de la política naval del siglo XVIII, el intendente Patiño y el Marqués de la Ensenada, la primera Real Capitanía General de la Armada, asentada en principio en Cádiz, se trasladó a San Fernando, naciendo así el primer Departamento Marítimo de España, en orden de antigüedad y prestigio, y acordando el concejo de la todavía Villa de la Real Isla de León, expresar su júbilo y complacencia por la resolución, que venía así a trazar un derrotero esperanzado para el futuro de las relaciones entre el pueblo y la Institución.

Precisamente el desarrollo de este establecimiento mariner, dotó a la villa de un esplendor notable, y el incremento material alcanzado por la base naval, instalada en el Arsenal de La Carraca, a partir de 1752, fue básico para el acuerdo de constituir un Ayuntamiento isleño con autonomía y rango y que encajará perfectamente en el propósito de la implantación del primer Departamento Marítimo, segregándolo totalmente de Cádiz, como efectivamente sucedió

Marina y pueblo, —éste canalizado a través de la gestión municipal— inician así en los fastos románticos del XVIII, la fructífera simbiosis, que ya no habrá de interrumpirse ni malograrse a lo largo del tiempo. Y cuando años más tarde —concretamente en 1813—, llegue el espaldarazo ciudadano, con el cambio de villa a ciudad, dos ilustres marinos, estarán también presentes en la investidura. Porque no hay suceso o motivo trascendental en la historia del municipio isleño, en que no esté presente la generosidad, la comprensión y la hidalguía marinera.

Cuando llega la mayoría de edad de San Fernando, España se dispone a cerrar las heridas abiertas en su piel por el invasor francés, ajena tal vez a que dentro de su propia entraña se abrirán muy pronto otras, harto más dolorosas. Ausente Fernando VII —todavía “el Deseado” del exilio—, es la regencia del reino quien otorga los títulos en ausencia y cautividad del rey. Una regencia nombrada por las Cortes extraordinarias, sucesoras de aquellas que en una mañana septembrina de 1810, habían engalanado de pelucas y casacones las calles isleñas, y que ante la invasión de Andalucía se habían trasladado a Cádiz, apenas cinco meses más tarde, continuando impávidas sus deliberaciones, no siempre exentas del ronco concierto del bombardeo y del estampido de los cañones.

El 28 de noviembre de 1813, un arzobispo y dos marinos dan el espaldarazo a la flamante ciudad en la que se han pronunciado hermosas palabras de libertad y de grandeza. Los nombres de don Pedro de Agar y don Gabriel de Císcar, en el refrendo pergaminal, son todo un símbolo para la historia de una ciudad, cuya vida ha girado siempre alrededor del mar. Junto a ellos, la rúbrica de don Luis de Borbón, arzobispo de Toledo, parece presagiar que años más tarde un cardenal isleño trascenderá en milagro la santidad y sabiduría. Años más tarde también, cuando la ingratitud y el olvido han encontrado un justo desagravio, las cenizas de Císcar reposarán para siempre en la ciudad que apadrinara, madura ya de firmes realidades y esperanzada aún de espléndidas promesas.

Quienes hicieron mayor de edad a San Fernando, pagaron un duro tributo ante el rey cuyo nombre invocaron. La historia pronunció su juicio muchas veces, y no está en nuestro ánimo discutirlo o criticarlo. Pero San Fernando, en recuerdo y gratitud se vincula en su quehacer diario a quienes tanto hicieron por ella.

Porque es evidente que los problemas de la Marina, han sido siempre preocupaciones cardinales en la ciudad, y a la recíproca, no pocas dificultades y contratiempos isleños encontraron rotundos ecos de comprensión y no pocas veces de solución en el ámbito de la Armada. Los organismos e instalaciones navales asolerados en la antigua Isla de León, gozaron siempre de beneplácito municipal y consenso popular, pues no en balde a través de ellos, se adquirieron fuentes de riquezas y bienestar social que han llegado a ser consubstanciales al alma de la ciudad. No estará, pues, de más, recordar y cerrar con ellas esta urgente trayectoria marinera de la villa, las palabras que su propio alcalde, pronunciara nueve años atrás, en ocasión de la entrega de la Medalla de Oro de la Ciudad a la Marina de Guerra. Palabras que en sí, son el mejor compendio y exponente de cuanto proclamamos y ratificamos.

“La Marina no es San Fernando, pero sí San Fernando es parte de la Marina, ya que a ella debe todo lo que tiene, y por su camino nos vino siempre la prosperidad; sus alegrías son las nuestras, como nuestras son también sus glorias, sus afanes y sus lutos. Nuestra existencia espiritual y material está vinculada a la Marina de Guerra, y únicamente a ella. La ciudad se asemeja a un buque en desguace cuando España vuelve la espalda al mar; pero cuantas veces asomó el peligro en los horizontes de la Patria, sus hijos, en pie de guerra y bien dirigidos por los mandos de la Marina, dieron la batalla con sin igual bravura en el mar y en la tierra. Trozo éste, singular de la geografía española, en donde se acentúan los valores del espíritu y lo material no cuenta más que para escasamente subsistir. La disciplina de los marinos, la organización y métodos en el trabajo de las factorías e industrias que nacieron precisamente por y para la Marina, impregnan la vida y costumbres de nuestros ciudadanos a tal extremo que la hace distinta de cualquier otra...”

...Y éstas, y otras muchas, son las razones que hacen de la Isla de San Fernando, el prototipo de municipio mariner, de prestigio y prestancia, a lo largo y lo ancho de la geografía española.

J. C. P.

CARTA NOSTALGICA AL DIRECTOR DE LA REVISTA “DOTACIONES”

Muy Sr. mío:

Con mi mayor respeto y toda mi consideración.

Soy un ex marino en orden material hace treinta y cinco años, si bien, espiritualmente, me siento en activo, ascendíendome, asimismo, con el transcurso de los años, dentro de mi categoría militar, tronchada, hasta alcanzar el puesto cúspide, pero todo mentalmente.

Ello no es óbice para que siga pensando en el medio ambiente en que me

formé entonces y después en mi nueva vida, siempre pendiente de la Marina, estableciéndome como comerciante de “efectos navales” proveedor del Arsenal y buques de la Armada, como clientes de excepción.

Leo con avaricia todo cuanto llega a mis manos en relación con ella, medito y sueño un medio mejor, más humano, más fácil de conllevar, proporcionándome la revista de su digna dirección elementos de juicio para poder atreverme a opinar, agarrándome al efecto, como tablón de

auxilio, al enunciado “Todos pueden escribir”. Este apartado y el trabajo escrito que publica la revista DOTACIONES, número 14, por don Javier Esparza Payá, titulado “Más sobre el problema de retención en la Armada de Cabos Especialistas”, que en su último párrafo insinúa la cooperación de los de esta clase aludida, con sus ilusiones y justas esperanzas, me decide, por mi parte, exponer mi experiencia, ya que fui Especialista totalmente nato.

Ingresé en la Marina como Aprendiz Ma-

rinero en 13 de septiembre de 1914 y hubiese sido tal vez Contralmirante, si todo lo que se legisla o se legisló entonces se hubiese cumplido. No debe sorprender al lector estos renglones, pues sí, es curioso, lector, que quizá haya leído en la prensa que en la Marina norteamericana ya hay una señora o señorita con este alto grado, al igual que en las otras dos Fuerzas Armadas, Ejército de Tierra y Fuerza Aérea.

Desde la fecha antes indicada hasta mayo de 1915, estuve en el Pontón-Escuela "Villa de Bilbao", aprendiendo la instrucción militar y marinera e historia de la Marina. Cuando ingresé contaba con quince años y tenía cuatro años de bachillerato.

De mayo a septiembre de 1915 embarcamos en el buque de escuela "Nautilus" en viaje de prácticas de navegación, pasando, en septiembre de aquel año, a la Escuela de Artillería como Aprendiz de esta especialidad hasta mayo de 1916. En esta fecha fuimos pasaportados a bordo del trasatlántico "Ciudad de Cádiz", embarcando en el acorazado "Alfonso XIII" hasta diciembre del mismo año que volvimos a la Escuela para ser examinados y promovidos a "Marineros Especialistas", con paga mensual entonces de 12,50 pesetas. Como Especialista cobraba 32,50 pesetas mensuales. Cito estas pagas y las siguientes como factor dominante de lo que era entonces la Marina en la faceta económica. En enero de 1917 embarqué en el "Acorazado España", permaneciendo en él todo el año, volviendo a la Escuela antes mencionada en enero de 1918, para sufrir examen para el ascenso a Cabo de Artillería Especialista. Logré el ascenso con paga de 58,50 pesetas. ¿Qué se podía hacer con esas cantidades de 12,50, 32,50 y 58,50 pesetas, respectivamente, por muy buen administrativo que uno fuera, para pagar lavandera, barbero, correos artículos de limpieza, reposición de prendas de vestuario, etc.?

En enero de 1921 acudo a una convocatoria para Maestre de Artillería Especialista, Sargento con deberes sin derechos, y obtengo una plaza.

Esta denominación de Maestre, bueno, su uniforme e invención es digna de contar. En agosto de 1914 empezó la Primera Guerra Mundial y a los pocos días arribó a El Ferrol un pequeño submarino alemán con averías. El buque quedó internado según las leyes de guerra en puerto neutral y trató de huir una vez reparado, siendo apresado entonces y desprovisto de las hélices. Ya no salió hasta el final de 1918.

La dotación de esta pequeña unidad no era muy numerosa, pero sí parecía escogida, pues se trataba de hombres altos, robustos y de muy buena apariencia. Los marineros de la Armada alemana entonces vestían con chaquetilla con dos filas de botones dorados y gorro muy bien confeccionado, y la cinta de él en sus dos extremos colgaban por detrás sobre la espalda. Todo ello formada un conjunto con mucha vistosidad y elegancia; una especie de entes de opereta.

En el año 1915 se organizó en nuestra Marina las especialidades que en un prin-

cipio sólo fueron tres, Maniobras, Artillería y Radiotelegrafía y también se reorganizaron los cuerpos subalternos. Se suprimió el Sargento 3.º y se creó el de Brigada y Suboficial. Después quedó reducido a sólo Suboficial, 2.º Suboficial, 1er. Suboficial, Mayor. Nunca podrían ascender a Oficial de ninguna calidad.

Al suprimirse el Sargento 3.º había que sustituirlo para los servicios de armas por otro personal más económico y menos fijos, ya que el ascenso a Maestre había que engancharse por cuatro años y reengancharse cuantas veces este tiempo se fuera sucediendo. Los legisladores pensaron que el uniforme apropiado a este personal, que no era ni carne ni pescado en lo militar, sería una chaquetilla corta hasta las caderas con un pico atrás, al centro, a la altura de las posaderas. Esta prenda habría de llevarse sobre la camiseta de lanilla que en invierno hacía de abrigo, pero que en verano parecíamos una figuritas de tiro al blanco en barracas de feria, esto es, un "pim, pam, pum". No quiero recordar el inmenso calor sufrido en verano por estas latitudes del Mediterráneo, pues éramos los únicos de toda la Marina que vestíamos en dos colores, cuando lo natural hubiese sido que en verano hubiéramos llevado chaquetilla en blanco. Pues no, a pesar de haberse solicitado esa mejora. El sueldo de este Sargento Especialista era de 195 pesetas mensuales, ración de Armada y vestuario para cuatro años de marinero. ¡Qué figura más antiestética representábamos aquellos que como yo, bajo de talla, piel morena, de barba poblada y rechoncho de perímetro torácico!

En 1921 me encontraba embarcado en el Torpedero número 1 y solicité examen para un curso de submarinos. Allí ascendí a Maestre e hice un viaje de instrucción a bordo del primitivo submarino "Isaac Peral" a las islas Canarias. En primavera de aquel año, una disposición del Ministerio de Marina abrió nuevamente la Escuela de Artillería (léase Condestables), que estaba cerrada desde después de la guerra de Cuba.

El ingreso en esta Escuela se podía hacer por concurso para todos los Maestres con más de tres años de antigüedad y el resto de las plazas a cubrir que siempre fueron de 50 las convocadas durante las cuatro que hubieron, se cubrirían por oposición entre militares y paisanos de toda la nación. Nunca pasaron de 10 las plazas cubiertas por los Maestres.

Yo pasé al Cuartel de Marinería del Arsenal de Cartagena una vez terminado el curso de submarinos y me preparé en una academia particular para tratar de ingresar por oposición en la Escuela de Condestables, logrando conseguir una plaza, el número 12 del resto de 40 convocados; así fui, pues, el único Maestre Especialista de Artillería ingresado a través de esa prueba por oposición.

En enero de 1922 fui dado de alta como alumno de Condestable en la antiquísima Escuela de San Fernando, permaneciendo en ella dos años, pasando a la Flota en

enero de 1924 en período de prácticas un año.

Hago punto final en esta primera parte de mi permanencia en la Marina con casi diez años de servicio sin solución de continuidad, ingresando en un cuerpo permanente, que era mi primera meta, la ambición de mi juventud. El sueldo que percibía en esta categoría militar de Condestable 2.º era de 275 pesetas mensuales en destinos de tierra y de 400 en total, embarcado.

El problema de tener para la Marina todo el personal especializado cualquiera que fuese su categoría militar es cuestión económica. Y nada nuevo hay bajo el Sol.

Ya preví en un artículo que roqué publicase el diario "ABC", de Madrid, a raíz de publicarse el I Plan de Desarrollo Económico y Social, que habría de suceder este problema. Y no era que yo lo adivinara, ¡pobre de mí!, sino que lo había leído en la Revista General de Marina que sucedió en la Marina norteamericana después de la Primera Guerra Mundial.

Ella fue el relanzamiento en todos los órdenes para la industrialización total de esta poderosa nación, pagándose muchos dólares por hora de trabajo y faltando mano de obra en todos los casos como ha sucedido a las naciones occidentales de Europa después de rehechas su economías con el Plan Marshall. Nosotros, los españoles, siempre a la zaga en todos los órdenes del progreso, lo estamos tocando ahora.

No se necesita tener ni mediana cultura ni ser un lince para comprender y comparar lo que es la vida castrense, sujeto a una disciplina y controlado las veinticuatro horas del día para lo que ha de hacer y no hacer, comparada con la vida civil, que salvo las casi ocho horas laborales, las dieciséis restantes son del libre albedrío del individuo. Hay, pues, que remunerar con justicia al personal militar.

Más extensa es de lo que me proporcione esta aportación mía, de una parte vivida y de otra aprendida en los libros y revistas que tanto me enseñaron en los veinticinco años de servicios efectivos que permanecí en ella, donde me formé, constituí una familia y un hogar y, sobre todo, una moral consustancial con mi vida iniciada en esta moral y fe por la propaganda entonces de la Liga Marítima Española.

Para terminar, me reitero de usted, cuyo affmo y s.s.,

RAMON ROMAN FLORES

Auxiliar 1.º de Artillería de la Armada, Graduado de Alférez de Fragata (retirado).

CRITICAR ES INFORMAR

UN LIBRO PARA LEER



Alfredo Aguilera y Vicente Elías: «BUQUES DE GUERRA ESPAÑOLES».
Librería Editorial San Martín, Madrid.

Los aficionados a las estadísticas, a la puntualización y al detalle bibliográfico, han podido contar últimamente con el refuerzo de un libro, sobre buques, que llena cumplidamente un hueco de mucho tiempo atrás. Se trata del libro de Alfredo Aguilera con dibujos de Vicente Elías, "Buques de guerra españoles" (1885-1971), editado por la Editorial San Martín, que es una reedición más cuidada y con mayor lujo de fotografías y esquemas, del que estos mismos autores publicaron en la Editorial Naval en 1968, prologado por José María de Areilza, y con epílogo del fallecido director del Museo Naval, Almirante don Julio Guillén. El plan de la obra actual es exacto al de la anterior, si bien con inclusión de las embarcaciones construidas desde 1968 hasta el pasado año, y haciendo igualmente referencia a los buques de cesión norteamericana, en virtud del Convenio de Cooperación Naval vigente entre España y los Estados Unidos. El libro parte del estudio de los acorazados en dos épocas, y termina en los modernos transportes de guerra; y a su través navegan los cruceros del 98, los cruceros de primeros de siglo; los cruceros rápidos nacidos de posteriores planes navales; los torpederos y contratorpederos; los grandes y nostálgicos destructores; los antiguos cañoneros; fragatas, minadores, dragaminas y buques especiales; los submarinos y el arma aérea, y una romántica referencia a los veleros "Nautilus", "Galatea" y "Juan Sebastián Elcano". Su lectura es amena, y las incrustaciones, históricas en muchos casos, la hacen más fácil e interesante. Puede aducirse, quizá, que tanta acumulación de datos técnicos, imprescindible por otra

parte, en cada buque-tipo, puede cansar, pero hay que tener en cuenta que el libro se escribe para un tipo de lectores determinados, y éstos habrán de agradecer lo que sin duda supone un notable esfuerzo de erudición paciente.

Como ha escrito José María de Areilza en el prólogo de la actual edición, el objetivo de este libro, aparte de servir de manjar a los aficionados del fascinante mundo naval, cumple también una más alta misión cual es la de despertar en la conciencia de la masa española del interior de la península la vocación marítima de España y el afán por las nobles tareas de la Marina. Mientras el español navegue, su destino estará alerta, vivo, presente en la comunidad internacional. Navegar es necesario. El progreso de España se mide por singladuras.

CINE



Una antología del mar

Una importante publicación española dio a conocer recientemente, lo que a juicio de los expertos en la materia constituyen hasta el momento las diez mejores películas en la temática del mar. Sin que ello quiera decir que tengamos que estar totalmente de acuerdo con la clasificación ofrecida, nos complacemos en reproducirla considerando que será de interés para los lectores de este espacio. En un orden cronológico la lista viene dada así:

"EL ACORAZADO POTEMKIN" (1924). Dirigida por Eisenstein. Rusa.

Cuenta la sublevación de un acorazado en 1905. Es uno de los clásicos del cine mudo. Tal fue el interés del equipo de la película por lograr un resultado óptimo, que se llegó a pintar fotograma por fotograma de color algunas secuencias, al no haberse inventado aún el color en el cine, anécdota que define en cierto modo el interés por innovar que tuvo la película.

“DRIFTERS” (1929). Dirigida por John Griegson. Inglesa.

Documental mudo sobre la pesca del arenque: la vida en el interior del barco, con la espectacularidad de las violentas tempestades marinas.

“EL HOMBRE DE ARAN (1934). Dirigida por Robert Flaherty. Inglesa.

La vida de una comunidad de pescadores en el norte de Inglaterra. Escenas de una gran belleza plástica, emocionantes y líricas, pero sin olvidar nunca al hombre, centro y objetivo de este gran documental, que hace medio año se emitió en Televisión Española.

“REBELION A BORDO (1935). Dirigida por Frank Lloyd. Con Charles Laughton, Clark Gable y Franchot Tone. Norteamericana.

La rebelión de la “Bounty” en su viaje por los mares del Sur. La historia, romántica y novelesca, tiene aún un cierto encanto, aunque en muchos aspectos haya sido superada.

“LA TIERRA TIEMBLA” (1948). Dirigida por Luchino Visconti. Italiana.

Mezcla de documental y película neorrealista, tiene mucho interés por el conflicto dramático que describe sobre una familia pescadora y sus problemas por sobrevivir económicamente. Escenas muy bellas sobre la vida en el mar.

“STROMBOLI” (1949). Dirigida por Roberto Rosellini. Con Ingrid Bergman.

Aunque no sea un film sobre la vida de los pescadores, es el relato de un pueblecito perdido en una tierra volcánica, donde todos sus habitantes se dedican a la pesca. Acertado contraste entre una mujer de ambiente urbano y los hombres que conviven con la naturaleza, olvidados del mundo.

“LA BELLA MAGGIE” (1951). Dirigida por Alexander McKendrich. Con Paul Douglas. Inglesa.

Conflicto entre los tripulantes de un viejo buque, a punto de ser desguazado, y los ejecutivos de la compañía armadora. Su final es bellissimo, con unas escenas en un pueblecito de pescadores escoceses, donde los hombres de la ciudad, de las prisas y de los rascacielos, aprenden el sentido de la vida de unos modestos marineros. Con un estilo muy sobrio y contenido, “La bella Maggie” dice cosas muy importantes sin casi pretenderlo.

“20.000 LEGUAS DE VIAJE SUBMARINO” (1954). Dirigida por Richard Fleischer. Con Kirk Douglas y James Mason. Norteamericana.

Es una de las mejores versiones de Julio Verne en el cine, donde queda recogida toda la fantasía subyugante de su autor. Por otro lado, quedan muy bien resueltos los trucajes y los recursos fotográficos.

“TIBURONEROS” (1962). Dirigida por Luis Alcoriza. Mejicana.

En su segunda película este director español, nacido en 1921, contaba la pugna de un hombre modesto entre su pueblo, el mar y el amor, enfrentado a la ciudad y a sus intereses. Modesta, aunque interesante película, que se estrenó hace dos años en España.

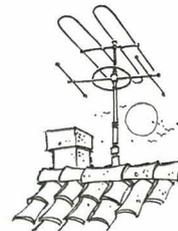
“VIENTO EN LAS VELAS” (1965). Dirigida por Alexander McKendrich. Con Anthony Quinn y Lila Kedrova. Norteamericana.

Película de aventuras, con exteriores marítimos muy interesantes. La rivalidad entre unos niños de educación refinada, pero falsa, y sus raptos —unos piratas—, que han vivido toda la vida en el mar. Con un insólito final en el que los niños se convierten en acusadores, esta película ha confirmado a su director como uno de los mejores nombres del cine inglés de los años cincuenta.

Puede que en esta pequeña lista no estén las diez mejores películas que sobre el tema se hayan realizado, pero sí se han mencionado algunos films considerados por todos los historiadores como muy importantes en la cultura de nuestro siglo.

T V E

¿Al fin un programa marineró?



Nos llegan noticias de que en los cuadros directivos de Televisión Española se estudia actualmente la posibilidad de incluir en sus emisiones un espacio de temática naval que habría de llevar por título “Revista del Mar”, y que habría de ser como un auténtico “telediario marineró”, salvando, naturalmente, las exigencias de periodicidad y frecuencia que serían las concedidas a los programas culturales.

No sabemos si la idea cuajará, pero de antemano nos parece estupenda y digna de todo apoyo. El fascinante mundo de la mar, en toda la amplia riqueza de su contenido, merece muy frecuentemente un tratamiento de primera plana. No es que vaya a pretenderse una masiva “inundación” del salino elemento para que floten como mástiles las antenas colectivas, pero sí habría de ser muy saludable un poco de brisa marinerá a través de las largas, y a veces no siempre afortunadas singladuras de la semana.

Creemos que si los órganos rectores de Televisión Española acogen con cariño el tema, no habrán de sentirme defraudados de la acogida que el programa —si se realiza sería y profesionalmente— habrá de tener. No en balde, como se ha dicho, España tiene dos mares, uno a cada banda, que le van de los pies a la cabeza. Televisión Española tiene ahora la palabra.

Pregunte y le contestaremos

P.—¿Podrían indicarme el origen del patronato de la Virgen del Carmen en la Marina española?

R.—Con la festividad de la Virgen del Carmen, celebra la Marina española su día patronal. Todos los barcos españoles de guerra y mercantes, de pesca y de deporte, empavesan sus jarcias y bruñen sus metales. Y en la tarde esplendorosa de julio en todos los puertos tiene lugar la procesión de la Virgen, escoltada por la marinería. En muchos lugares la procesión es náutica y la Virgen, a bordo de un pesquero, pasea sobre las aguas entre estampidos de cohetes, cantos litúrgicos y estrépitos de sirenas.

Como España ha sido de siempre un pueblo de hondas devociones marinas, esta exaltación marinera de la Virgen es muy antigua. Desde tiempos inmemoriales, las capillas marianas de los gremios de mareantes alzan sus perfiles sobre los acantilados de las costas. Y bajo su bóveda de rústica piedra florece, a través de los siglos y de las generaciones, la ingenua piedad popular de los exvotos, o sea, las ofrendas de aquellos que en peligro grave de naufragio ofrecieron a la venerada imagen un recuerdo por la gracia de su salvación terrenal. Generalmente estos exvotos son maquetas de naves, toscamente realizadas por imagineros y tallistas pueblerinos, pero llenas de sentimiento religioso y de encanto artesano.

La Virgen del Carmen es la Patrona oficial de las cuatro Marinas españolas, la de guerra, la mercante, la pesquera y la deportiva. El Ministerio de Marina declaró oficial el Patronato en el primer año del presente siglo, pero la devoción era muchísimo más antigua.

No se conocen exactamente los orígenes de esta vinculación de los hombres de mar a la Virgen del Carmen, pero se sabe que ya existía en los días de Trafalgar. Del hecho se han dado diversas interpretaciones. Antes la imagen más venerada por los marinos era la Virgen del Rosario, de la cual se conserva una talla en el Museo Naval, que, según tradición, perteneció a don Juan de Austria y estuvo en la batalla de Lepanto. Hay otras vírgenes más antiguas muy relacionadas con la Marina. Muchas de ellas son mascarones de barcos. Algunas veces el origen de esas capillas son leyendas de apariciones y milagros, imágenes que llegaron flotando entre

las aguas o salvamentos prodigiosos de hombres y de naves. Cuando los iconoclastas del Norte arrojaron impiamente al mar las imágenes de sus templos, algunas de éstas arribaron a nuestras playas y dieron motivo a las piadosas fundaciones de ermitas y cofradías de marineros y pescadores.

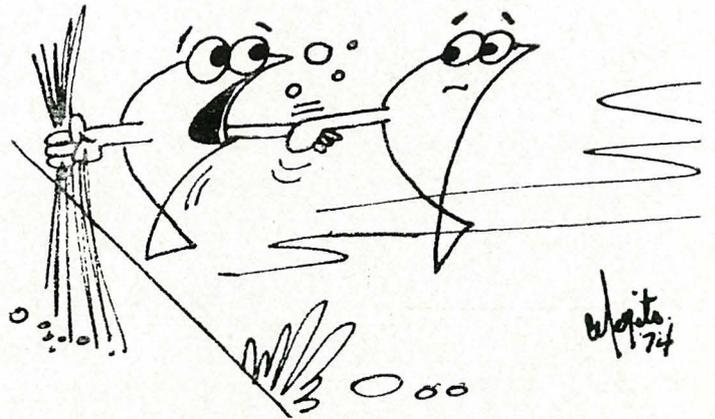
Pero el origen de la devoción a la Virgen del Carmen es distinto. Penetró a través de la Marina de guerra hace más de doscientos años y llegó a ser muy popular en el pasado siglo, como lo atestiguan gran número de estampas, tallas, escapularios, nombres de embarcaciones, etc. Quizá pueda bucearse su origen en las órdenes de Carmelitas, tan españolas, tan unidas al nombre de Santa Teresa y que tanta participación tuvieron en las navegaciones y en la vida de puertos y arsenales desde los tiempos del descubrimiento y la conquista del Nuevo Mundo, sobre todo en los siglos XVII y XVIII. Pero, sea el que sea, es un hecho cierto y evidente que desde hace muchos años la devoción al Carmen y la fiesta del 16 de julio está generalizada entre los marinos de toda clase y condición. No solamente en España, sino también en las naciones hispanoamericanas.

Insistiendo en el origen de la devoción y Patronato de la Virgen del Carmen en la Marina de guerra, parece que la versión más fidedigna es la que pone el punto de su partida en la piedad con que el célebre Almirante, Capitán General Marqués de la Victoria, veneraba una imagen del Carmelo que existía en el templo de los Carmelitas de la isla gaditana a mediados del siglo XVIII. Tal era esta devoción que hacía ir con él a todos los oficiales francos de servicio en procesión semanal a adorar a la Virgen, e impuso que todos los buques de su mando llevaran tallas de la misma no sólo en la cámara, sino también en otros lugares más asequibles al común de la marinería. Tan piadosa costumbre se extendió pronto y a finales del siglo ya era general y estaba arraigadísima. Desde entonces la dedicación carmelitana en las escuadras fue en glorioso auge, pero no fue proclamada la Virgen del Carmen Patrona oficial de la Marina hasta el siglo actual por un Real Decreto del año 1901.

Durante la República, este Patronato, como todos los de los Cuerpos del Estado, fue suprimido. No obstante, los marinos la siguieron celebrando privadamente. Al restaurar la España nacional las tradiciones piadosas del pueblo y de la Milicia, la conmemoración del Carmen superó, si cabe, el antiguo esplendor.

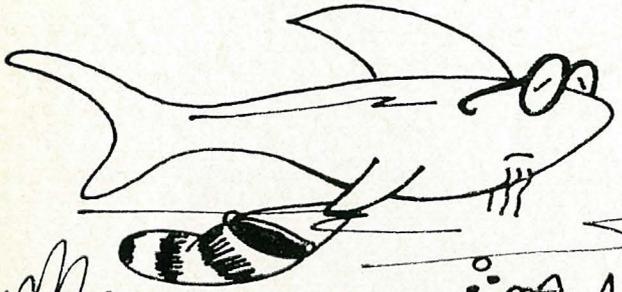
Puede decirse que hoy todos los barcos españoles llevan alguna imagen del Carmen a bordo. Y, como antaño los galeones y navíos pasearon, grabadas en su estampa de popa, imágenes de santos y de vírgenes, por todos los mares del globo, que descubrían en servicio de evangelización, así ahora nuestras modernas motonaves llevan también por todos los puertos del mundo, la esperanza cristiana de la Virgen del Carmen, cuyo escapulario, felizmente, sigue siendo timón de tantas vidas marineras.

SONRÍA, por favor



elgato
74

¡PARA EL FONDO NO,
QUE NO SE NADAR!



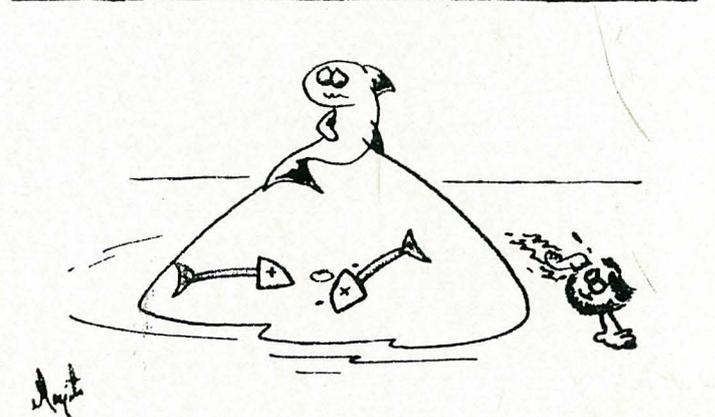
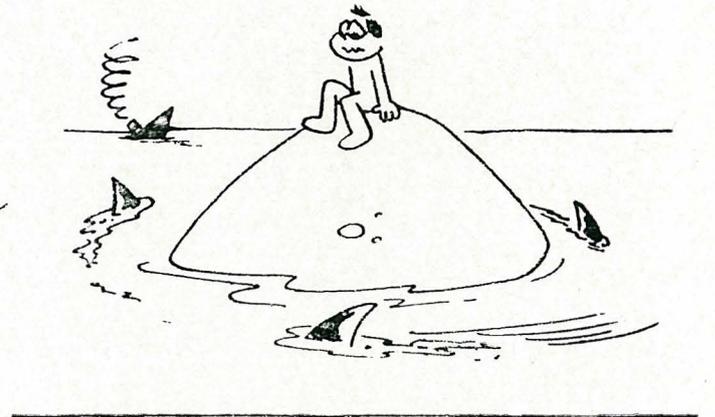
elgato
74

ES UN INCOMPRENDIDO,
ES VEGETARIANO...



elgato

SIN PALABRAS



elgato

" PROCESO "

