

# DOTACIONES

BOLETIN DEL DEPARTAMENTO DE PERSONAL

Núm. 16 • Mayo - Agosto 1975

SEGUNDA EPOCA



La estela del navío, en ruta por las olas, es el más hermoso símbolo de que en la mar y por la mar, sigue abierto el camino de la grandeza de España.



# Mirando hacia adelante

El largo y cálido verano nos depara una nueva salida de DOTACIONES, felizmente cada vez más familiar en el ámbito de las cámaras y los sollados. Lo consignamos con modestia, pero con íntima satisfacción. Cada vez más ajustado, nuestro cuerno de bitácora busca mayores horizontes y se enfrenta a más ambiciosas perspectivas. Estamos —creemos estar— muy cercanos de ellas, porque así lo exige el camino trazado en la constante de la superación y el esfuerzo de todos.

El largo y cálido verano trajo también la apretada crónica de cada día, con proyectos que pasaron a realidades y propósitos que encaran con firmeza idénticas rutas. De ellos —y como siempre— queremos hacernos un poco eco en la suma de afanes que concretan las noticias y puntualizan sus resultantes. Y bueno será advertir que cada nueva singladura de este boletín nos trae el pequeño orgullo de una intimidad más lograda y más firme en sus futuros rumbos.

“La Marina y el país” abre sus páginas con la consciente esperanza de unos logros, que en trámites legislativos alumbran ya fundadas esperanzas. Se hacen presente en ellas la ingente preocupación que en la puesta a punto de las mejoras de haberes de Cabos Especialistas, y desde su inicial planteamiento, ha compartido el Ministro y sus más altos colaboradores, empleados a fondo en tan noble y justa función. DOTACIONES espera seguir haciéndose partícipe de cuantas agradables nuevas se vayan sucediendo en la materia.

“La Marina por dentro” vuelve otra vez a sus cauces, y nos traslada al cinematográfico escenario de una operación anfibia. En este aspecto, como en tantos otros, la Marina está pisando fuerte, y constantes maniobras y ejercicios pueden dar fe de ello. Creemos, por tanto, que el renovado espacio habrá de ser del agrado de nuestros lectores.

Damos también audiencia a dos recientes espacios que “cayeron bien” —al menos hemos recogido muy amables comentarios sobre ellos— en el andamiaje informativo de nuestro boletín. Reportajes de DOTACIONES, con su breve paseo por el Palacio del Viso del Marqués, archivo histórico de la Marina, y “Hombres y nombres de la Marina romántica”, con la semblanza de Méndez Núñez, “el marino que pudo ser rey”, cumplen este objetivo de entroncar glorias del pasado a inquietudes presentes.

“Un barco, una historia” evoca la imagen, no por mínima menos entrañable, de aquellos olvidados guardacostas que tanta historia también hicieron. Valientes y reciamente marineras, aquellas pequeñas unidades llenaron también toda una época.

La “Acción Social en la Armada” tiene esta vez brisas salineras. Muchas esperanzas e ilusiones se cifran en aquella zona, con los puestos escolares logrados y los que habrán de lograrse, y el ambiente de optimismo que en torno a la formación profesional naval se respira con la futura implantación de una escuela en el castizo marco de la salina de la Magdalena.

Puntualmente concurren también “Crónicas e informaciones”, “Todos pueden escribir”, “Criticar es informar” y “Sonría por favor”. Son ya viejos y contumaces conocidos de nuestros lectores para que necesiten de presentaciones o credenciales de introducción. A sus textos y a sus chistes —quisiéramos un poco de savia nueva para ellos— nos remitimos.

Y nada más. El largo y cálido verano aún está presente, al menos en la meteorología, cuando este nuevo DOTACIONES zafa amarras. Pero ya, otoño ante los calendarios, nuevas ilusiones y propósitos están pidiendo práctico para próximas ediciones.

## Sumario

	Págs.
La Marina y el País.—Adiestramiento y Personal .....	1
La Marina por dentro.—El Mando Anfibia .....	3
Reportaje de DOTACIONES.—Un lugar de la Mancha para el mar .....	6
Hombres y nombre de la Marina romántica.—Méndez Núñez .....	8
Un barco, una historia.—Los olvidados guardacostas .....	10
Crónicas e informaciones .....	13
Acción social de la Armada.— Club Naval de Suboficiales de la Zona Marítima del Estrecho .....	18
— Desde la Zona Marítima del Estrecho: dos realidades en marcha .....	19
Todos pueden escribir.— Pesca fortuita .....	21
— A ciento setenta años de la batalla de Trafalgar .....	22
Criticar es informar .....	23

Depósito legal: M. 6.648.—1970



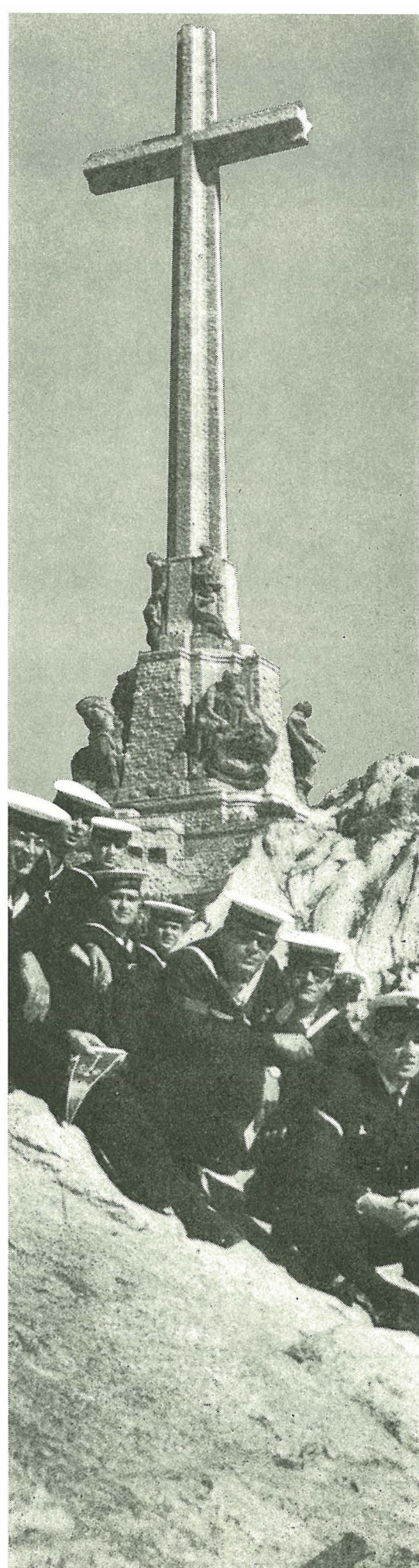
# La Marina y el País

## Adiestramiento y Personal



Recogía DOTACIONES, en su último número, el logro importante que significan las mejoras de haberes de Cabos Especialistas de la Armada, concretamente las previstas en el decreto aprobado por el Gobierno el 25 de abril último, y en la Ley que una semana antes el propio Gobierno había enviado a las Cortes. Con ambas disposiciones, amplios sectores de personal de nuestros especialistas habrán de beneficiarse de unas mejoras económicas tan justas como necesarias.

Ello nos mueve nuevamente al esbozo de algunas consideraciones en orden a lo que puede significar en el futuro las mejoras para este personal. Sabemos que el problema del adiestramiento de nuestras unidades para obtener de cada una la mayor eficacia de



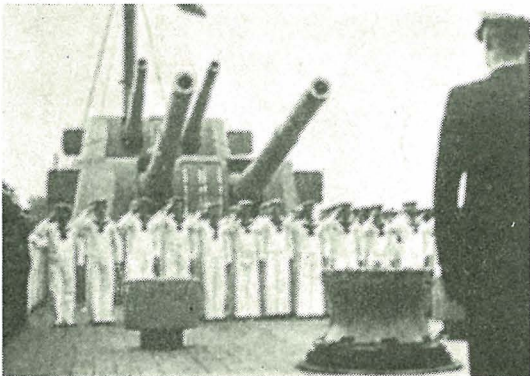


acuerdo con sus posibilidades está solucionado desde hace tiempo, pero no puede decirse lo mismo con respecto al personal subalterno. Una gran parte de los jóvenes que ingresan en la Armada como voluntarios, adquieren una elevada formación profesional específica, bien sea en electrónica, electricidad, mecánica de precisión, etc., pero una vez que han adquirido estos conocimientos y han cumplido su contrato con la Marina, son solicitados por la industria privada, con mayores sueldos de los que permite el presupuesto de la Armada, consiguiendo así un personal altamente cualificado tanto en el aspecto moral como en el técnico.

No vamos a ocultar que éste es el gran problema actual de la Armada, ya que un buque moderno exige una plantilla prácticamente toda ella especialista. Es, por tanto, de esperar, que el aumento —ya advertible— en los emolumentos del personal de Cabos Especialistas incidan favorablemente en su permanencia en los cuadros profesionales de la Marina.

Para el correcto adiestramiento de un buque es necesario que tenga cubierta su plantilla, pues resulta bastante complicado que en ocasiones un solo Cabo Especialista tenga que simultanear dos destinos a bordo. Parece difícil, pero la realidad es que así ocurre, y con eficacia; y prueba de ello son las felicitaciones que nuestras unidades han recibido con motivo de realizar maniobras combinadas con Marinas extranjeras, o en períodos de adiestramiento técnico, como ha ocurrido recientemente con la fragata “Andalucía” en el centro de adiestramiento que la Marina norteamericana tiene en Guantánamo, que ha merecido la más alta calificación que jamás haya alcanzado ninguno de los cientos de buques tanto americanos como extranjeros que han pasado por aquel centro, y de cuya noticia también nos hacemos satisfecho ecō en otro lugar de este número.

Nuestra Marina sabe lo que necesita y dónde va, pero necesita medios para llevar adelante su objetivo programa de actualización. Y la nación entera debe adquirir conciencia de ello.







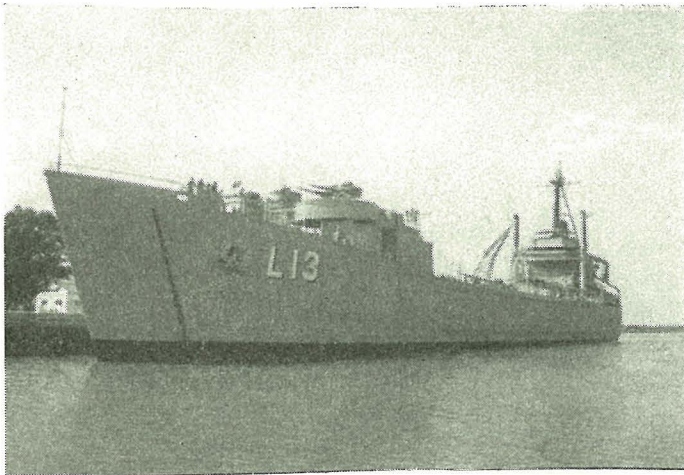
**LA MARINA  
POR DENTRO**

# **EL MANDO ANFIBIO**

Dentro del concepto orgánico "Flota", el Mando Anfibio (MANDIF) desempeña un papel importante. La antigua fortaleza gaditana de Puntales ha visto, año tras año, cómo la Marina española ha ido desarrollando su ya substanciosa Agrupación Anfibia, que sirve de transporte al Tercio de Armada, y que puede desempeñar también con acierto y eficacia otras misiones coordinadas de apoyo y ataque. A pesar de su reciente modernidad, la Armada dispone ya de una eficiente fuerza anfibia, capaz de situar en una playa adversaria una potente agrupación de combate de tipo regimental, o brigada completa en todos sus efectivos de armas y servicios.

Tras las experiencias de las operaciones de Ifni, pocos meses después, en 1958, la Armada española organizaba las primeras maniobras anfibias con lanchas L.C.M. en aguas de Rota; la operación "Alif". Con la colaboración americana, se montan y desarrollan más ejercicios anfibios en las playas almerienses. En 1961 y en la bahía de Alcudía, culmina la operación "Foca", cuyos ejercicios finales son presenciados por el Caudillo. Siguen los ejercicios "Tigres" en las islas Cíes, llevados a cabo por alumnos de la Escuela Naval Militar; los "Alborex" en Mazarrón; nuevo desembarco en Sabiná; la gran operación americana "Steel Pike" en Mazagón, con lucida par-





tipificación española, etc. En 1967 y en Fuerteventura, se lleva a cabo la operación "Atlantide", en colaboración con la Marina y fusileros franceses, que se repite en 1969 y en las mismas aguas y tierras canarias. Luego, las Semanas Navales, con sus espectaculares demostraciones. La trayectoria no ha sido en modo alguno corta.

### **EL MANDO ANFIBIO, HOY**

En breves líneas podemos enumerar los actuales efectivos del Mando Anfibio, que integran la Flotilla de Desembarco. Así, se cuentan, de una parte, los transportes de ataque, "Aragón", "Castilla" y "Galicia"; los buques de desembarco "Velasco", "Martín Álvarez", "Conde de Venadito", "LSM-1" y "LSM-2"; y las barcasas de desembarco, "BDK-6", "BDK-7" y "BDK-8". Una fuerza susceptible siempre de ser mejorada y ampliada, pero que puede cumplir en los momentos actuales muy dignamente los objetivos que se le indiquen.

### **RADIOGRAFIA DE URGENCIA DE LAS OPERACIONES ANFIBIAS**

Quedaría incompleto este trabajo, por muchos datos que se citaran o mucha historia que se hiciera de nuestro desarrollo anfibio, si no prestáramos la necesaria atención a las operaciones anfibias, entraña y medula del mismo. Comentaremos, pues, sus rasgos más esenciales.

Las operaciones anfibias son las más difíciles de ser llevadas a la práctica, pues requieren una coordinación perfecta en las fuerzas que en ellas intervienen, y que normalmente pertenecen a los tres Ejércitos. A partir de la Segunda Guerra Mundial se comprendió la importancia de este tipo de operaciones que en algunos episodios de aquella gran aventura bélica tuvieron desarrollo adecuado. La operación anfibia consiste, pues, en una acción coordinada entre las fuerzas aéreas que antes de comenzar el desembarco de las tropas atacarán las defensas enemigas

estacionadas en lugares próximos a las playas, y la Infantería de Marina, principal protagonista de los desembarcos, así como también los paracaidistas del Ejército de Tierra, que serán lanzados sobre territorio enemigo. Cuando estas operaciones anfibias, además de tener en cuenta estos elementos de enlace de los distintos ejércitos, han de contar igualmente con fuerzas de otros países —en operaciones conjuntas—, fácil es advertir que las dificultades son mucho mayores todavía. De aquí que los resultados y consecuencias resulten también más meritorios.

Antes del comienzo de una operación anfibia, los buceadores de combate limpian los obstáculos que puedan oponerse al desembarco de las tropas. La preparación de este tipo de operaciones requiere mucho tiempo de estudio, pues en ellas van a intervenir miles de hombres, vehículos y material en grandes cantidades, y todas sus fases han de estar medidas en tiempo para ser desarrolladas tal y como han sido previstas. Después, y con sentido de envolvimiento vertical, actúan los paracaidistas que caen sobre la retaguardia enemiga para hostigar con su fuego y distraer su acción contra el grueso de las tropas que iniciaran los desembarcos. Estas misiones de los paracaidistas entrañan graves peligros, pues se hallan a merced del fuego enemigo y actuando sobre un territorio hostil.

La fuerza naval apoya con su fuego de cobertura y los aviones actúan atacando las zonas de playa, y a la espera también de que se pueda producir un ataque submarino o por parte de la flota enemiga contra los transportes de ataque estacionados algo lejos de la playa.

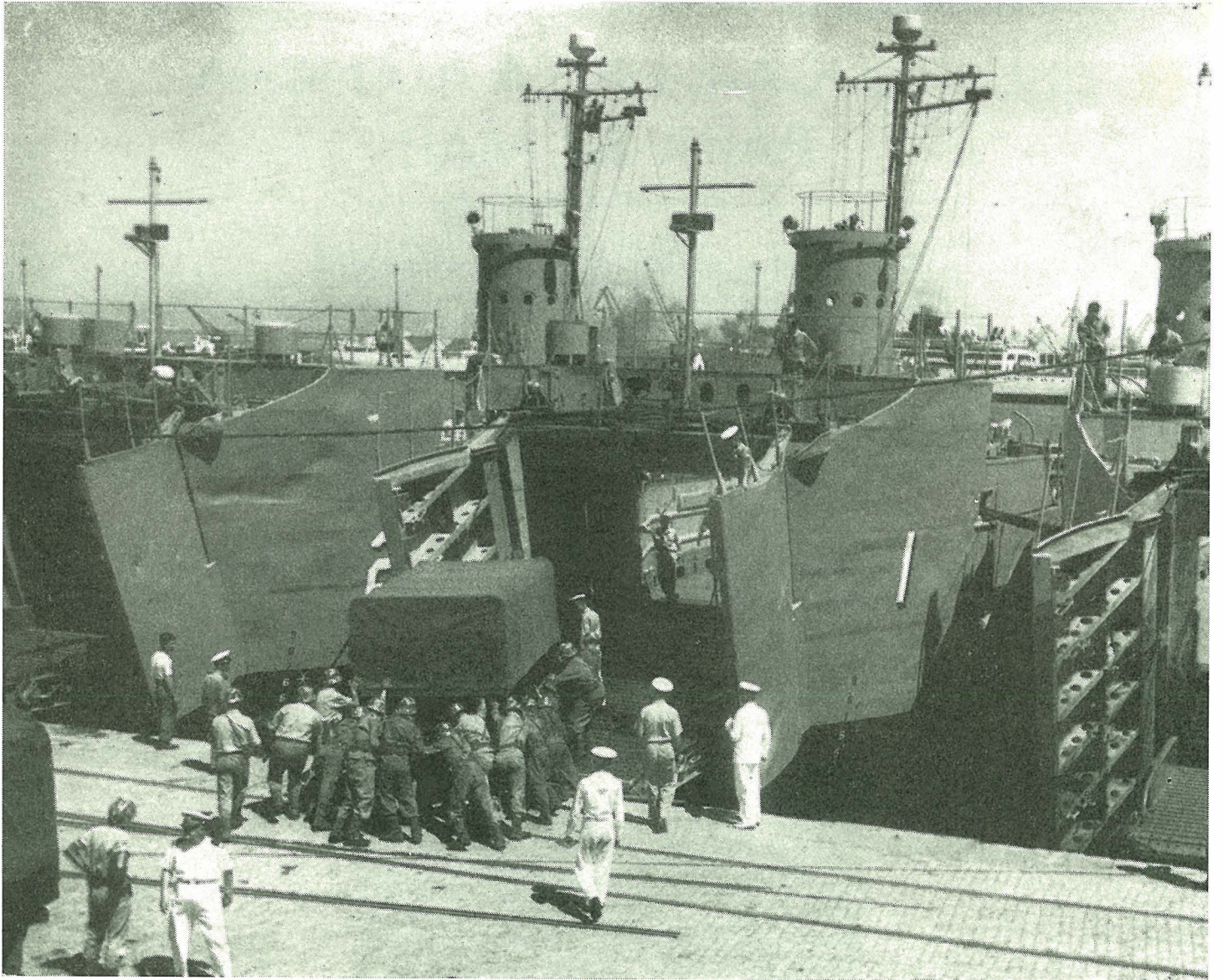
Los helicópteros prestan también un gran servicio. Con su fantástico poder de maniobra llegan a los sitios más apartados venciendo los obstáculos del terreno. Las olas de desembarco aéreo se suceden así, antes de que llegue la hora H, momento fijado para el desembarco en las playas.

Cuando las tropas desembarcadas desde el aire inician su marcha, saben que su posición es peligrosa y que su fuego de hostigamiento y destrucción puede ser acallado en poco tiempo si el enemigo se dedica a contrarrestar esa ofensiva por la espalda. Sin embargo, el enemigo no puede desentenderse del gran ataque que le llegará por la playa. De aquí que los paracaidistas tengan cierta confianza en sí mismos, y en su acción, que resultará verdaderamente positiva para sus compañeros de la mar.

Los infantes de Marina pasarán directamente de los transportes de ataque, utilizando las redes de los costados, a las lanchas "LTV" que se hallan fuertemente protegidas contra el fuego procedente de las playas. Hasta que llega el momento decisivo de producirse el desembarco, las lanchas anfibias dan vueltas formando la clásica "pescadilla". A la orden de ataque esta formación circular se convertirá en una línea frontal de avance. Mientras tanto, los aviones allanan las defensas atacando los reductos y posiciones enemigas en las playas.

La primera ola de desembarco que desciende de estos vehículos anfibios lleva al grupo de organiza-





ción de playa, que son los encargados de fijar los lugares donde han de varar las embarcaciones, teniendo en cuenta la potencia del fuego enemigo y los posibles obstáculos de los escollos submarinos.

El tiempo de ocupación de las primeras zonas de playa es muy corto. Los infantes de Marina van alcanzando las posiciones previstas. El desembarco de material se hace también rápidamente y los hombres que los conducen apoyan la acción de fuego. Después, los vehículos anfibios sortean hábilmente los obstáculos del terreno y trasladan el material pesado a los enclaves más altos para desbaratar la defensa enemiga. Avanzan ahora las tropas de desembarco con todos sus medios de acción. Cañones autopropulsados, jeeps, "M-48", etc., y sobre todo esto, soldados de Infantería de Marina, dueños de una técnica perfecta en la ocupación de la zona de la playa.

Los helicópteros no cesarán en su actividad, trasladando el material desde los buques anclados a cierta distancia de los puntos de ataque. Las comunica-

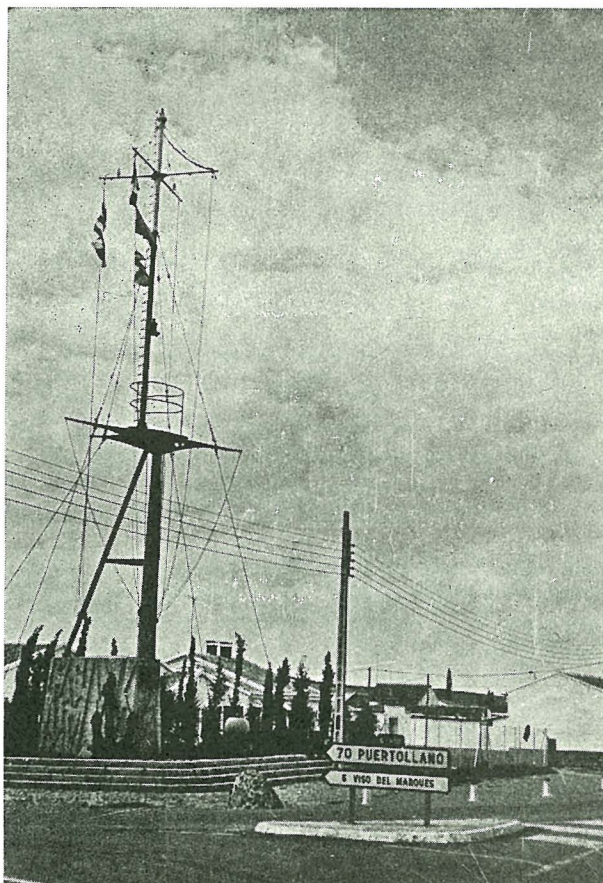
ciones entre los hombres que avanzan y la retaguardia en la mar se mantendrán constantemente. También los paracaidistas entran en combate abierto para protección de las fuerzas de desembarco. Han logrado tomar lugares claves para el avance y levantan rápidamente las tiendas de campañas que sirven para el avituallamiento de las tropas que han tomado parte en la operación.

Al final de la misma se necesitará reembarcar las fuerzas; es decir, casi una nueva operación, debiéndose de efectuar la evacuación ordenadamente y en el menor tiempo posible. También habrá de trabajarse duramente en su planteamiento, para que el éxito acompañe igualmente en esta fase del desarrollo operativo.

Tras una operación anfibia, el mando podrá sentirse orgulloso del comportamiento de hombres y barcos, que dueños de una técnica avanzadísima ponen también todo esfuerzo y entusiasmo al servicio de la Patria.



# UN LUGAR DE LA MANCHA PARA EL MAR



## El Archivo de la Marina Española en tierras de Don Quijote

En el palacio de Don Alvaro de Bazán, en el Viso del Marqués, se guardan miles de legajos históricos

### UN MASTIL TIERRA ADETRÁS

El viajero que viene o va hacia Despeñaperros, por la carretera general Madrid-Cádiz, se encontrará sorprendido a la altura de Almuradiel, y en el cruce que va al Viso del Marqués, con un gallardo y airoso más-

til marinero engalanado de alegres banderas. Se trata del palo mayor del antiguo minador "Marte", que antiguos miembros de la Milicia Naval Universitaria lograron precisamente para tal emplazamiento, recuerdo emotivo, de una parte, de una nostálgica convivencia en la Armada, en hombres, muchos de los



cuales hoy ocupan altos cargos civiles, y oportuno señalarlo de otra, de que unos kilómetros adentro —tras seguir la dirección del palo— está el Archivo Histórico de la Armada, emplazado en el no menos histórico palacio de Don Alvaro de Bazán en las manchegas tierras del Viso.

A muchos podrá extrañar esta cabeza de puente de la Armada, nada menos que en plena ruta de Don Quijote, pero tal extrañeza desaparece, si se piensa que los descendientes del primer marqués de Santa Cruz, propietario del palacio de Don Alvaro, han querido de ese modo rendir el mejor homenaje a la memoria de quien fuera un día glorioso Capitán General de la Armada de Felipe II.

Veamos, entonces, las singulares circunstancias en que para dedicarlo a Archivo Histórico de la Marina fue arrendado al Estado por sus propietarios, los actuales marqueses de Santa Cruz.

En febrero de 1949 se reunieron en Madrid los señores don José Fernández Villaverde y Roca de Togores, marqués de Santa Cruz; el General de Intervención de la Armada, don Luis Díez de Pinedo, y el director del Museo Naval, entonces Capitán de Navío, don Julio Guillén Tato. El marqués, en nombre propio y en el de su esposa; los marinos, en representación del Patronato de dicho Museo, y del Archivo Museo, don Alvaro de Bazán.

## **A BORDO DE UN MONUMENTO NACIONAL**

El palacio del Viso del Marqués es monumento nacional desde junio de 1931, y tiene una superficie de más de cuatro mil metros cuadrados, distribuidos entre piso bajo y principal, sótanos y cámaras. Fue adquirido por doña Casilda de Silva y Fernández de Henestrosa, marquesa de Santa Cruz y duquesa de San Carlos, por herencia de su padre, don Mariano de Silva y Carvajal, marqués de Santa Cruz, de Villasor y del Viso.

Este ilustre aristócrata, deseoso de ver instalado en el palacio que mandó levantar su antepasado don Alvaro de Bazán, un archivo y museo de Marina, considerando que con ello y la creación de un Patronato para el mismo contribuiría a enaltecer las glorias de la Armada, ofreció poner a disposición del Ministro del ramo el citado edificio para dichos fines, si bien conservando su propiedad para la casa de Santa Cruz.

Como consecuencia de este ofrecimiento y con el fin de autorizar al Ministerio su aceptación en las condiciones que se acordasen se dictó en noviembre de 1948 un decreto cuyo preámbulo decía: "Para perpetuar y ensalzar la figura del invicto general del mar don Alvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, los herederos de este título han ofrecido a la Marina el palacio del Viso del Marqués en la provincia de Ciudad Real, al objeto de que sean instalados en él un archivo y un museo que lleven el nombre del ilustre varón que tantas glorias dio a España. Precisa para realizarlo autorizar al Ministro de Marina para

aceptar el ofrecimiento en las condiciones que se fijen, y, asimismo, crear el correspondiente Patronato que ha de regir el Archivo-Museo."

Para ejecución de lo preceptuado en el decreto, el Patronato acordó la suscripción de la oportuna escritura, en la que firmaron, por parte de la Marina, el General Díez de Pinedo y don Julio Guillén.

## **ARRIENDO EN PRECIO SIMBOLICO**

Se concertaba el arrendamiento por un período de noventa años, entendiéndose existir tácita recondicción por plazos sucesivos de diez años, siempre que cualquiera de las partes no hubiera notificado a la otra su deseo de ultimar el compromiso con antelación mínima de dos años al término del mismo o, en su caso, de la prórroga que se hallare en curso.

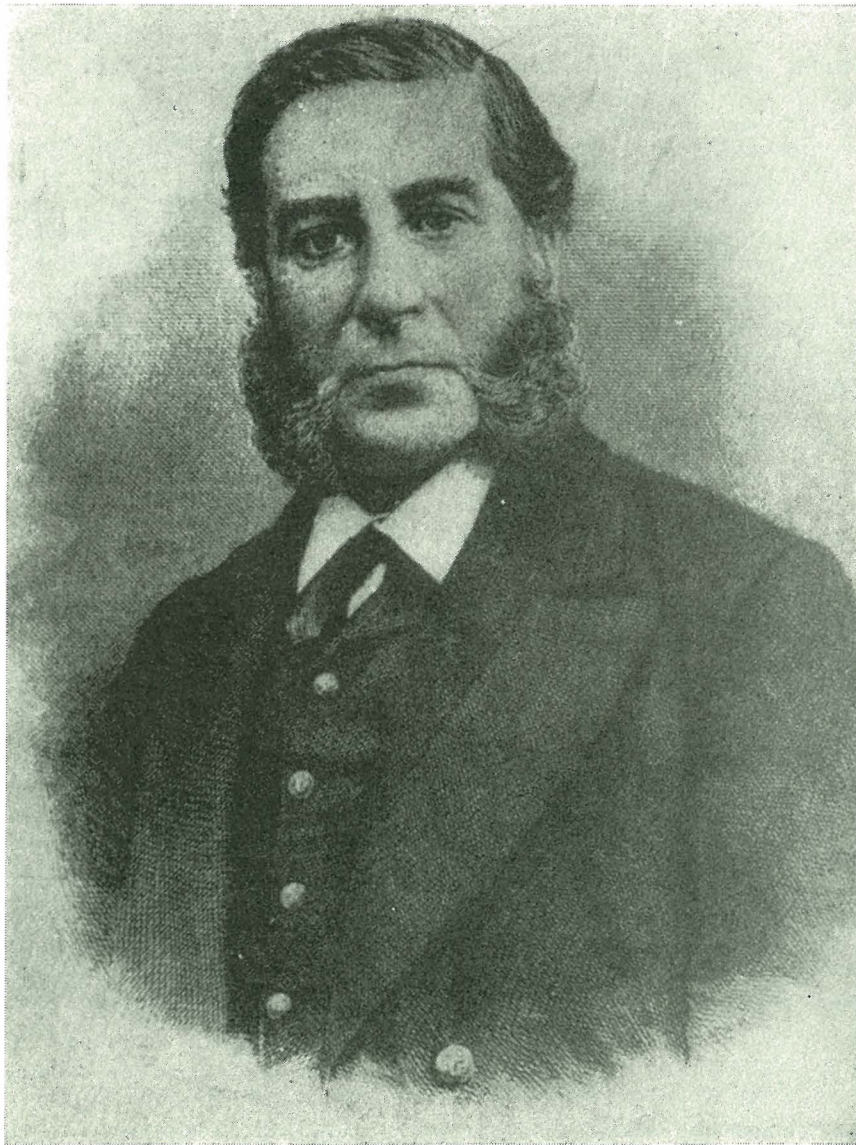
El contrato fija a cuenta del arrendatario los gastos de conservación y habilitación del inmueble, así como las obras de reforma y mejora que se juzguen necesarias, más contribuciones, impuestos y arbitrios, y con obligación de respetar el valor monumental e histórico del edificio. Pero en las estipulaciones se concreta también que los propietarios se reservan dos habitaciones del palacio, a determinar de acuerdo con el director del Archivo-Museo, para su uso y disfrute por sí o por sus familiares, reconociéndoseles el derecho de instalar en alguna de ellas todo o parte del archivo de la casa de Santa Cruz, si en cualquier ocasión estimaban conveniente hacerlo durante la duración del contrato.

Y ahora viene lo más notable de la escritura: el precio. Que es ni más ni menos que el de una peseta anual pagadera por años vencidos. Y de que ha venido haciéndose puntualmente hay cumplida constancia. Entresacamos de una certificación del director del Museo Naval el siguiente párrafo: "Desde 1949 se ha venido satisfaciendo a los excelentísimos señores marqueses de Santa Cruz, el canon simbólico de una peseta anual en concepto de arrendamiento de su palacio en el Viso del Marqués, con arreglo al contrato suscrito el 4 de febrero de aquel año."

## **PARA EL ERUDITO Y EL TURISTA**

El palacio del Viso del Marqués ejerce una indudable atracción no sólo para el erudito que busca en sus bien dotados fondos documentales fuentes para su investigación, sino también para los numerosos turistas que llegan al típico pueblo manchego a admirar el magnífico porte del edificio. Por la cantidad y calidad de los legajos archivados, el investigador podrá encontrarse a sus anchas en el solariego caserón y bucear en los más distintos temas (expediciones, colonización, descubrimientos, etc.). Por sus propias riquezas artísticas, y el hallarse en el vértice de las rutas turísticas de la Mancha, el simple viajero podrá disfrutar también todo el sabor castrense y marinero de un viejo galeón con cuadernas de gloriosas piedras.





*Hombres y nombres de la Marina romántica*

**MENDEZ NUÑEZ**  
el marino que pudo ser rey



---

---

Méndez Núñez representa, dentro de la Marina del siglo XIX, una de las personalidades más acusadas con las que se enriquece la historia patria. Después de nuestros marinos de Trafalgar, en el trágico arranque del comienzo de siglo, es posiblemente la figura de Don Casto, la de perfil más sobresaliente y trazo más vigoroso de una época en que tan pronto España conocía destellos alentadores de su pasado poder naval, como momentos plenos de incertidumbres y de amenazas.

Difícil era en aquellos tiempos de duras conmociones políticas sustraerse al influjo del partidismo y de la bandería, y Méndez Núñez lo logra plenamente. Por eso su vida militar, ligada íntimamente al más elevado concepto del cumplimiento del deber y del honor es en todo momento de una ejemplaridad admirable. Aquella romántica locura del Callao, en defensa del ultrajado pabellón español que volvió a ondear muy alto, no hubiera podido escribirse sin el nombre de Méndez Núñez, al que aureolan las inmortales frases de “que es mejor honra sin barcos, que barcos sin honor”.

Este concepto, inflexible, elevado, del honor, al que pone por encima de todas las cosas terrenales, es la meridiana que va a medir toda su vida. En las campañas coloniales de la juventud de Méndez Núñez por los mares filipinos, en apogeo de piratas y “juramentados”, hay un episodio que asombra y estremece. Es la toma del fuerte de Pagalugan, en que el barco que manda nuestro marino, con un arrojo e intrepidez fuera de todo alcance humano, mete su máquina con-

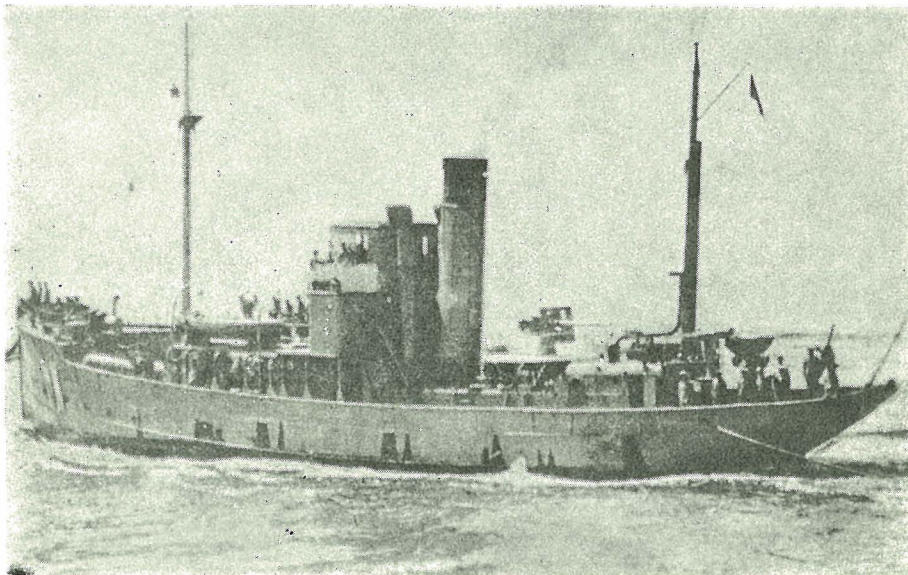
tra la posición enemiga, y aborda desde tierra firme —pasando la gente a través del bauprés—, la misma cota de Pagalugan, cuyas defensas toman al asalto. Incomparable hazaña digna de ser resaltada, allá donde se hable del valor y reciedumbre hispánicos.

Del Méndez Núñez navegante también hay constancia. Dígalo el viaje de circunnavegación de la “Numancia”, primer barco blindado que se aventuró a una expedición tan larga como peligrosa, y cuyo término, felizmente conseguido, fijó la atención del mundo hacia su intrépido comandante. La “Numancia” jugará también un papel importante en la guerra del Pacífico, y sus cañones pregonarán con vozarrón sonoro la presencia de España.

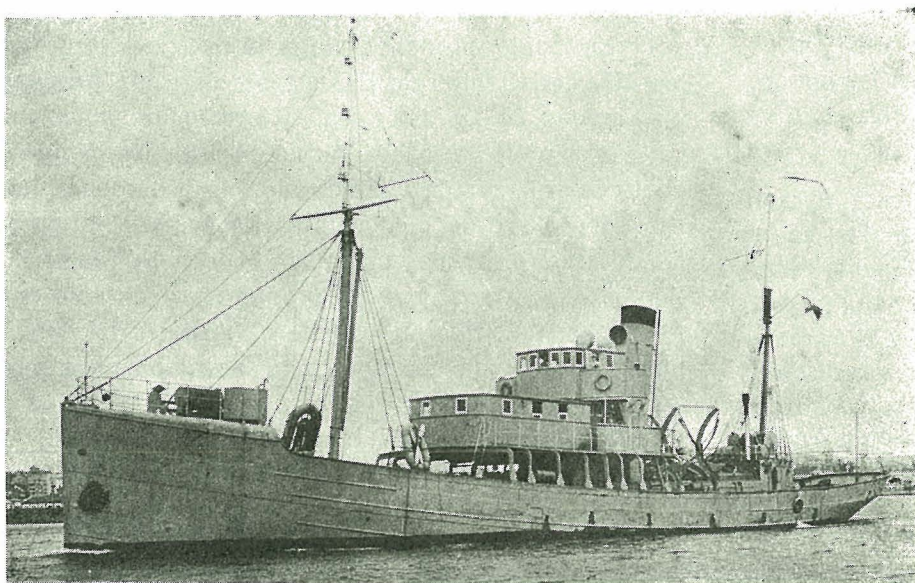
La sencillez y modestia del gran marino —en cuya vida sólo existió la noble ambición del cumplimiento del deber— invita a la reflexión y al ejemplo. No por poco conocida es menos cierta la noticia de que en los días turbulentos de España sin rey, desbordadas las riendas de la “Gloriosa” y con la revolución a las puertas de la calle, surgió la idea en algunos sectores políticos del país de ofrecer la corona al héroe del Callao, de cuyas dotes de firmeza y patriotismo tenían sobradas pruebas. Méndez Núñez se indignó, mandó a romper las proclamas y las tuvo por facciosas. Y es que en la recta conciencia del ilustre marino no cabían los medros ni las ambiciones personales. Para servir y honrar a la Patria le bastó y le sobró toda una vida consagrada a la lealtad, la obediencia y el cumplimiento del deber...



## Un barco, una historia



# Los olvidados guardacostas



### UNA PAGINA MARCHITA

Humildes, sencillos, mínimos, llenaron muchas páginas de historia. Sin embargo, ¿quién se acuerda ya de ellos? Quizá algún trasnochado romántico evoque aquellas frágiles siluetas, evocadoras también de un tiempo que pasó. Quizá algún “superviviente” de los que un día pisaran sus cubiertas deje singlar a la deriva su recuerdo salobre y nostálgico...

Abrumado por el temporal de nuevas técnicas y constantes avances, el “modus” marino sacude su engranaje tecnológico superado cada día. Los prodigios científicos de la moderna construcción naval, con los últimos medios a su alcan-



ce, nos da la imagen actual y repetida del buque de casi vísperas del nuevo siglo. La máquina no puede dar atrás, programada y ajustada para un avance sin pausas... Pero, ¿no puede haber siquiera una escotilla abierta en el recuerdo?...

Se llamaban "Alcázar", "Larache", "Tetuán", "Arcilla", "Xauen". Y con ellos la serie de los "Uad" ("Ras", "Lucus", "Martín", "Muluya", "Targa" y "Kert"). Si en la historia de todo barco suele haber un cuaderno de bitácora sugestivo y apasionante, ¿qué habremos de decir de los que rompieron mares con sus rodas durante más de cincuenta años y sobrevivieron a tres guerras? Esta es, en pocas palabras, la hoja de servicios de aquellos olvidados guardacostas, cuya legendaria historia, desguazada en el tiempo y la memoria, quisiéramos poner hoy un poco a flote...

## NACIDOS A FUEGO Y PLOMO

1917. La primera guerra mundial está en pleno apogeo. La Gran Bretaña sufre un duro golpe en las líneas de sus comunicaciones vitales cuando los submarinos alemanes comenzaron a hacer sentir su tremenda capacidad ofensiva, pues gran parte de los recursos necesarios que permiten a Inglaterra afrontar su contienda y conservar su poderío viene por el mar. La campaña submarina, sin limitación alguna, decretada por el mando naval alemán, causa graves reveses a los buques británicos.

El Almirantazgo recurre entonces a los "trawlers" de la flota pesquera, mientras ordena la construcción de varias series de unidades especialmente diseñadas para la lucha antisubmarina. Los pesqueros británicos resultaron ideales para estos fines y presentaron dura batalla a los submarinos de Von Tirpiz, hasta el extremo que muchos de ellos cayeron bajo la artillería y cargas de profundidad de barcos que unos meses antes araban la mar con sus proas y redes.

Estos buques, que de pesqueros sólo tenían la facha, se hacían valientemente a la mar, artillados con dos piezas de 76 mm. y dos varaderos para cargas de profundidad

que constituían todo su armamento para la lucha antisubmarina. Y así, en junio de 1917, en Selby, resbala el casco de una de estas nuevas unidades, el "Antony Aslet", que pasa sus primeros meses de vida en la protección de convoyes costeros, integrado en la patrulla Dover. Su misión era la de perseguir y atacar a los submarinos alemanes con base en Ostende y Zeebrugge. La lucha fue terrible, y en ella los submarinos alemanes tuvieron el porcentaje de pérdidas más elevado de la cotienda.

Terminada la primera guerra mundial, y vuelta la paz a Europa, la Royal Navy procedió a desarmar rápidamente a los "trawlers", necesarios para cubrir las bajas causadas en las flotas pesqueras, pasando el "Antony Aslet" a una empresa privada, que lo rebautizó con el nombre de "Roth" una vez dismantelado de su artillería y acondicionado para su nueva y pacífica tarea.

Pero el destino del barquito seguiría siendo bélico. El 26 de julio de 1924, Francia y España firman un acuerdo, mediante el cual ambas potencias se comprometen al bloqueo del Rif, al objeto de imponer la paz a los rebeldes, privados de recibir auxilios por la acción conjunta y militar de ambas potencias. España adquirió, entonces, a Inglaterra ocho de los "trawlers" que habían prestado servicio al Almirantazgo, modernizándolos y artillándolos. Y así, el ex "Antony Aslet", ex "Roth", queda bautizado con un nuevo nombre: "Uad Kert". Las otras unidades incorporadas reciben los de "Arcila", "Xauen", "Uad Ras", "Uad Lucus", "Uad Muluya", "Uad Martín" y "Uad Targa".

Los ocho guardacostas asumieron la dura tarea de las patrullas constantes, y el 8 de septiembre de 1924, pese a sus modestas dimensiones y tonelaje, supieron ser útiles en el desembarco de Alhucemas, que habría de decidir la suerte de Ab-El-Krim y terminar virtualmente con la campaña rifeña.

Pacificada la zona del Protectorado, los ocho buques se repartieron por las costas españolas en misiones de guardacostas, pero

para ninguno de ellos había llegado la paz definitiva.

## PAPELES REPARTIDOS

Al producirse el Movimiento Nacional, con sus vicisitudes y tragedias en la mar, los guardacostas tuvieron un reparto de papeles entre los dos bandos en liza. De los adquiridos a Francia en 1922, "Alcázar" y "Larache", se encontraban en Cádiz y fueron incorporados de inmediato a la lucha del Estrecho y a la protección del flanco naval durante la batalla de Málaga. El "Tetuán", sin embargo, sirvió al Gobierno republicano, tomando parte en el desembarco de Mallorca y entregándose, posteriormente, en San Antonio de Ibiza.

El "Uad Lucus" se encontraba en Río Martín permaneciendo fiel al Gobierno del Frente Popular y acudiendo a la concentración de Tánger. El "Uad Muluya", también gubernamental, salió de Ceuta fondeando en Tánger el 19 de julio. Ambos fueron hundidos en las costas de Málaga en octubre de 1936 por el crucero "Almirante Cervera".

El "Uad Martín", que se encontraba en El Ferrol, se adhirió al Alzamiento, y el 22 de julio consiguió apresar al "Torpedero número 2" en Puentedeume, interviniendo después en las operaciones del Cantábrico. También el "Xauen" se encontraba en El Ferrol, pero tomó un destino totalmente opuesto, escapándose de allí y uniéndose a la flota republicana. Tomó parte en las operaciones de apoyo al desembarco de Mallorca. Después, pasó al Estrecho, siendo apresado por los nacionales en el puerto de Málaga bastante averiado, pero reparado nuevamente, formó parte de la flotilla del Estrecho, marchando después, como barco de vigilancia, a Canarias, de donde regresó a mediados de 1938.

El "Arcila" se encontraba en Canarias al producirse el Alzamiento, luchando para eliminar algunos focos progubernamentales en las islas. Luego pasó a formar parte de la flotilla del Estrecho, regresando a Canarias a finales de 1937.



Por último, el "Uad Kert" se encontraba en Cádiz, siendo uno de los primeros barcos que actuó al servicio de los nacionales, interviniendo en la protección al Convoy de la Victoria y en las operaciones del Estrecho. Su valor, decisión y arrojo en la gesta del 4 de agosto merece capítulo aparte.

## LA ENTRAÑABLE HISTORIA DEL "UAD KERT"

Primero de agosto de 1936. Las esperanzas siguen puestas en África, donde el Ejército, disciplinado y aguerrido, cierra filas alrededor del General Franco. Pero la alineación de la casi totalidad de la Escuadra con el Gobierno del Frente Popular, después de trágicas sublevaciones, cerraba el Estrecho de Gibraltar al transporte de tropas hacia Andalucía.

El General Franco toma entonces una decisión estratégica inédita y revolucionaria en aquella época, al montar un puente aéreo para el transporte de tropas, y así, a finales de julio de 1936, casi mil hombres, excelentemente preparados, se habían trasladado a la península utilizando este medio. Sin embargo, la escasa flota aérea impedía el traslado del grueso de nuestro Ejército, que sólo podía ser transportado por mar.

Sombrío panorama. Las modernas unidades en manos del Frente Popular patrullaban el Estrecho, cuando amanece el 5 de agosto de 1936. La ciudad de Ceuta celebra la fiesta de su patrona, Nuestra Señora de África.

En el mar vigila la escuadra roja. El acorazado "Jaime I", los cruceros "Libertad" y "Cervantes", tres destructores con 36 nudos de andar, tres submarinos, amén de otras unidades auxiliares. Para hacerles frente, y para defender el convoy nacional que ese día atravesará el Estrecho, apenas existe otra cosa que una gran dosis de heroísmo y una gran fe en los altos destinos que se ponían en juego.

Desde lo alto del Monte Hacho, donde tenía instalado su puesto de observación, el General Franco pasa por la terrible amargura de la incertidumbre al ver a sus hombres hacerse a la mar en aquellas condiciones, formando lo que luego se llamaría el Convoy de la Victoria.

Al frente del convoy va el guardacostas "Uad Kert", seguido del cañonero "Dato", el mercante "Arango" y los correillos "Ciudad de Algeciras" y "Ciudad de Ceuta", siendo ya un hándicap desventajoso la poca velocidad de estas antiguas unidades que hacían más difícil la operación.

Cuando el destructor del Frente

Popular "Alcalá Galiano" ataca el convoy, el "Uad Kert" le hace frente con su única pieza, lo mismo que el "Dato". La desigual lucha de David y Goliat vuelve a replantearse en unos momentos difíciles para España.

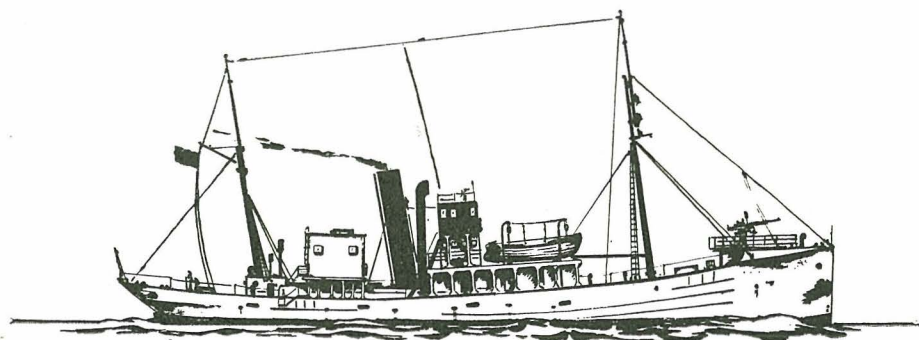
Pero la diferencia de fuerzas no arredra a los valientes, que hasta con fuego de ametralladoras y fusilería desde los mercantes, hacen fuego al destructor enemigo. Un avión nacional actuaría con su sola presencia para poner en fuga definitivamente al destructor rojo. El grueso de la flota roja no había hecho afortunadamente acto de presencia, y el convoy, que ya era de la Victoria, llega sin novedad a la costa española.

El "Uad Kert", ex "Antony Aslet", ex "Roth", vive así, en su pequeñez, con valor de titán, su tercera guerra.

Nuevamente llega la paz para el heroico guardacostas. Una paz sostenida y duradera, en la cual envejece ya definitivamente. Donde los rugidos del cañón y el tableteo de las ametralladoras forman parte de viejos recuerdos. Su nueva tarea, su último cometido en la paz, es científico. En aguas del archipiélago canario, sin parar nunca, calladamente, ha desarrollado su labor colaborando con el buque hidrográfico "Tofiño". A su bordo, marinos y científicos, han desarrollado una amplia labor cartográfica y de investigación.

Pero un día, su vieja máquina lanzó un jadeo distinto. El mar golpeaba su amuras de forma especial. El "Uad Kert", en su 50 aniversario, se encontraba ya sin fuerzas ni ánimos para nuevas empresas; y el buque, que hacía nacido inglés, muere español, tras cincuenta años de continuo navegar, con tres guerras sobre sus cuernas. La piqueta de desguace lo borró de toda clase de registros, cosa que no pudieron hacer los submarinos alemanes, ni los cruceros rojos, ni siquiera la mar, con la que parecía tener un trato de favor.

Pero nadie podrá ya borrarlo nunca de la historia, en la que tiene un sitio por derecho propio... El sitio nostálgico y entrañable de aquellos olvidados guardacostas...





# CRONICAS e INFORMACIONES

## AUTORIDADES

**Ascensos.**—Fueron promovidos al empleo de Vicealmirante, los Contralmirantes don Enrique Golmayo Cifuentes y don Isidoro Rodríguez Adalid, y a Contralmirantes, los Capitanes de Navío don Hermenegildo Franco González Llanos, don Saturnino Suances de la Hidalga, don José María Moreno Aznar y don Mauricio Hermida Mondragón.

También ascendió a General de Intervención el Coronel de dicho Cuerpo don J. Blas Echave-Sustaeta Pecíña.

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

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

Segundo Jefe del Alto Estado Mayor, Vicealmirante don Miguel Romero Moreno.

Jefe de Estudios de la Escuela de Altos Estudios Militares del CESEDEN, Vicealmirante don José Ramón Caamaño Fernández.

Jefe del Sector Naval de Baleares, Contralmirante don Francisco Márquez Piñero.

Inspector General del Cuerpo de Intervención e Interventor del Ministerio de Marina, General Subinspector don Gonzalo Prego Meirás.

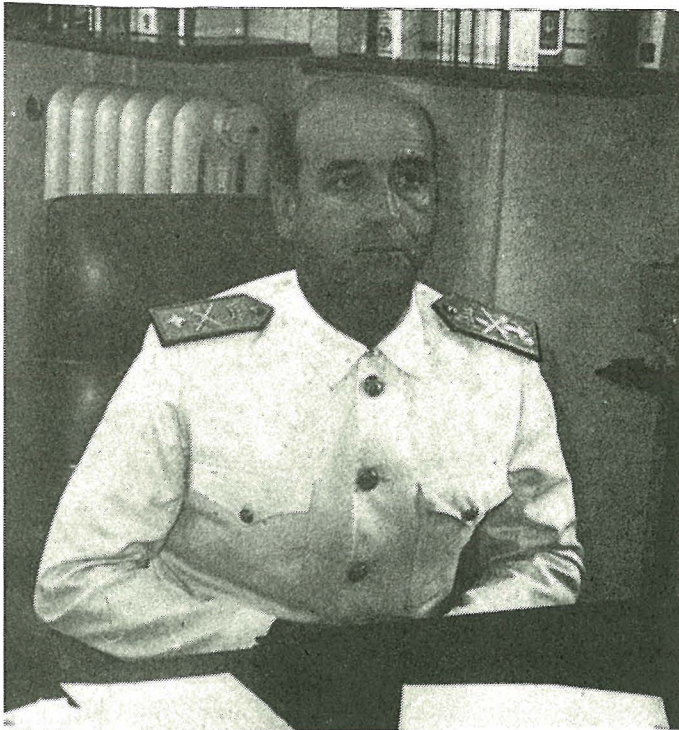


Vicealmirante Golmayo Cifuentes



Vicealmirante Rodríguez Adalid





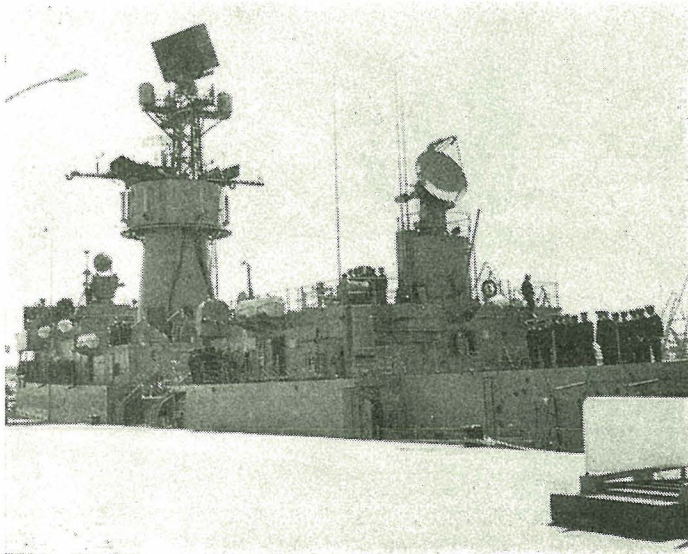
Contralmirante Franco González Llanos



Contralmirante Suances de la Hidalga

## BUQUES

Regresó a España, tras las pruebas de su período de adiestramiento en el Centro de Guantánamo, la fragata "Andalucía", logrando en dichas pruebas la más alta calificación que ningún otro buque haya obtenido hasta la fecha. Con tal motivo el Jefe del Centro expresó su felicitación al Comandante de la fragata y le hizo entrega de una placa en la que se pone de relieve la puntuación lograda después de cuatro meses de prueba y exhaustivos ejercicios de todos los servicios.



Textualmente, en el informe final del Jefe del Centro de Adiestramiento de Guantánamo, se decía lo siguiente: "La "Andalucía" ha logrado una calificación record de todos los tiempos, no alcanzada por ningún buque de los que se han adiestrado en este Centro. Con una preparación minuciosa de todos los ejercicios y con las oportunas correcciones y rectificaciones al final de los mismos, su Comandante, oficiales y dotación han puesto de manifiesto el don de mando y profesionalismo requerido para alcanzar este singular grado de eficacia."

Fueron botados en San Fernando los patrulleros pesados "Villamil" y "Bonifaz", que, como es sabido, forman parte de una serie de seis unidades semejantes construidas en la segunda fase del programa naval en curso de las que han sido ya botados (y en breve serán entregados), "Lazaga", "Alsedo" y "Cadarsó". En el mismo acto al que hacemos referencia y tras las botaduras, fue colocada en grada la quilla del "Recalde", sexto y último de la serie.

Este tipo de buques viene a cumplir una serie de misiones específicas en el control del tráfico marítimo en aguas jurisdiccionales propias, vigilancia y defensa de los pesqueros, represión del contrabando e incluso las derivadas de su condición de buques de guerra.

Disponen los patrulleros "Villamil" y "Bonifaz", como todos los de su serie, de un cañón automático 76/62 Oto Melara; un montaje de 40 mm. L/70, modelo 250 P "Breda Befors", y dos ametralladoras de 20 mm., contándose además con la posible incorporación de dos montajes triples de torpedos en montaje giratorio y dos varaderas de cargas de profundi-

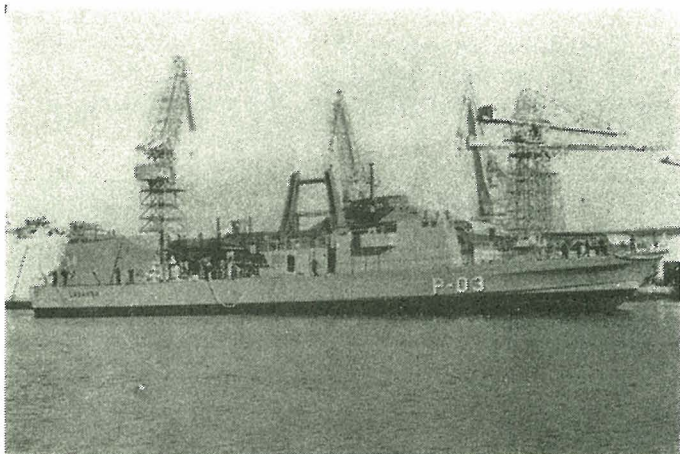


dad, admitiendo incluso la posibilidad de montar lanzamisiles.

En Cartagena, y bajo la presidencia del Ministro de Marina, Almirante don Gabriel Pita da Veiga, tuvo lugar la botadura de la corbeta "Descubierta", de la que ha sido madrina la excelentísima señora doña Amalia Jáudenes de Pita da Veiga, esposa del Ministro.

Se trata del primer buque de guerra moderno proyectado totalmente en España por la Empresa Nacional Bazán y capaz de realizar muy diversas misiones. La corbeta está dotada de un cañón 76/62, dos cañones de 40 mm., un lanzacohete submarino doble, dos montajes triples de tubos lanzatorpedos, un lanzador óctuple de misiles superficie-aire, dirección de tiro y sonar de casco de mando y control.

Durante el acto de la botadura, el Ministro de Marina pronunció unas palabras en las que entre otras cosas dijo: "Por su proyecto y construcción, esta corbeta, prototipo de una nueva serie de buques de la Armada, es, a la vez, ejemplo, síntesis, y en nuestro propósito, punto de partida. Es ejemplo de una decidida voluntad de progreso tecnológico, que asume el difícil compromiso de proyectar y construir este buque



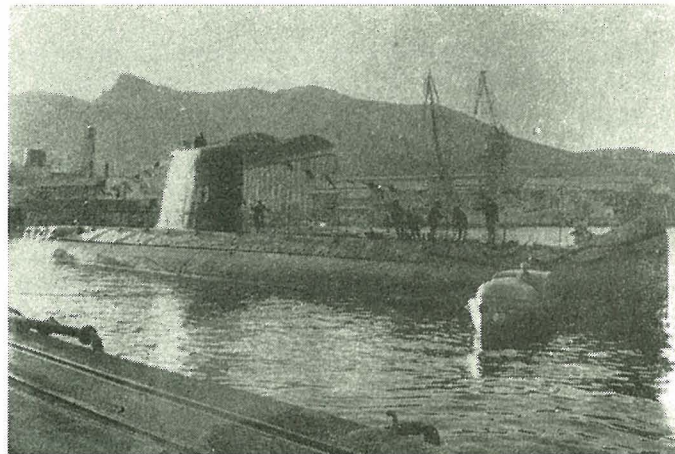
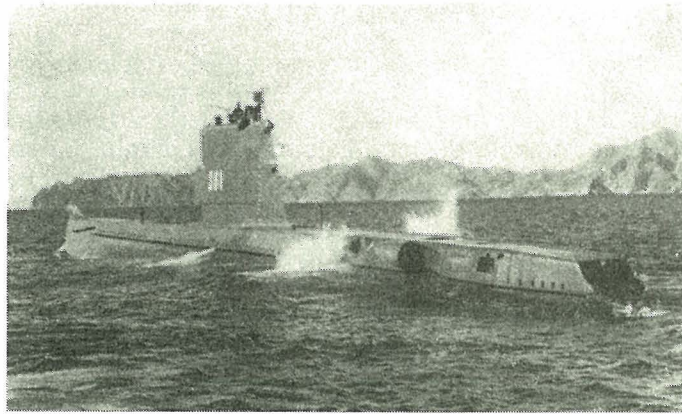
en la medida de las características y necesidades formuladas por la Armada. Es síntesis porque en la modernidad de su proyecto y de su equipo o instalación se resume un nuevo avance de múltiples sectores de la industria nacional."

### BANDERAS DE COMBATE

En Torrevieja tuvo lugar la solemne ceremonia de entrega al submarino "S-41" ("Delfín") de una bandera de combate, ofrecida por el Ayuntamiento de la ciudad.

El acto fue presidido por el Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico, Almirante Yustí Pita, acompañado por el Gobernador Civil de la provincia de Alicante, Coronel Director de la Academia General del Aire, y otras autoridades civiles y militares.

También en Castellón de la Plana el Ayuntamiento ofreció otra bandera de combate al buque de desembarco "LSM-1", en ceremonia presidida por el Jefe



del Sector Naval de Cataluña, Contralmirante Martín Allegue, acompañado por el Gobernador Civil de la provincia, Gobernador Militar, Alcalde de la ciudad, Corporación municipal y otras personalidades.

### CONDECORACIONES

Durante el ejercicio "Carboneras 75", navegando los buques del Mando Anfíbio hacia la zona de ejercicios, le fue impuesta por el Contralmirante Gómez Pablos, la Cruz del Mérito Naval, al marinero de segunda José Miguel Mendoza González, de la dotación del "TA-11" ("Aragón"), quien con ocasión de su anterior ejercicio anfíbio actuó con rapidez y valor lanzándose al agua en auxilio de un infante de Marina accidentado en la fase de ensayo del asalto anfíbio.

Por sendos decretos del Ministerio de Asuntos Exteriores, les fue concedida la Gran Cruz del Mérito Civil, al Jefe de Estado Mayor de la Armada, Almirante don José Ramón González López, y a los Vicealmirantes don Javier de Elizalde y Láinez y don Vicente Alberto Lloveres, Comandantes Generales de la Flota y de la Zona Marítima de Canarias, respectivamente.

Como muestra de reconocimiento por su eficaz labor en beneficio de los hombres de la mar, le fue concedida a don José Utrera Molina, ex Ministro Secretario General del Movimiento, la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco.



## CONMEMORACIONES

Se celebró en Madrid una cena de hermandad entre las cuatro Marinas, bajo la presidencia del Ministro de Marina, Almirante don Gabriel Pita da Veiga, y con asistencia de los Ministros de Trabajo, Industria, Secretario General del Movimiento y de Relaciones Sindicales, así como del Subsecretario de la Marina Mercante, y otras autoridades y personalidades.

Intervinieron a los postres el Presidente de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante, don Emilio Ruiz Catarineu —quien en el mismo acto sería condecorado por el Ministro de Marina con la Cruz del Mérito Naval de primera clase—; el Presidente de la Asamblea de Capitanes de Yate, don Jorge Salvat, y el Subsecretario de la Marina Mercante, Almirante Amador Franco.

El Ministro de Marina pronunció también unas elocuentes palabras en las que destacó y se refirió a aspectos fundamentales en la problemática actual de las cuatro Marinas.

Como es tradicional, la Marina de Guerra española rindió homenaje, con la solemnidad acostumbrada, a su Patrona, la Virgen del Carmen.

Tanto en las cuatro zonas marítimas, como en Madrid, se celebraron solemnes funciones religiosas, presididas por las autoridades navales de la circunspección, y otros actos castrenses o recreativos.

En Madrid, la función religiosa fue oficiada por el Arzobispo de Grado y tuvo lugar en la iglesia de San

Jerónimo el Real, bajo la presidencia del Almirante de la Jurisdicción Central, don Pedro Español —que ostentaba la representación del Ministro—, y otras autoridades y personalidades tanto navales como militares.

## CURSOS

Con motivo de la clausura del III Curso Especial de Información sobre Radio y Televisión para las Fuerzas Armadas, el Ministro de Marina, Almirante Pita da Veiga, pronunció la lección final en un acto al que asistieron el Ministro de Información y Turismo, don León Herrera; el Jefe de Estado Mayor de la Armada, Almirante González López; el Jefe de la Jurisdicción Central, Almirante Español Iglesias; el Director General de Radiodifusión y Televisión, señor Sancho Rof, y el Director de la Escuela Oficial de dicho Centro.

El Almirante Pita da Veiga puso de relieve la necesidad de cuidar con esmero la imagen pública de las Fuerzas Armadas, fomentando el amor y el respeto del pueblo hacia ellas mediante el conocimiento de su realidad y la comprensión de su necesidad.

El Ministro de Marina señaló que cursos como el que terminaba no era una invitación al intrusismo, sino un medio para propiciar el mutuo conocimiento y fomentar la colaboración militar a la eficacia de la tarea informativa.

## DISTINCIONES

En el salón de honor del Ministerio de Marina, el Ministro de Marina, Almirante Pita da Veiga, recibió al Presidente y Junta Directiva de la Liga Naval, con quienes departió cordialmente.

En el transcurso de dicho acto, el Almirante Martel Viniegra hizo entrega al Ministro de Marina del Ancla de Oro y Diploma de Honor de la Liga.



## ESCUELAS

Tuvo lugar en la Escuela Naval Militar de Marín, el acto de jura de bandera de los alumnos del primer curso y la entrega de despachos a los nuevos Oficiales de la Armada.

El acto fue presidido por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, don José Ramón González López, quien tras saludar al Capitán de Navío Comandante-Director, subió a un podio mientras se le rendían los honores de ordenanza, pasando seguidamente a revistar al batallón de caballeros alumnos, salu-



dando igualmente a las distintas autoridades civiles y militares que se hallaban presentes.

Después de celebrado el santo sacrificio de la misa en el altar situado frente a la escalera de honor de la Escuela Naval, se hizo la ofrenda a los caídos, y a continuación juraron bandera los aspirantes de primer curso de los distintos Cuerpos. A continuación se efectuó el relevo de abanderados y fueron entregados los despachos a los nuevos oficiales de la promoción "Almería", es decir, la de los alumnos que juraron bandera en aquella ciudad con motivo de la Semana Naval.

Tras la imposición de condecoraciones a los primeros en promoción, el Comandante-Director, Capitán de Navío don Salvador Moreno de Reyna, pronunció una vibrante alocución, en exaltación de las virtudes castrenses, y exhortando a todos los alumnos al cumplimiento del deber, compañerismo, trabajo silencioso y culto al honor, invocando más adelante la protección de Nuestra Señora del Carmen, de cuyos favores dispensados tanto saben los hombres de mar.

Cerró el acto el Almirante González López en breves y emotivas palabras de felicitación y aliento a seguir con tesón la dura profesión del mar y de las armas, elegidas vocacional y voluntariamente; señalando que es deber y obligación de todos estar preparados y listos para combatir y para morir, si es preciso, cuando la Patria lo pida.

Cerró el acto la interpretación del himno de la Escuela Naval, cantado con emoción por todos los caballeros alumnos, quienes a continuación desfilaron marcialmente ante autoridades e invitados.

## MANIOBRAS

Con el nombre de "Marferrol" tuvieron lugar en el litoral coruñés unas maniobras navales en las que intervinieron el portahelicópteros "Dédalo", la fragata "Balears", los destructores "Lángara", "Méndez Núñez", "Blas de Lezo", "Marqués de la Ensenada" y "Oquendo", y el submarino "S-35".

También en aguas de Mallorca tuvieron lugar las maniobras navales hispano-francesas "Alcudia 75", tomando parte unidades de ambas naciones.

La agrupación francesa, al mando del Capitán de Fragata Flys, estuvo formada por los dragaminas "Laurier", "Acanthe", "Girofiet", "Muguet" y "Lilas", así como el moderno cazaminas "Cybele", interviniendo por parte española los dragaminas oceánicos "Guadalupe" y "Guadalquivir", y los costeros "Ebro", "Duero", "Genil" y "Júcar", además del buque de apoyo "Vulcano" y el calarredes "CRL", así como el buque de salvamento "Poseidón" con su unidad de buceadores de combate.

## VISITAS

En unión del Ministro de Planificación y Desarrollo, el Ministro de Marina giró una visita al Instituto Geográfico y Catastral, donde inauguraron el nuevo Centro de Cálculo del mismo.

En el curso de dicha visita ambos Ministros recibieron las explicaciones de los nuevos aparatos que entraban en funcionamiento y cuya misión será la de seleccionar mejor y con mayor rapidez los datos estadísticos y la elaboración de mapas del territorio nacional.

En el Centro de Cálculo que se inauguraba, y cuyo coste supera los cincuenta millones de pesetas, los Ministros presenciaron el envío automático de datos por el ordenador que entraba en conexión por vez primera con Valladolid. Examinaron también los mapas del nuevo observatorio astronómico de Yebes, que sustituirá al actual del Retiro en Madrid, cuyo funcionamiento es bastante defectuoso por el exceso de



contaminación de la atmósfera, así como el mapa de evolución del riesgo sísmico del emplazamiento de centrales nucleares.

Los Ministros de Marina y Planificación y Desarrollo estuvieron acompañados en su visita por autoridades y altos funcionarios de sus respectivos departamentos.



# Club Naval de Suboficiales de la Zona Marítima del Estrecho

1. Esta hermosa realidad que es hoy, pero necesitada y sentida desde siempre por los componentes del Cuerpo de Suboficiales, se debe, principalmente, al excelentísimo señor Almirante don Joaquín María Pery Junquera. A su gestión personal, a su dinamismo y, por encima de todo, a su ilimitada dimensión humana y social.
2. Dieron comienzo las obras en abril de 1972, inaugurándose el 4 de noviembre del mismo año una primera fase, concreta a: comedor, servicios de cocina y bar. Con esta obra se hicieron también las cimentaciones y levantamiento de pilares de hormigón para el resto de la edificación.
3. Finalizadas estas obras ya descritas, hubo de recurrirse y confiar en auténticos milagros para abonar su importe a la contrata, consiguiéndose con el apoyo del excelentísimo señor Almirante don José Moscoso del Prado, Almirante del Arsenal en aquel entonces, excelentísimo señor don Francisco J. Elizalde y Láinez, así como con la aportación por el Club de considerables sumas de sus propios recursos (cuotas de los señores socios).
4. El impulso definitivo para la construcción del edificio lo dieron los excelentísimos señores don Adolfo Baturone Colombo y don Gabriel Pita da Veiga y Sanz, Ministro del ramo saliente y actual, respectivamente.
5. A la primera fase ya referida, se unieron:  
Salón para usos múltiples; pequeño salón (pensado, en principio, para biblioteca, pero que no resulta idóneo). Este salón se emplea en la actualidad para proyectar películas infantiles, todo ello (referido al cine) costeado con los recursos del Club; existe un salón dedicado a la juventud, con escenario para conferencias y también para orquesta, así como con una barra independiente, una terraza de verano y parque infantil para niños mayores de seis años y menores de dieciséis.
6. También, y gracias al inestimable apoyo de la Junta Superiores de Acción Social, pudo llevarse a cabo la construcción de pistas de patinaje, alumbrado, creación de zonas verdes, aunque reducidas, y parque infantil para menores de seis años.
7. Todo el mobiliario y menaje y sus continuas reposiciones han sido adquiridos con los recursos del Club anteriormente mencionados, atendiéndose también con los mismos a los cuantiosos gastos mensuales que significan la brillante presentación de los salones y demás servicios.
8. Se hace sentir, de manera urgente e imprescindible, la creación de pistas deportivas diversas: baloncesto, tenis —deporte hoy día practicado por muchísimos Suboficiales e hijos de los mismos— y de piscina para mayores e infantil.
9. La edificación ya resulta exigua, hay 1.079, socios y contando con la familia de los mismos, el número de usuarios se puede promediar en unos 3.000. Falta salón de recreo, de lectura y para diversión de los niños.
10. El mayor logro del Club puede concretarse en una unión más sincera, en un conocimiento personal de todos los Suboficiales de la zona y respectivos familiares, lográndose y alcanzándose plenamente el auténtico compañerismo, del que, en verdad, se estaba muy necesitado. El Club puede hacer frente a muchos gastos, pero no a la construcción de ninguna otra dependencia o pistas deportivas. Ha sido visitado por Suboficiales de diversas nacionalidades: alemanes, franceses, italianos y portugueses, y todos se deshicieron en elogios por su brillante presentación, funcionamiento y trato que se les dispensó.





# Desde la Zona Marítima del Estrecho: dos realidades en marcha

En virtud del convenio suscrito entre los Ministerios de Educación y Ciencia y Marina (13 de julio de 1973), en San Fernando, capital de la Zona Marítima del Estrecho, se transforma actualmente la Escuela Graduada Mixta "Nuestra Señora del Carmen", en la barriada de Carlos III, en Colegio de Educación General Básica de 640 puestos escolares, y preescolar de 160, lo que arrojan un total de 800 puestos, cifra esperanzadora si se tiene en cuenta "el cable" que vendrá a echar el programa de nuevas construcciones en la Zona.

Efectivamente, se proyectan de nueva creación dos colegios de Educación General Básica de 640 puestos escolares, uno de B.U.P. (Bachillerato Unificado Polivalente), de 810, y otro de Formación Profesional, de 340 puestos escolares.

Concretando: El total de puestos escolares para hijos de marinos, vendrá dado en 3.230, una vez se alcancen y realicen las cotas programadas.

Veamos ahora la situación actual a grandes rasgos: El colegio "Nuestra Señora del Carmen" está funcionando normalmente pendiente de terminar su transformación. Los de E.G.B. y B.U.P. tienen ya sus proyectos terminados, realizados y aprobados por Educación y Ciencia, pendientes de la subasta —precisamente en este mes de septiembre—, debiendo tener los adjudicatarios realizadas la mitad de las obras antes de terminar el año.

En estos colegios, que estarán ubicados en terrenos de los antiguos laboratorios de mixtos, se pretende iniciar el curso escolar de 1976.

Según el convenio aludido, todos estos centros se integrarán en el sistema educativo nacional, con deberes y derechos correspondientes a la Ley General de Educación Básica. Así, la Marina aporta los terrenos y el Ministerio de Educación y Ciencia habrá de contar con su conformidad en la construcción de los centros que han sido programados conjuntamente. Las enseñanzas serán gratuitas en los niveles considerados como tales por la Ley, y tendrán acceso prioritario los hijos del personal de la Armada, en los que se tiene en cuenta la frecuente movilidad y cambio de domicilio por razón de destinos.

El gobierno y administración correrá a cargo del Ministerio de Marina, a través de la Junta Superior de Acción Social de la Armada. En los restantes aspectos dependerán del Ministerio de Educación y Ciencia, que aportará lo necesario para gastos de dotación, mantenimiento y renovación, en la forma establecida para los centros estatales.

Hablemos ahora de los fines que se pretenden alcanzar desde el principio, y que pueden resumirse en los siguientes:

- 1.º Disposición de puestos escolares para todas las necesidades de hijos de marinos, con vivienda en la capital departamental y cercanías.
- 2.º Consecución de las titularidades oficiales de Educación y Ciencia, con profesorado legal a los efectos de dicho Ministerio.

- 3.º Conseguir igualmente la simultaneidad y sincronismo con igualdad de textos en la enseñanza para los casos de urgente cambio de residencia, pretendiéndose incluso que diariamente se impartan idénticos temas en los distintos centros, tratando así de evitar cualquier dificultad al niño que debe cambiar de un colegio a otro.
- 4.º Fomentar la enseñanza de Formación Profesional de acuerdo con las nuevas normas, pretendiendo que a la misma acudan voluntariamente un buen número de alumnos, pensando en las ventajas y facilidades posteriores tanto de aplicación en carreras de la línea profesional, como de otras carreras a las que podrán encaminarse mediante las transformaciones adecuadas.
- 5.º Fomentar lo más posible la educación física en todos los centros ciudadanos.
- 6.º Dar carácter, lo más representativo posible, a la Asociación de Padres de Alumnos en cada centro.
- 7.º Coordinar, a través del gobierno y administración de los centros, las actividades de cada uno de ellos y su conjunto.

No habrá de ser sencilla la tarea ciertamente, pero abierto está el camino y los pasos que en él se den deben estar marcados por un entusiasta espíritu de colaboración y perfeccionamiento. Y ésta, y no otra, es la idea y propósito que se tiene en San Fernando, donde DOTACIONES pudo captar una espléndida disposición de ánimo, en orden a estos proyectos y su desarrollo.

— oOo —

Hay también una segunda realidad en marcha, a la que nos referíamos en el encabezamiento de este informe, y de la que también queremos dejar justa constancia.

La Delegación Central de la Sección Naval de Juventudes, desde hace años trata de crear una escuela de preparación de muchachos, hacia las actividades de las Marinas en San Fernando, por razones bien conocidas y estimadas de la vinculación de los hombres de este rincón con la mar.

En razón de ello, a principios de 1973, por acta del Ayuntamiento de San Fernando, y a petición de la Sección Naval de Juventudes, se concedieron treinta mil metros cuadrados de terreno en la salina "La Magdalena" y en la esquina correspondiente a los populares caños de Sancti Petri y Zaporito. Posteriormente, en otra acta de Municipio, se confirmó la cesión de estos terrenos, mostrando su conformidad el Ministro de Marina, a la propuesta del Departamento de Personal (JUDPER), por la que se dedice que en acuerdo con la Ley 55/68, y para



el voluntariado normal, se busque una solución viable para que dichos voluntarios normales puedan venir a la Armada previamente preparados para realizar las misiones que se les requieran.

Según reza un artículo de dicha Ley, los voluntarios normales en posesión de actividades que representen un grado inicial de preparación militar, presentarán un certificado expedido por la Delegación de Juventudes, y en caso de que estos solicitantes superen las correspondientes pruebas, tendrán derecho a una reducción de tres meses en su permanencia en filas.

Como una de las secciones de la Delegación de Juventudes es la Sección Naval, puede ésta, con sus medios e instalaciones docentes, desarrollar funciones de preparación y capacitación de jóvenes para el voluntariado en la Armada.

Refuerza esta idea el que precisamente la Sección Naval de Juventudes tenga por misión fundamental la preparación de muchachos para el servicio en la Armada, y los que aspiran a ejercer sus profesiones en las Marinas de Guerra, Mercante, de Pesca y Servicios Auxiliares.

En los contactos establecidos entre el Ministerio de Marina y la Delegación Central de la Sección Naval de Juventudes, y en base del convenio entre Secretaría General del Movimiento, Ministerio de Educación y Ciencia y Ministerio de Marina, se programa, en términos generales, lo siguiente:

- A) Aportación de un solar en la salina de "La Magdalena", en San Fernando, para construcción de una escuela de formación marinera, con su superficie inicial de instalaciones de 10.000 metros cuadrados.
- B) Aportación de la plantilla de personal directivo y docente para impartir enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera.
- C) Asumir la dirección educativa, funcional y docente de la escuela.

- D) Construcción y dotación de instalaciones deportivas y de Educación Física para los alumnos.

Estudiado un acuerdo entre los Ministerios de Marina y Educación y Ciencia y Secretaría General del Movimiento para la realización de la empresa, con posible financiación acogida al IV Plan de Desarrollo, se pretende que los alumnos que integren el centro puedan escoger entre las siguientes posibilidades:

- 1.<sup>a</sup> Acceder al voluntariado de la Armada, con vistas a un posterior ingreso en la Escuela de Suboficiales, y en su día a las Escuelas Especiales de Oficiales.
- 2.<sup>a</sup> En su día poder incorporarse con aprovechamiento de títulos y conocimientos a la Marina Mercante o Flota Pesquera.
- 3.<sup>a</sup> Poder acceder a puestos de trabajos del sector industrial o de servicios, de acuerdo con las convalidaciones de títulos correspondientes.
- 4.<sup>a</sup> Acceder a puestos de trabajos civiles dentro de la Marina de Guerra.

Las perspectivas para todo ello son optimistas. La situación actual del proyecto está en trámites muy avanzados, a nivel ministerial, para la aprobación y concesiones de créditos correspondientes. El anteproyecto de la Escuela está realizado y ha sido bien acogido por las autoridades correspondientes, estando pendiente de su continuación para la realización del proyecto en el momento que el Ayuntamiento de San Fernando entregue los solares concedidos y se dé orden para proceder a la subasta y ejecución de la obra.

Por último, debe hacerse constar que se pretende disponer de 500 plazas en internados y 300 más de externos, lo que, sin duda alguna, habrá de animar no poco la indolente fisonomía de aquellos típicos paisajes de la isla.





# PESCA FORTUITA

Aprovechando la ocasión que brinda la revista DOTACIONES a aquel que pueda hacer pinitos, escribiendo sobre cualquier tema, si es marinero mejor que mejor, porque se adapta de firme al fin que creo fue concebida.

Yo, por creer que el tema es, aunque viejo, siempre nuevo, para el que ignora pasajes (que para algunos serán de fantasía) marineros.

En este caso me he atrevido a pedir o proponer su inserción en esta revista.

Aunque parezca mentira, hay momentos en la mar que resultan anecdóticos, y éste es uno de ellos, por tratarse de un buque de guerra y convertirse en pesquero sin querer.

Se trata de este caso insólito de la pesca de un cefalópodo (pulpo) de tal tamaño y monstruosidad que nos echamos las manos a la cabeza, en actitud de sorpresa, por lo extraordinario del caso y ver aquel bicho jamás visto, tan sólo en películas de fantasías marineras.

Bien, en ocasión de estar en Ceuta el destructor "Sánchez Barcaiztegui", y terminado el servicio de vigilancia en el Estrecho de Gibraltar, por las restricciones internacionales impuestas a Italia en ocasión de la invasión de ésta en Abisinia (1934), y cuando salimos a la mar con rumbo a Cartagena, una vez terminada la misión y con fortísimo temporal de levante, hubo que entrar de arribada forzosa en Algeciras, no sin antes haber un herido a bordo por causa del temporal.

En esta situación, y en espera de que calmara, pasamos tres días al abrigo en el puerto, atracado de coderas al malecón de fuera (entonces en construcción), pues faltaban unos cincuenta metros para su terminación hasta la farola.

Llegó el momento de salir, todavía con el levante algo alzado, pues había que cubrir el viaje iniciado.

—¡Larga amarras de proa! —ordenó el Comandante desde el puente—; también se largaron las coderas, se largó todo.

Ordena el Comandante:

—¡Leva!

Comenzó el cabrestante de proa a rodar cobrando la cadena del ancla de estribor, raca que raca y abriendo el barco del muelle, hasta que llegó el ancla a la pendura.

El Oficial del castillo dio la voz "¡A pique!", a lo que el Comandante ordenó:

—¡Arriba!

Cuidado (eso de arriba ahora lo veremos), si bien el barbotén patinaba, y la maquinilla de levar no daba más fuerza, estando a tope, y el ancla no despegaba, el mecánico encargado hacía gestos de no va más.

El Oficial comunicó al puente, en posición de saludo:

—¡El ancla no despegaba, mi Comandante!

(La máquina no lograba despegar el ancla.)

En estas circunstancias, como la mar estaba todavía con fuerte oleaje y viento, pegando a la mura de estribor, ordenó el Comandante en el puente al personal de telégrafos de máquinas:

—¡Avante despacio!

Se dio.

El ancla no despegaba a pesar de la marcha impuesta, la cadena llamaba hacia popa por el costado tirante, y el ancla sin moverse.

El Comandante quedó extrañado por la fuerza que esa marcha supone, se encogió de hombros y dio la orden de ¡avante media!

Estuvo el buque unos minutos con esa fuerza de máquina, mientras la manguera del escoben iba lavando la cadena por fuera del pasamanos y pegado al costado.

Por fin el barbotén cobraba cadena, y al cabo de unos segundos salió a la cara del agua una masa enorme de fango, ancla y bestia, todo revuelto, hecho una pelota enorme; no se sabía lo que era aquello; a fuerza del chorro del agua se fue aclarando lo que había abrazado al ancla.

Un monstruoso pulpo de unos cinco metros de pitón a rabo, que daba latigazos con las extremidades que llevaba sueltas (seguramente estuvo abrazado a alguna roca del suelo, éste tuvo que resistir los tirones de la máquina hasta que su fuerza física fue decayendo).

Se ordenó seguir levando arriba, hasta entrar la caña en el escoben y apresar al monstruo contra el costado, no sin antes dar la orden de apartarse del pasamanos de cadena, para librar al personal que estábamos allí de un posible golpe de trallazo.

Una vez apesado e inmovilizado, se echó un ahorcaperros de cabo al cuello de la enorme cabeza, casi de medio metro de diámetro, más o menos, azocando con fuerza hasta quedar inmovilizado o falto de vida.

Seguidamente, un hombre se echó por fuera embragado y con un cuchillo de grandes dimensiones, procedente de la cocina, asestándole varias cuchilladas en los sitios que creyó vitales; una vez comprobado que estaba muerto, se arrió un poco el ancla para poder izarlo a bordo.

Presentaba el animal un aspecto casi negruzco por los años que tendría y en esas grandes profundidades del estrecho, hasta crecer y alcanzar ese descomunal tamaño.

Una vez en cubierta, se puso encima del banco del carpintero, sobresaliendo del mismo las extremidades cosa de metro y medio, apreciándosele unas ventosas de unos quince centímetros de diámetro en disminución hacia el final de sus extremidades.

Se hizo recolección de cañas de escobas, con las cuales se le propinó una fenomenal paliza hasta romperlas.

La dotación formó el consiguiente revuelo, pues los que tenían los destinos fuera del castillo, al tocar retirada de babor y estribor de guardia, y enterarse de lo que había sucedido, acudieron todos para verle y ayudaron algunos a la consabida paliza de cañas.

Fue para ellos, como para todos, un verdadero acontecimiento.

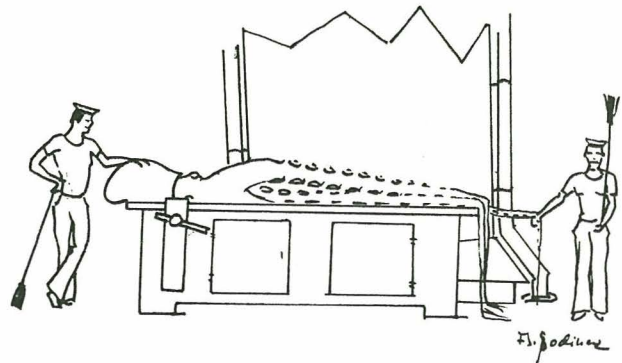
El maestro de la cocina se hizo cargo de él, condimentándolo a la "gallega" y resultando sabrosísimo, teniendo segundo plato para la dotación para tres días.

Como es natural, este caso lo he narrado en varias ocasiones, pues para mí, que viví esa aventura, resulta inolvidable, aunque entre los oyentes siempre había algún incrédulo.

Pues, señores, el caso fue real.

Aún habrá testigos del caso que, como yo, gracias a Dios, lo puedan contar.

Antonio GODINEZ MARTINEZ





# A ciento setenta años de la Batalla de Trafalgar

Aunque no es poco —y siempre con mucha más autoridad y erudición de lo que yo voy a hacer ahora— lo que se ha escrito sobre Trafalgar y su significación dentro de la historia de España y su Marina, quiero aprovechar la amabilidad que brinda DOTACIONES para hacer unas consideraciones sobre el tema, ahora que justamente se cumplen ciento setenta años de la batalla.

Para los españoles de hoy Trafalgar debe significar algo más que un desastre naval en que a España tocó pagar los vidrios rotos de una equivocada política exterior. Pero si en el aspecto material se perdió la batalla —predestinada de antemano por la desacertada táctica del Almirante francés Villeneuve—, en el lenguaje de la grandeza y el heroísmo toda Europa pudo escuchar muy alto las voces españolas, de una Marina que supo cumplir con creces la confianza que España había puesto en ella. Los nombres de Churruca, Gravina, Alcalá Galiano, Alava, Valdés, Hidalgo de Cisneros, Escaño, Alsedo y de tantos otros conocidos o anónimos, forman el glorioso plantel que cantan las excelcitudes de una tragedia convertida en gesta.

España, que había peleado contra Francia después de la muerte de Luis XVI y pactado con ella más tarde por estos vaivenes de la alta política, se convierte de enemiga en aliada, y ahora la lucha es contra Inglaterra. Mala habrá de resultar la alianza con derrota naval en el Cabo San Vicente, pérdida del "Trinidad" y ataque a Puerto Rico, Cádiz, y Santa Cruz de Tenerife. Poco podía esperarse de una aliada que no nos prestaba la mínima atención.

El plan de Napoleón en la guerra marítima estaba concebido con astucia. Trataba de atraerse la escuadra del bloqueo hacia las Antillas para desembarcar por sorpresa en las costas inglesas. El Almirante francés Villeneuve llega a Cartagena burlando el bloqueo, y allí se le une Gravina, saliendo la escuadra combinada con 16 navíos hacia las Antillas. Nelson buscaba al francés y éste se le escabullía, pero de vuelta el avisado Calder llegó a tiempo de librar la batalla de El Ferrol, de donde salió Villeneuve con dos barcos menos. De El Ferrol llega a Cádiz, donde fondea y acaba con la paciencia del Emperador, que le ordena salir con rumbo a Cartagena para limpiar de ingleses el Mediterráneo, debiendo fondear después en Tolón, pero los ingleses de Collingwood restablecen el bloqueo del puerto con 26 navíos de lo más escogido de su flota.

Las vacilaciones de Villeneuve, que tanto van a pesar a la hora decisiva, exasperan a propios y extraños. Lleva en Cádiz desde agosto, y corre el mes de octubre. Si un día parece decidido a la salida, al siguiente cambia de opinión. Por fin celebra un consejo de mandos, al que asisten los españoles Gravina, Alava, Churruca y Alcalá Galiano y los franceses Dumanoir y Magon. Gravina expone el plan más acertado que Villeneuve acepta a medias. Mientras tanto, el irritado Napoleón ordena a Rosilly releve a Villeneuve, quien al saberlo decide jugárselo todo a una

carta; precipita la salida, y en el amanecer del 21 de octubre de 1805 se hacen los barcos a la mar. Cronistas de la época refieren cómo los gaditanos los vieron partir desde las blancas azoteas de la "Tacita" ajenos de que su airoso navegar los llevaba a un desastre inevitable.

## TRAFALGAR Y SUS HEROES

La batalla de Trafalgar —una vez conocidos sus resultados— causó la admiración de Europa entera y los propios ingleses fueron los primeros en tributar honores a los vencidos. Si el combate había resultado desolador para las naves españolas, el honor quedaba a salvo gracias al espíritu de sus bravos capitanes y tripulaciones; por ello, nombrar uno por uno a los héroes de la batalla sería hacer una relación total de los almirantes, jefes, oficiales, maestros y marinería que tomaron parte en la lucha, y ello escapa a las posibilidades de este trabajo. Como homenaje de todos aquellos que ofrecieron su vida en tan memorable ocasión, destacaremos la actuación en el combate de los que al alcanzar la muerte lograron su inmortalidad.

Don Cosmos Damián Churruca, Brigadier de la Armada, mandaba el "San Juan Nepomuceno". Era hombre joven y distinguido y poco antes del combate de Trafalgar había contraído matrimonio. La felicidad de su hogar recién constituido no fue obstáculo para ofrecerlo todo a su Patria, y son famosas sus palabras a un amigo antes de partir al combate: "Si oyes decir que mi navío es prisionero, cree firmemente que he muerto."

El "Nepomuceno" se batió con indomable valentía contra cinco navíos ingleses y al caer Churruca herido de muerte por una bala de cañón que le arrebató la pierna derecha, mandó clavar la bandera para que no se rindiera el navío, muriendo después a bordo de su buque maltrecho y desmantelado entre la admiración de amigos y enemigos.

Don Federico Gravina, Teniente General y brillante marino, arbolaba su insignia en el "Príncipe de Asturias" en la escuadra de retaguardia. La equivocada maniobra de Villeneuve hizo que el navío de Gravina tomase parte activísima en la lucha peleando con cinco buques ingleses a un tiempo y recibiendo el Almirante una herida de gravedad, que poco tiempo después le ocasionaría de muerte. A su lado cayó herido el Mayor General Escaño, que en todo momento se batió con una intrepidez sin igual, abriendo sus labios en sonrisa cuando escuchó las instrucciones de su jefe: "Pelear hasta morir." El "Príncipe de Asturias" pudo salvarse de ser hundido, y aunque con graves averías llegó hasta Cádiz con su Almirante a bordo.

Don Dionisio Alcalá Galiano, eminente marino, sabio y competente astrónomo e hidrográfico, mandaba en la triste jornada el navío "Bahama", ostentando la categoría de Brigadier. En el Consejo de Generales celebrado por Villeneuve antes de la salida demostró su disconformidad, fruto de su inteligencia en la estrategia naval; pero eso no fue óbice para que en los momentos más difíciles del combate el "Bahama" estuviese en lo más recio de la lucha, batido por tres navíos ingleses a la vez. Galiano recibió un artillazo en la cara negándose a retirarse de su puesto, hasta que una bala de cañón le arrebató la vida, hundiéndose con su navío en la profundidad de la mar ensangrentada.

Don Francisco Alsedo y Bustamante, Comandante del "Montañés", navío perteneciente a la Escuadra de Observación al mando de Gravina, y que combatió heroicamente contra varios buques adversarios, entre ellos un poderoso de tres puentes, al que intentó abordar para batir a quemarropa. Un proyectil le alcanzó en la cabeza destrozándosela, muriendo en el mismo puente entre el dolor de sus hombres.

Alava, Hidalgo de Cisneros, Valdés, Argumosa, Pareja; nombres todos ellos unidos al recuerdo triste y glorioso de la jornada, vivieron para contarla. Sus hojas de servicio no se cerraron entre la pólvora y el humo de aquel trance, y nuevos méritos y hazañas habrían de figurar en ellas; los malos vientos de Trafalgar fueron insuficientes para desarbolar los ánimos de tanto bravo capitán o tripulante, famoso o desconocido, pero presentes todos en el recuerdo y devoción patrio.

J. D. H.

Cabo Primero Mecánico



# CRITICAR ES INFORMAR

## UN LIBRO PARA LEER



### «ALBATROS»

**Enciclopedia del Mar.  
Compañía Internacional  
Editora, Barcelona.**

He aquí una obra que no dudamos en calificar de excepcional, no sólo por la riqueza de su contenido, sino por la calidad de su impresión, la belleza de sus fotografías y el exquisito cuidado con que ha sido editada. Una auténtica obra de arte, en el arte de concebir y realizar la técnica del libro moderno.

Dentro de la más actual y vigente problemática del mar, la enciclopedia "Albatros" constituye su más completo tratamiento. Es difícil reunir en una obra de especialización temática tan importante plantel de autores, logrando al poco tiempo una brillante conjunción con las materias tratadas. De aquí que en la redacción de las mismas se haya tenido en cuenta de manera específica no sólo que revista interés para el gran público, presentando todas las posibilidades del mar en el presente y de cara al futuro, sino que resulte también interesante para todos los profesionales, que de alguna manera están relacionados con la Marina y la mar.

La enciclopedia está dividida en cuatro volúmenes y cincuenta y cinco temas, estructurado de tal forma que se abarcan todos los aspectos importantes de la mar, de manera, a la vez, profunda y asequible y desde las más diversas perspectivas: geográficas, físicas, técnicas, históricas, económicas, artísticas, jurídicas, militares, deportivas, etc.

Como hacen constar sus editores, la más señalada preocupación de "Albatros" ha sido proyectar y di-

fundir a través de los temas desarrollados en la enciclopedia, el interés por los temas marineros en España, promoviendo vocaciones profesionales de hombres para la mar y dar a conocer, incluso entre las gentes que no viven en contacto diario con la realidad marina, las enormes posibilidades que la mar encierra, no sólo en su aspecto directo e inmediato de navegación, sino también como reserva inmensa de riquezas minerales, biológicas y arqueológicas.

## CINE



### El cine español y el mar (apuntes para una filmografía)

El tema marinero en nuestro cine no aparece con la frecuencia que ofrece la realidad geográfica de España. Pocos países en mejores condiciones para acometerlo en su amplitud y diversidad. Episodios importantes, acaecimientos históricos trascendentales ocurrieron en los mares. Y, en muchos, la protagonista fue nuestra Patria, con sus hombres heroicos, impulsados en sus aventuras —verosimilización de lo imposible— por la gran fuerza del espíritu, unidad a cualidades sobrehumanas. Eso en cuanto al pasado. En el presente el mar tiene las mismas exigencias. Y se han de atender con fervorosa, con destreza y valentía. Una vocación íntegra, cuyo cumplimiento no admite más dedicaciones, sino una lealtad en prueba constante de sacrificios.

En los primeros programas cinematográficos de los



hermanos Augusto y Luis Lumière es captado el mar, unas veces desde tierra, visto en un puerto, y otras, en una embarcación. Y a lo largo de la historia del cine se ha demostrado su extraordinario valor fílmico.

El cine español, aunque no le ha dedicado el interés que merece, presenta, no obstante, distintos títulos, algunos descollantes.

En lo histórico, las dos evocaciones biográficas de Cristóbal Colón —una muda, del año 1916, de Emile Bourgeois, y otra, “Alba de América”, de 1951, de Juan de Orduña— una película infantil —especial para menores— “Sueños de historia” (1957), de José H. Gan, con la nota original, buena inventiva para el entusiasmo de los niños, de la intervención como grumete de un pequeño en el descubrimiento del Nuevo Continente, en la carabela “Santa María”. “La conquista del Pacífico” —exaltadora de la figura de Núñez de Balboa—, hecha en 1964 por José María Elorrieta, que podía haber sido una estupenda película —una superproducción dicho en expresiva terminología técnica— de disponer de los medios precisos, o sea, de un gran presupuesto. Es anterior “Correo de Indias”, de Edgar Neville, un episodio de tono novelesco —de relato de aventuras con su parte romántica— de una etapa de nuestra navegación.

“Raza” (1942), guión de Jaime de Andrade, dirigida por José Luis Sáenz de Heredia, centrada su trama en la vocación marinera y castrense de una familia de las mejores cualidades españolas, constituye uno de los grandes éxitos de nuestro cine.

También son históricas “Con la vida hicieron fuego” (1957), de esta novela de Jesús Casariego, dirigida por Ana Mariscal, y “Cruzada en la mar” (1967), según este libro de Luis Carrero Blanco, realizada por Isidoro Ferry, ambas de tiempos recientes, sobre nuestra Guerra de Liberación.

Luis Suárez de Lezo, marino y cineasta, fundió estos dos fervores en “Servicio en la mar” (1950).

Ladislao Vajda, hondamente identificado con las más genuinas peculiaridades españolas, plasmó en su intensidad de devoción al mar, con el título “María,

matrícula de Bilbao” (1960), la novela “Luiso”, de José María Sánchez Silva y Luis de Diego.

Arturo Ruiz Castillo trajo al cine, en 1947, la novela de Pío Baroja “Las inquietudes de Shanti-Andía” y, posteriormente, efectuó “Pasión en el mar”, realizada en los ambientes de típicos pueblos de Huelva.

Florián Rey, hombre de tierra adentro, enamorado conjuntamente del seco paisaje castellano y de las zonas montañosas de su patria chica, Aragón, se sintió atraído por el mar y realizó en 1947 “La Nao Capitana”, de esta novela de Ricardo Baroja. Su última película, “La isla de los desos” (1955), fue un melodrama con muy bella escenografía verdadera.

Eusebio Fernández Ardavín efectúa en 1941 “Unos pasos de mujer” —de esta novela de Wenceslao Fernández Flórez, de ambiente marinero—, y en 1949 “Neutralidad”, interesante trama que transcurre cuando la Segunda Guerra Mundial, guión de su sobrino César.

Pertenece a la leyenda “El hereje” (1957), dirigida por Francisco de Borja Moro, de una novela de José María Sánchez Silva, y “El Cristo del océano” (1970), de Ramón Fernández.

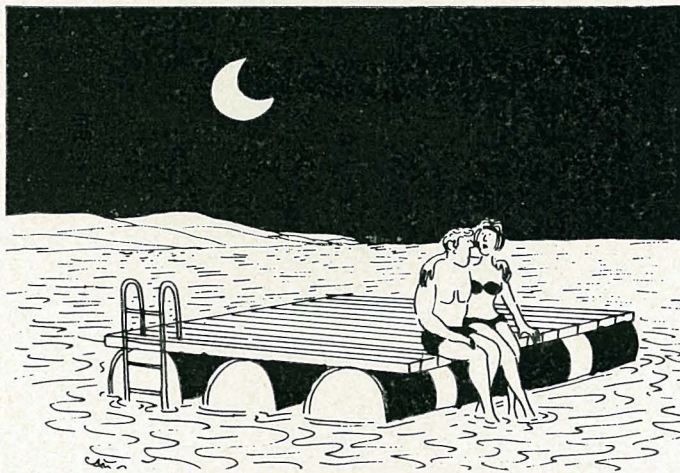
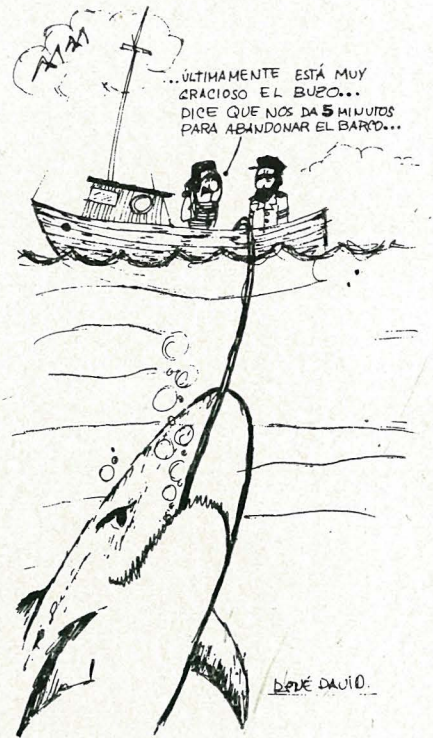
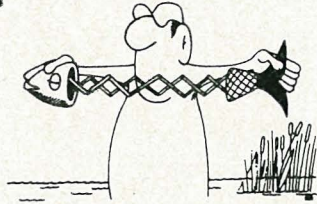
Ramón Torrado, que acomete ya este tema en su segunda película, “Mar abierto” (1946), suscita en “Botón de ancla” (1947), las simpatías y la comprensión del público por los que llevan en su plenitud —espíritu y corazón— la vocación marinera. La vida de los caballeros alumnos de nuestra Escuela Naval contada con jovialidad. Éxito que se repite al ser acogida de modo extraordinariamente favorable por el público en otras películas similares.

Al celebrarse estos días en Cartagena la III Semana Internacional de Cine Naval, he creído oportuno ofrecer estos apuntes de la filmografía española sobre el tema. Preside el certamen don Mariano Carles Egea, lo dirige don Rafael Rodríguez Martínez y es asesor general y subdirector don José Llorens Lacomba.

**Luis GOMEZ MESA**



# SONRÍA, por favor



-Temo que mi marido sospecha algo; está aprendiendo a nadar...

Sin palabras



Sin palabras



-Oiga, ¿es el Acuario? ...¿Necesitan un pulpo?



