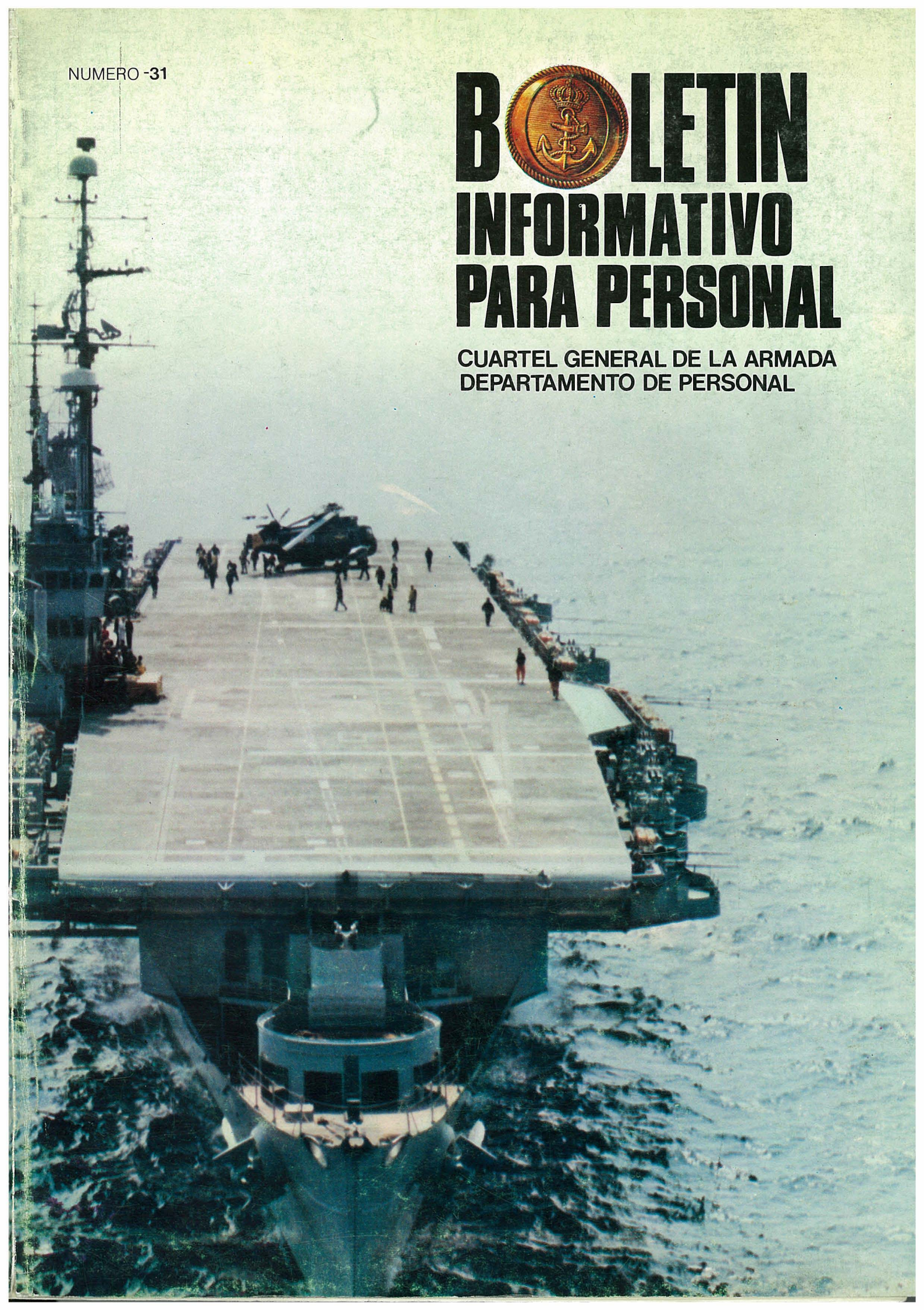



NUMERO -31

BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO DE PERSONAL





BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO 31

SUMARIO

Página

ACCIDENTE DE UN HELICOPTERO DE LA 5. ^a ESCUADRILLA	1
VISITA PASTORAL DEL VICARIO GENERAL CASTRENSE A LA ESCUELA DE MAQUINAS DE LA ARMADA	9
OPERACION «BAUTISMO DE MAR 1981»	11
GRUPO AERONAVAL	16
EL MANDO ANFIBIO Y LA FUERZA ANFIBIA	24
EL TERCIO DE ARMADA (TEAR)	26
ENTREGA DE NOMBRAMIENTOS EN LA ESCUELA DE MAQUINAS DE LA ARMADA	30
VISITA A LA ESCUELA DE APLICACION DE INFANTERIA DE MARINA	32
FACTORIA DE SUBSISTENCIAS DE LA ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO	33
ACCION SOCIAL	36
— La Sanidad de la Armada	
— Sanatorio de Marina de los Molinos	
— La U.V.I. de la Policlínica Naval	
— La AMBA (Pasado, Presente y Preparación del Futuro)	
ENTREGA DE CONDECORACIONES EN EL GABINETE DE AJEMA	51
CONCESION DE LA CRUZ ROJA DEL MERITO MILITAR A UN PILOTO DE «HARRIER»	55
CARTA ABIERTA A UN PADRE Y UN HERMANO CAIDOS EN ACTO DE SERVICIO	58
ENTREGA DE LA BANDERA NACIONAL A LA E.T.E.A.	60
ENTREGA DE MANDO EN LA BASE NAVAL DE ROTA	64
DESPEDIDA DEL C.A. DIRECTOR DE LA DIENA	66
EXPO/OCIO 81	67
A DON TOMAS MUÑOZ TENREIRO, Teniente de Infantería de Marina, Fallecido	68
LA BANDERA DE ESPAÑA, por el General don José Luis de Azcárraga	69
CURSO PREPARATORIO PARA INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR, por NORMAS	70
REGATAS COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS	72
OFIPER INFORMA	74
JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR	78
IMPRESIONES SOBRE DIFERENTES PUERTOS EN EL 52. ^o CRUCERO DE INSTRUCCION DEL B/E. «JUAN SEBASTIAN DE ELCANO»	85
MEDIO SIGLO DE MARINA: D. MANUEL CERVERA Y CABELLO	94
TRES POEMAS SOBRE EL MAR	96

CUBIERTA

Portaaeronaves «DEDALO» buque insignia del Grupo Aeronaval de la Flota. Su permanente adiestramiento es la mejor garantía de seguridad y eficacia en sus misiones.

El contenido del Boletín es únicamente informativo y bajo ningún concepto podrá ser interpretado como Reglamento de Personal ni ser invocado a efectos de procedimientos administrativos de ninguna clase. La información contenida en el Boletín no constituye materia reservada, pero no podrá ser publicada sin la correspondiente autorización.

La tirada del Boletín está calculada en base a una distribución que permita que cada original sea leído por unos seis miembros de la Dotación.

ACCIDENTE DE UN HELICOPTERO DE LA 5.^a ESCUADRILLA



LECCIONES HUMANAS Y CASTRENSES EN LA MUERTE DE UNOS COMPAÑEROS

«¿Qué mueve a nuestros hombres a alistarse voluntariamente para formar parte de las dotaciones aeronavales y qué permite a nuestras esposas a asumir este hecho como algo normal?».

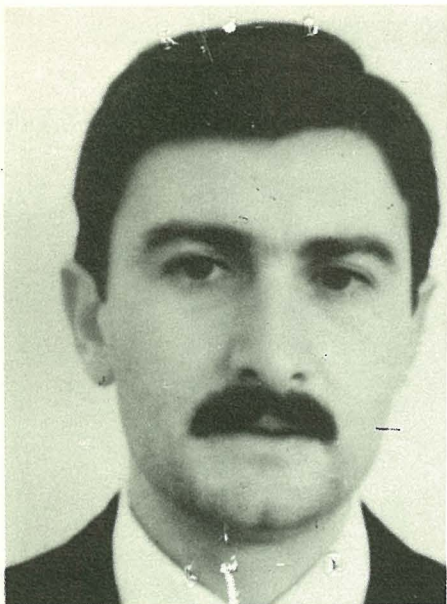
La muerte cuenta como compañeras habituales con la tristeza, la soledad y la tragedia; sin embargo, en ocasiones, encuentra como marco de honor el agradecimiento de la Patria y el reconocimiento de la Armada. Es este el caso que nos ha tocado vivir en la Base Naval de Rota. Han sido días de profundo dolor, con motivo del luctuoso accidente de un helicóptero de la Quinta Escuadrilla, en el que han resultado segadas cuatro vidas jóvenes llenas de ilusión.

Han sido fechas de honda meditación y profundas lecciones humanas y castrenses. Donde debiera haber desesperación, florecía resignación; donde dolor y retrainimiento, se hallaba el deseo de consolar y compartir; donde lamentos, se encontraba agradecimiento por las atenciones recibidas; donde debiera existir soledad, compañía de muchos, flores y oraciones; donde la cubierta sola de un ataúd, la Bandera Nacional y sobre ella la gorra y la Cruz al Mérito Naval justamente ganada.

Así, unos padres comentaban con el sacerdote su plena aceptación de la voluntad del Señor; una esposa se hacía acompañar por un Oficial a visitar a las restantes viudas para compartir juntas un dolor que nadie mejor podía comprender y valorar; todas las familias afectadas por la tragedia tenían palabras de agradecimiento tanto para el personal de la Flotilla de Aeronaves, volcados en consideraciones, como para el del Centro de Buceo en el que durante horas, sus hombres trabajaron con riesgo de su vida a más de 70 metros de profundidad, en tinieblas totales y sobre un fondo de lodo. Buques de la Flota, al mando del Comandante General de la misma y helicópteros con el Almirante del Mando Aeronaval a bordo, se dirigieron al lugar del accidente y tras la oración de sus dotaciones, se lanzaron coronas de flores sobre él; por último, llegaron los féretros para celebrar el funeral de cuerpo presente; numerosos compañeros les daban Guardia de Honor, familias y autoridades les esperaban, fueron condecorados a título póstumo y despedidos con los honores y recuerdos reservados a los héroes.

Todo ello sirve de respuesta a la pregunta que nos hicimos al llegar a la Base Naval de Rota: ¿Qué mueve a nuestros hombres a alistarse voluntariamente para formar parte de las dotaciones aeronavales y qué permite a nuestras esposas a asumir este hecho como algo normal? Pues si triste es la muerte con todas sus secuelas, también es cierto que el aceptarla como una posibilidad no buscada, en el ejercicio de un servicio distinguido a la Patria, conlleva una aceptación del peligro intrínseco y un legítimo orgullo, fruto del deber cumplido y del riesgo conscientemente aceptado en busca de un bien superior.

Teniente de Navío, Farizo Serrano



Nace AGUSTIN FARIZO SERRANO el 21 de febrero de 1947. en Fermoselle, Zaragoza.

El día 16 de agosto de 1967 ingresa en la Escuela Naval Militar en donde cursa sus estudios. A lo largo de éstos y como hitos más importantes caben señalar:

El embarque en el Minador «Neptuno» para efectuar las prácticas reglamentarias, el día 31 de mayo de 1968, en las que toca los puertos de Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Huelva, Tarragona, Santander, El Ferrol del Caudillo y Marín. En Santander, y ante los alumnos de la Escuela Naval Militar, jura la Bandera con motivo de la II Semana Naval.

Asimismo, y durante el segundo año de carrera, embarcó en el Minador «Marte» en prácticas reglamentarias de fin de curso entrando en Cádiz, Las Palmas, Mahón, Cartagena, Sevilla, El Ferrol del Caudillo, Santander y Marín.

Ya en el tercer año de su carrera embarca en el Buque Escuela «Juan Sebastián de Elcano» para realizar un crucero de instrucción por Las Palmas, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Punta Arena, Canales Patagónicos y Estrecho de Malaganes, Valparaíso, El Callao, Guayaquil, Canal de Panamá, Colón, San Juan de Puerto Rico, Punta Delgada y Marín.

Finalizado el cuarto año de carrera embarca en la Fragata «Vulcano» en viaje de prácticas de fin de curso, entrando en los puertos de Bilbao, Lisboa, Gijón, Vigo, Cádiz, Las Palmas, Melilla, Almería y Marín.

De Alférez de Fragata embarca en la 21ª Escuadrilla de Destruyores para efectuar prácticas de fin de curso, reincorporándose a la Escuela Naval Militar, en la que recibe el despacho de Alférez de Navío el día 16 de julio de 1972, festividad de nuestra excelsa Patrona la Virgen del Carmen.

Pronto embarca en la Corbeta «Nautilus», y a bordo de ésta desempeña diferentes misiones, tanto batitermográficas en el Estrecho de Gibraltar, como de patrulla por el Banco Sahariano.

En el año 1973 contrae matrimonio con la señorita Margarita María Alonso Fogué. En el mes de agosto de este mismo año, desembarca de la Corbeta «Nautilus» y embarca en el Dragaminas «Guadalquivir», en el que desempeña el destino de Jefe de Operaciones. Permanece en este buque hasta enero de 1975, en que efectúa su presentación en la Escuela de Helicópteros de Cuatro Vientos, incorporándose más tarde a la Flotilla de Helicópteros al objeto de realizar el curso de CIANHE, reconociéndosele el título de piloto correspondiente en el mes de abril.

El día 16 de julio de 1975 asciende al empleo de Teniente de Navío y pasa a tomar el mando de una Brigada en el Cuartel de Instrucción y Centro de Formación de Especialistas de Cádiz.

En 1977 se incorpora a la 5ª Escuadrilla de Helicópteros, con la que participa en numerosos ejercicios y salvamentos, entre los que cabe destacar el de seis hombres de la dotación del buque-tanque «Xileno» y la del petrolero «Montebello».

En su larga permanencia en la Flotilla de Aeronaves, el Teniente de Navío FARIZO SERRANO había rebasado las 2.000 horas de vuelo.

Era el Teniente de Navío FARIZO un Oficial curtido en los abatares de la 5ª Escuadrilla de Helicópteros. De recia personalidad, destaca en lo intelectual por su clara objetividad en la apreciación de los problemas y búsqueda de soluciones adecuadas.

Con voluntad firme se siente estimulado para vencer los obstáculos que se presenten; aportando consciente y serenamente las situaciones de emergencia que surgen en vuelo.

Siempre se contó con él para las misiones que implicasen riesgos y los afrontó con valor y responsabilidad.

De carácter desinteresado y flexible, inspira confianza a los demás y cuenta con la de sus superiores, teniendo gran ascendencia sobre sus subordinados a los que sabe inspirar confianza.

Amable, simpático y extrovertido tenía gran soltura social.

El mando le considera muy leal, magnífico Oficial de Estado Mayor, en el que se puede confiar cuando surgen problemas operativos, capaz de sacrificar todo en aras del servicio, siempre dispuesto a colaborar en lo que se le pida, de gran iniciativa, busca soluciones a cualquier problema, seguro en sus hechos y sus palabras, así como de sus posibilidades, con gran conciencia profesional y un profundo sentido del deber.

Era el Teniente de Navío FARIZO profundamente religioso, le gustaba la fotografía y la música, hogaño, deja esposa y una hija de siete años.

Enamorado de su carrera y entregado totalmente al Arma Aérea, se le consideraba un excelente piloto.

Teniente de Navío, Latorre García



Nace VICTOR MANUEL LATORRE el día 13 de octubre de 1950 en Vitoria.

El día 17 de agosto de 1970 ingresa en la Escuela Naval Militar, efectuando en la misma sus estudios. Entre éstos, y en relación con los períodos de prácticas a bordo de buques de la Armada, destacan:

Embarque en la Fragata «Vulcano», en la que toca los puertos de Santander, Rota, Valencia, Barcelona, Málaga, Las Palmas, Lisboa y Marín. En el buque de desembarco «Conde del Venadito» entra en Santander, Málaga, Tolón, Palma de Mallorca, Tenerife y Marín. Ya en el «Juan Sebastián de Elcano» recorre Las Palmas, Santo Domingo, Canal de Panamá, Honolulu, Pearl Harbour, San Diego, Acajutla, Balboa, Canal de Panamá, Ceiba, New Orleans, Hamilton, Boston, Kiel, Brest, El Ferrol del Caudillo, Marín. En la Fragata «Liniers» toca los puertos de Las Palmas, Melilla, Cartagena, Cádiz, Vigo, Brest, Santander y Marín.

De Alférez de Fragata embarca en la 21ª Escuadrilla de Destrucción, siendo destinado al DD. «Lepanto» en el que participa en el Ejercicio de la Flota «Armada 76», saliendo de Cádiz y tocando Palma de Mallorca, Valencia y Cartagena.

Promovido a Alférez de Navío, pasa destinado de nuevo al Destructor «Lepanto», en el que embarca en Santa Cruz de Tenerife.

En diciembre de 1976 contrae Matrimonio con la señorita Ana Isabel Alejandro del Río Mendi.

En 1977 y 1978, a bordo del DD «Lepanto» participó en el Ejercicio «Rota-8», «Phiblex» y «Mar- Cartagena», asiste a la apertura del Salón Náutico de Barcelona, patrulla en el Banco Sahariano y costas canarias, participa en el «Armada-78», etc.

En agosto de 1978 pasa destinado a la Corbeta «Princesa», a bordo de la cual patrulla las costas del Estrecho, asiste a ejercicios y patrulla en el Banco Sahariano.

En febrero de 1979 es nombrado Comandante del Guardapesca «Nécora» y en él recorre las aguas del Banco Sahariano, así como las costas canarias.

En septiembre de 1979 inicia el curso de especialidad de Piloto Naval de Aeronaves (AvP) en Cuatro Vientos, ya de Teniente de Navío, grado al que asciende el día 16 de julio del mismo año.

En agosto de 1980 y superados los cursos de Vuelo Instrumental inicia su adaptación a la 5ª Escuadrilla de Helicópteros, a la que pasa destinado en el mes de octubre. Ya en la Escuadrilla participa en ejercicios a bordo del PA. «Dédalo», así como en el Juego de la Guerra con el CIAF en Cartagena.

Al Teniente de Navío LATORRE GARCIA se le truncó su vocación aeronaval tras una corta pero intensa dedicación al Servicio de la Armada en la Flota de Aeronaves.

De carácter franco, disciplinado y leal, destacaba entre sus cualidades el espíritu de colaboración, lo que le granjeó muchos amigos.

Tenaz, de razonamiento lógico y valorado, tenía una acusada capacidad de síntesis y sentido de la organización.

Profundamente preocupado por sus inferiores, era un magnífico compañero. Su profesión, el volar y su familia constituían el todo para él. Estudioso y activo, sentía especial inclinación por los temas profesionales.

Si tuviéramos que resumir su paso por la vida diríamos que todos guardan un recuerdo imborrable de él.

Sargento 1.º Sonarista, Borrego Muñoz



Ingresa AGUSTIN BORREGO MUÑOZ en la Armada, como marinero voluntario, el día 4 de enero de 1956.

En enero de 1957 pasa a Ayudante Especialista Torpedista, pasando en diciembre de ese año a Cabo 2.º Torpedista, empleo en el que permanece tres años.

En 1961 pasa a Cabo 1.º Sonarista.

En 1969 ingresa en la Escuela de Suboficiales, ingresando en este Cuerpo en 1970. Su primer destino de Sargento lo desempeña en la Plana Mayor de la 41ª Escuadrilla de Corbetas, en la que permanece hasta el día 31 de agosto, en que desembarca para realizar el curso de operador antisubmarino en el CIANHE, curso que termina con aprovechamiento en diciembre de 1972.

Comienza 1973 embarcado en la 5ª Escuadrilla de Helicópteros, en la que ha de transcurrir el resto de su vida militar.

En 1976 realiza el primer cursillo de Nadadores de Rescate en el Centro de Buceo de la Armada. En septiembre, y a bordo del PA. «Dédalo» sale para Mayport (USA) para participar en la recogida y adiestramiento de los aviones «Harrier».

La muerte en acto de servicio del Sargento 1.º Sonarista BORREGO MUÑOZ ha supuesto una grave pérdida para la Ar-

mada. Hombre de profundas virtudes militares y por ello humanas, supo siempre granjearse el cariño de todos por su trato correcto y afable.

Los superiores ven en él al hombre leal, subordinado, en quien se puede confiar plenamente; los compañeros saben que no ha de dejarles en la estacada, pues para él no existen horas libres cuando el trabajo reclama. De valor sereno contarán con él en los momentos difíciles de un salvamento; hombre callado, pueden contársele problemas y confidencias. Los inferiores le quieren y respetan, escuchan sus consejos y cumplen con agrado sus órdenes, no en vano es el primero en acudir y el último en retirarse cuando el deber lo exige.

Su vida transcurre en dos vertientes paralelas y complementarias: el trabajo y la familia; su recorrido diario es simple «de casa al destino, del destino a casa».

Voluntarioso y activo, desarrolla su trabajo con gran interés y entusiasmo. Es tenaz, responsable, duro y callado.

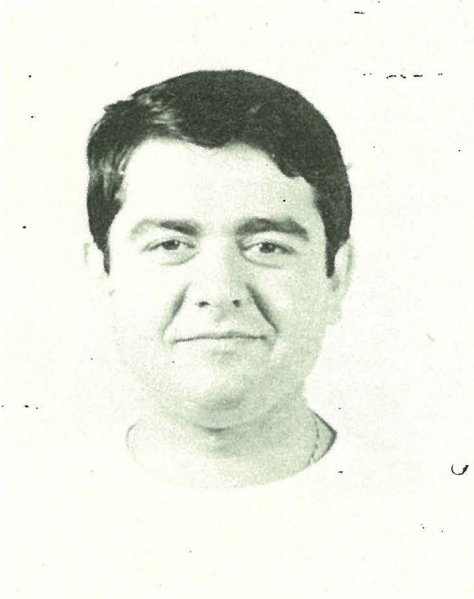
En palabras de un superior «No hay que preocuparse por el destino del Sargento BORREGO, siempre hace lo necesario para que funcione».

De mente clara, percibe con rapidez los problemas y busca soluciones adecuadas, discerniendo lo importante de lo superfluo. Es asimismo ordenado y metódico en la ejecución de los trabajos.

Como afición tenía la de hacer crucigramas.

Si hubiera que resumir en pocas palabras lo que ha sido el Sargento 1.º BORREGO, diríamos: un magnífico esposo, ejemplar padre, apreciado como subordinado, querido como compañero, respetado como superior y espléndido profesional de la Armada.

Cabo 1.º Sonarista, Rojas Jiménez



JUAN ROJAS JIMENEZ nace en Cabra (Córdoba) el día 21 de diciembre de 1957. Se inscribió el 24 de marzo de 1976, y ocupaba el folio 95/76 del Distrito de la capital marítima de Sevilla.

El 28 de diciembre de 1975 ingresa voluntario en la Armada, efectuando su período de instrucción en el Cuartel de Instrucción y Centro de Formación de Especialistas de San Fernando (Cádiz). El 9 de enero de 1976 hace su presentación en el Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote en Cartagena, pasando el 9 de agosto de 1976 al DD. «Méndez Núñez» y el 7 de septiembre de 1977 al DD. «Gravina» donde es destinado. El 10 de enero de 1978 efectúa su presentación en el Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote de Cartagena en calidad de alumno. El 7 de junio de 1978 embarca en el DD. «A. Ferrándiz». En fecha 10 de enero de 1981 efectúa su presentación en la Escuela de Dotaciones Aeronavales, al objeto de realizar el Curso de Aptitud «Operador Antisubmarino». El 20 de marzo de 1981 pasa a disposición de CAPGEMED al objeto de efectuar en el Centro de Buceo de la Armada un cursillo de Nadadores de Rescate. Finalizado el curso que venía realizando, y con la calificación de

«Apto», en 3 de abril de 1981 pasa destinado a la Flotilla de Aeronaves (5ª Escuadrilla), en la Base Naval de Rota. El 14 de mayo de 1981 falleció en accidente de helicóptero.

Su carrera militar se ve truncada prácticamente en sus inicios, no obstante tiene tiempo sobrado para darse a conocer. Era el Cabo ROJAS hombre cortés, callado, correcto y respetuoso. Buen profesional y consciente de su responsabilidad, intenta superarse de forma permanente.

Tenaz, dinámico, con dominio de sí mismo, pone todo el celo en el cometido de sus funciones, que cumple con gran interés.

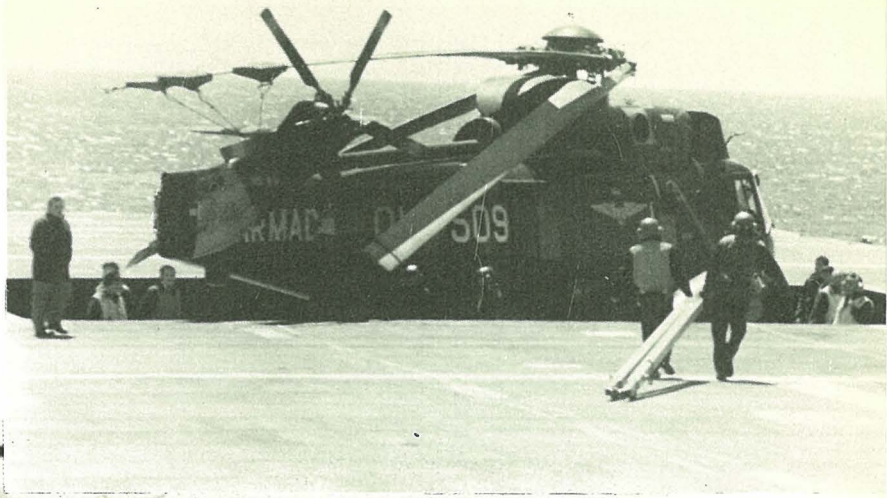
Era buen compañero y buen amigo, correcto y respetuoso con superiores, iguales e inferiores. Por estos últimos tenía siempre especial preocupación.

Muy responsable, con espíritu de iniciativa, celoso en el cumplimiento del deber, resistente a la fatiga, con confianza y dominio de sí mismo, ponderado y realista en sus juicios, tenía elevada capacidad de valoración. Si se tuviera que resumir su personalidad profesional, quizá sirviera el que era excelente en el cometido de su profesión y celoso en el cumplimiento de su deber.

Le gustaba jugar a los bolos y a las cartas, y era un asiduo lector.

Próximamente iba a contraer matrimonio.

El Cabo 1.º ROJAS estuvo relativamente poco tiempo entre nosotros, pero su recuerdo permanecerá eternamente.



PRECES POR NUESTROS COMPAÑEROS FALLECIDOS

Hermanos,

—aferrados firmemente a la fe en Jesús Resucitado, con la esperanza puesta en una Vida de plenitud y unidos como hermanos en estos momentos de dolor, oremos al Padre, por nuestros compañeros y amigos, que nos precedieron en el camino hacia el encuentro con el rostro de Dios.

—Por Agustín Farizo, T.N. Comandante-Piloto.

—Por Víctor Latorre, T.N. copiloto.

—Por Agustín Borrego, Sgto. 1.º Sonarista.

—Por Juan Rojas, Cabo 1.º Sonarista... que sirvieron fielmente a la Patria, como miembros de nuestra Armada, para que el Señor oriente sus almas a la Patria de la luz, de la abundancia y de la paz.
ROGUEMOS AL SEÑOR.

—Por sus esposas y por sus hijos, por sus padres, hermanos y familiares, que con su actitud de entereza y resignación nos están dando un auténtico testimonio de fortaleza y de fé, para que el Señor, por intercesión de nuestra Madre la Virgen, les colme de bendición y esperanza.
ROGUEMOS AL SEÑOR.

—Por nuestros compañeros, Jefes, Oficiales, Suboficiales, Cabos Primeros, Cabos Especialistas y Marineros, que forman en la 5ª Escuadrilla de Aeronaves, que a pesar del dolor humano, mantienen un alto grado de moral profesional y un decidido espíritu de servicio para que el Ángel del Señor les acompañe siempre en los vuelos y operaciones, que se les ordenen.
ROGUEMOS AL SEÑOR.

—Por las esposas de nuestros pilotos y de todos los que forman nuestras dotaciones de vuelo, que desde el silencio del hogar, rezan para que sus maridos vuelvan a casa sin novedad.
ROGUEMOS AL SEÑOR.

—Por todos nuestros compañeros, muertos en acto de servicio, para que el máximo sacrificio de su vida, se incorpore al Sacrificio Redentor de Jesucristo.
ROGUEMOS AL SEÑOR.

OREMOS: —Señor, Tú que dispones del Viento y de la Mar, que estás siempre atento como fiel serviola en la noche oscura de nuestras vidas por el Océano, que disculpas nuestros fallos y colmas de amor nuestros sentimientos, haz que en esta hora de dolor, aumente nuestra fé, se consolide nuestra esperanza y se solidarice nuestra caridad.
Por Jesucristo Nuestro Señor. AMEN.

JOSE A. TAMARGO MENENDEZ,
CAPELLAN PRIMERO DE LA ARMADA

DESPEDIDA A UN AMIGO

No soy escritor, ni pretendo comenzar a hacer pinitos literarios. Al escribir estas líneas, sólo me guía el afán de rendir tributo y homenaje a un amigo querido, caído en el cumplimiento de su deber.

Porque su deber era volar en los helicópteros SH-3D de la Quinta Escuadrilla de Aeronaves, al igual que los demás componentes de las dotaciones de vuelo. Su deber era estar siempre dispuesto a despegar, con frío o con calor, con lluvia o en calma, en festivo o laborable; no importaba. Siempre que surgiera la temida emergencia, allí estaba. Con su mono color butano, su chaleco salvavidas y su casco de vuelo con el nombre impreso en la parte posterior: SARGENTO 1.º SONARISTA, BORREGO.

Por el Arma Aérea de la Armada, hemos pasado un número relativamente corto de Sonaristas. Desde sus comienzos antisubmarinos, allá por el año 1961, con los cariñosamente denominados «PEPOS», hasta el momento actual, se han venido desempeñando las misiones antisubmarinas, de salvamento, de escolta, etc., casi con los mismos hombres. Hombres que sabemos mucho de sacrificio, de dominar el miedo, de horas y horas pasadas en el aire.

Para comprender el vacío que AGUSTIN BORREGO ha dejado en el corazón de todos sus compañeros, es necesario haber estado con él «allá arriba». De día y de noche. Calando el Sonar, a cuarenta y cinco pies sobre la mar y sin más visibilidad que el cielo cuajado de estrellas y las luces rojas de los indicadores, que dan un aspecto fantasmal al interior del helicóptero. Todo es silencio y tensión en esos momentos.

Las conversaciones son nulas; la fraseología fría e impersonal: SONAR: Listos para calar; PILOTO-SONAR: Enterado y listo; SONAR: Arría; PILOTO-SONAR: Arriando; PILOTO-SONAR: Domo en el agua; PILOTO: Enterado; y así, pendientes siempre del panel indicador de averías, temiendo a cada instante ver encenderse cualquier luz de alarma, captando todos los indicadores al mismo tiempo: Temperatura, presión, altitud..., así, entre cigarrillo y cigarrillo, van pasando las horas, los días..., los años.

Agustín, has sido el primer Sonarista, junto con el joven Cabo 1.º Rojas, que ha caído para siempre. Siguiendo la triste tradición, tu nombre quedará grabado en una placa de plata, e irá a unirse a todas las demás, que tantas veces tú y yo hemos leído. Esa placa, con el paso de los años, solamente dirá a las generaciones que nos relevan, que AGUSTIN BORREGO MUÑOZ, cayó un día de mayo de 1981. Pero a tus amigos, a todos los Sonaristas que hemos estado tan estrechamente unidos durante años y durante miles de horas de vuelo, a esos yo te puedo jurar que nos dirá mucho más. Nos dirá que ese día de Mayo, perdimos todos. Perdieron tus hijos. ¡Begoñita! Ya no te esperará a la hora de llegada del autobús. Perdió tu esposa, que no podrá jamás llenar el hueco que tú has dejado. Perdió el Arma Aérea de la Armada, porque tu honradez, tu seriedad, tu competencia profesional, no podrá suplirlas fácilmente. Perdimos tus amigos de la Escuadrilla, porque se nos marchó un gran compañero. Ese día de mayo de 1981 solamente salió ganando Dios, porque se llevó a un gran hombre.

Agustín; amigo mio... ¡Descansa en paz!

Eduardo Ruíz Mañogil
Sargento 1.º Sonarista
Arsenal de Cartagena
Ramo de El. y Er.

Visita Pastoral del Vicario General Castrense a la Escuela de Máquinas de la Armada



Desarrollo de los actos:

El día 26 del pasado mes de mayo inició su visita Pastoral a esta Escuela de Máquinas S. E. Reverendísima, desarrollándose los siguientes actos:

DIA 26. A 16,00 horas inicia la visita S. E. siendo recibido en el Patio Principal, formando en parada militar los Mandos y Brigadas de Alumnos rindiéndole los Honores Reglamentarios.

A 16,15 horas S. E. pronuncia una Conferencia-Coloquio a los Jefes y Oficiales de la Escuela y Oficiales Alumnos.

A 17,15 horas S. E. da una Conferencia-Coloquio a las Brigadas de Cabos 1.º (V) y Cabos 1.º Alumnos.

- DIA 27. A 09,00 horas S. E. pronuncia una Conferencia-Coloquio para personal de Marinería y Cabos de Marinería.
 A 10,30 horas tiene lugar otra Conferencia-Coloquio con los Suboficiales y Personal Civil.
 A 12,00 horas Conferencia-Coloquio con los Cabos 2.º Alumnos y Especialistas Alumnos.
 A 16,30 horas S. E. Reverendísima oficia la Santa Misa para todas las Brigadas de Alumnos Especialistas.
- DIA 28. A 10,00 horas S. E. Reverendísima oficia la Santa Misa para el Personal de Jefes, Oficiales, Suboficiales y Personal Civil de esta Escuela, acompañados de sus esposas.

Impresión General:

La impresión causada y recogida unánimemente entre el Personal de esta Escuela con la visita de S. E. Reverendísima y motivada en especial por sus conferencias-coloquio es altamente positiva.

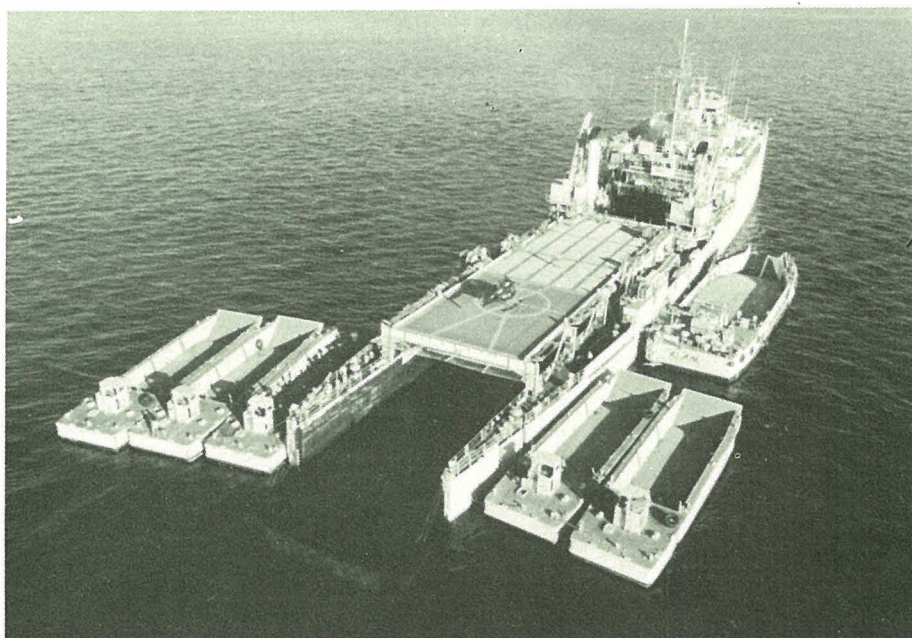
— Jefes, Oficiales, Suboficiales y Personal Civil

- El personal correspondiente valora muy positivamente esta toma de contacto, tanto por las dotes personales y humanas del Vicario General Castrense, como por las enseñanzas recibidas en sus Conferencias-Coloquios, motivando el que todos coincidan en lamentarse de la brevedad de su estancia entre nosotros.
- Las preguntas que se hicieron en los coloquios versaron sobre:
 - Ley de Educación y de Enseñanza.
 - Visión sobre la juventud actual.
 - Estado de las vocaciones religiosas en la actualidad.
 - Drogas.
 - Opinión sobre la Absolución Comunitaria.
 - Limitación o suspensión de libertades estipuladas en la constitución.
 - Maridaje entre Catolicismo y Marxismo.
 - Participación entre el Vicario General Castrense y la Conferencia Episcopal.
- Tal como se expone en el «Desarrollo de los Actos» las Conferencias-Coloquio, se celebraron una, para Jefes y Oficiales y otra para Suboficiales y Personal Civil.

— Cabos Primeros (V), Alumnos, Cabos Primeros Alumnos, Especialistas y Marinería

- Todo el personal correspondiente a este punto abunda en la impresión expuesta en el punto 1.1., aceptando de buen grado al Vicario, al que considera abierto y asequible, contestando de forma clara, no dando lugar a ninguna duda, haciendo resaltar su sentido del humor, lamentando que la visita fuera tan corta y los integrantes de una Brigada concretan que fue la mejor impresión recibida en todo el tiempo de Escuela.
- Las preguntas que hicieron versaron sobre:
 - Aborto.
 - Divorcio.
 - Libertad religiosa en la FAS.
 - Opinión sobre la juventud.
 - ¿Cuáles son a Juicio del Vicario, los ideales que debe tener la juventud?
 - Influencia ambiental sobre la juventud.
 - Drogas.
 - Evolución actual sobre ciertos actos (cantos, etc.) en el interior de la Iglesia.
 - Atentado al Papa. ¿Motivos políticos?
 - ¿Cómo surgió en el Vicario su vocación sacerdotal?
- Tal como se expone en el «Desarrollo de los Actos», las Conferencias-Coloquio fueron divididas para distintos grupos o niveles y con la única presencia del Vicario.

OPERACION «BAUTISMO DE MAR 1981»



¡BIENVENIDOS A BORDO!

Hoy inician ustedes su primera singladura a bordo del Transporte de Ataque «GALICIA» (L-31), por lo que me permito, en nombre de la Armada, darles la más cordial y sincera Bienvenida.

La Operación BAUTISMO DE MAR es uno de los acaecimientos, al que la Armada ha querido dar siempre especial relieve. Se encuadra dentro de los que se desarrollan con motivo del DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS; acaecimientos, todos ellos, del más alto significado patriótico como es el del HOMENAJE A LA BANDERA DE ESPAÑA.

Las limitaciones propias de todo buque de guerra, impiden poderles acomodar como ustedes se merecen, pero tengan la seguridad de que toda la dotación de este buque, tratará de suplir con su personal atención, tales incomodidades. Nuestro lema, pues, en estos días, ha de ser: Sana alegría, sincera convivencia, mutua comprensión y gran espíritu deportivo.

Por último, sólo me resta pedir a nuestra EXCELSA PATRONA LA VIRGEN DEL CARMEN, nos ayude a que entre todos llevemos a feliz término este BAUTISMO DE MAR 1981.

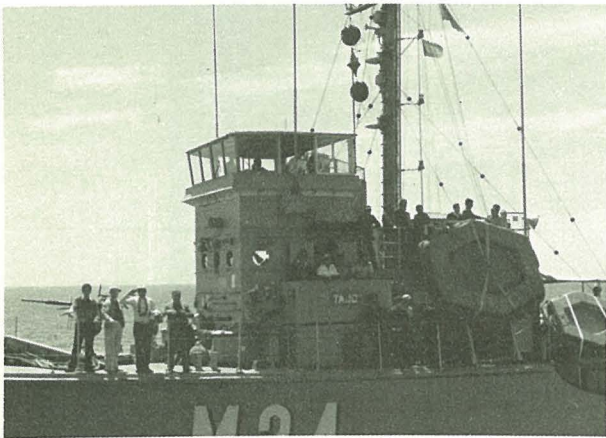
EL CN., COMANDANTE,
Jesús Díaz de Arcaya y Verástegui

Estas fueron las primeras palabras que escucharon en la cubierta de la «Campana» del buque los 64 componentes de la Operación «BAUMAR/81», después de ser recibidos en el portalón del «GALICIA» por el CN. Comandante del mismo don JESUS DIAZ DE ARCAJA Y VERASTEGUI.

BAUTISMO DE MAR

Como los años anteriores, se celebró la Operación «BAUMAR/81» que en esta ocasión tuvo lugar en Barcelona con motivo de celebrarse allí el «DÍA DE LAS FUERZAS ARMADAS», del 27 al 31 de mayo último.

El buque encargado de alojar y transportar a los componentes de esta operación fue el veterano en estas lides, Transporte de Ataque «GALICIA» (L-31) y que, durante el desarrollo de la misma —5 singladuras— rivalizaron, como siempre, todos los miembros de su dotación, desde el Comandante hasta el último Marinero en amabilidades y atenciones para con los participantes.



Se navegó desde Barcelona hasta Palma de Mallorca. A su llegada, se embarcó en la Tercera Escuadrilla de Dragaminas, saliendo a la mar toda una mañana. En estos buques los participantes de la Operación «BAUMAR/81» pudieron presenciar una serie de ejercicios (rastreo, detección de minas, transbordo de pesos, remolque, etc.) y quedaron impresionados de los mismos por su preparación, efectividad, rapidez y tecnicismo con que se llevaron a cabo.

Igualmente quedaron sorprendidos de la diligencia, eficacia y elevado espíritu de estos marinos ante el desempeño difícil de su cometido, en este tipo de buques que, por su pequeño tonelaje, hace sin duda, que el trabajo allí a realizar, sea más árduo que en otras Unidades.

Por la noche de ese mismo día (28-VI-81) se zarpó de nuevo de Mallorca para Barcelona, con la buena nueva de que a las dieciséis horas del día siguiente les cabría la honra de poder presenciar desde el «GALICIA», el Desfile Naval, compuesto de 25 Unidades de nuestra Armada.

El júbilo de los participantes por la formación naval que se pudo contemplar fue arrollador. Nunca se podrá olvidar el espectáculo, pues es algo inenarrable.

También debe destacarse la emoción que supuso para todos los componentes de «BAUMAR/81» el ver a S. M. el Rey Juan Carlos I cuando a bordo de su yate «AZOR», de «vuelta encontrada», pasaba revista al «GALICIA». Todos estábamos en posición de «firme» y en silencio, sin parpadear, contemplando como el «AZOR» se alejaba del costado de nuestro buque. Verdaderamente para nosotros, este Desfile Naval quedará grabado para siempre en nuestro corazón.

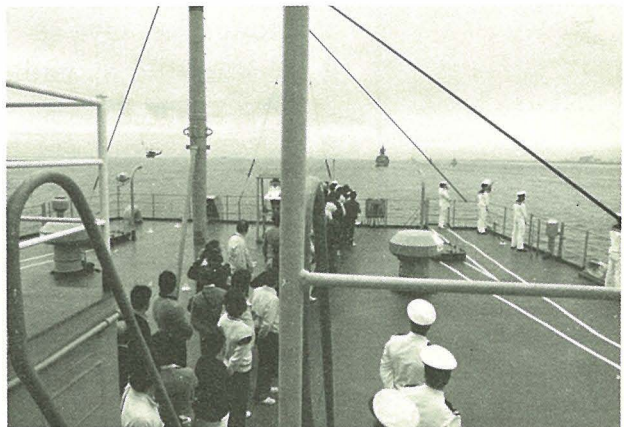
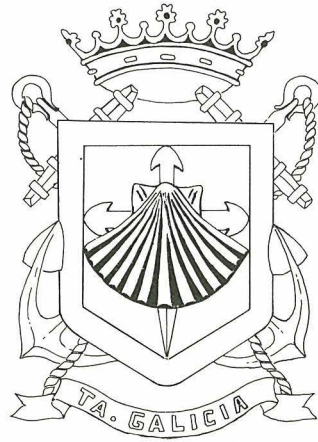
Posteriormente a bordo del «GALICIA» se presenciaron los distintos ejercicios de desembarco y simulacros aéreos que se realizaron, en la playa de la Barceloneta. Se acudió también a presenciar los Actos con motivo del HOMENAJE A LA BANDERA DE ESPAÑA y desfile que se celebró en la Ciudad Condal.

Este año, por primera vez, a cada participante se le hizo entrega de un cuestionario conteniendo cinco preguntas, que ha servido como baremo para calibrar la aceptación de esta Operación «BAUMAR/81» entre el elemento civil y el conocimiento que tenían y que han adquirido de su corta pero intensa estancia entre la dotación de un buque de guerra. Las respuestas han sido de todo tipo —dentro de una tónica general de agradecimiento a la Armada—, por los inolvidables días que les ha hecho vivir.





BAUTISMO DE MAR 1.981



L-31 «GALICIA»

—Comandancia—

ASUNTO: BAUTISMO DE MAR. 1981

ANEXO: I. Un cuestionario.
II. Un sobre.

TEXTO:

1. A esta Comandancia le sería muy útil disponer de datos que permitan subsanar en el futuro los fallos habidos y al mismo tiempo sirvan para adquirir la experiencia necesaria para poder mejorar las «Operaciones» de este tipo.
2. En consecuencia, me es muy grato adjuntarle el cuestionario del «anexo I», rogándole tenga a bien rellenarlo, contestando con toda la libertad y sinceridad que desee. Asumimos todas las críticas por muy desfavorables que a usted le puedan parecer con la seguridad de que serán beneficiosas para nosotros porque supondrán una mejora en el futuro. Si no lo desea, no es necesario que firme el cuestionario.

Una vez relleno tiene el carácter de CONFIDENCIAL, basta con que introduzca en un sobre el «anexo II», y lo entregue cerrado al CC. DOLAREA cuando usted desembarque del «GALICIA».

Lo que tengo el gusto de comunicarlo a los efectos expuestos, agradeciéndole su colaboración en nombre de toda la dotación y el mío propio.

Dios guarde a usted muchos años.

A bordo en Barcelona, 31 de mayo de 1981.

EL CN., COMANDANTE,
Jesús Díaz de Arcaya y Verástegui

CUESTIONARIO

Por favor, exprese su opinión sobre:

1. Actitud y comportamiento de la dotación, a todos los niveles.
2. Estado de alojamientos, servicios, calidad de las comidas, etc.
3. Vida interna del barco. Trabajo de la dotación. Coincidencias sobre lo que usted imaginaba era un buque de guerra.
4. Cualquier observación o comentario que se le ocurra sobre algo de lo no reseñado.
5. Sugerencias propias sobre lo mejorable. Qué falta y qué sobra.

CUESTIONARIO PLANTEADO POR EL SEÑOR COMANDANTE DEL «GALICIA» AL PERSONAL PARTICIPANTE EN EL «BAUMAR/81»

1. Actitud y comportamiento de la dotación, a todos los niveles.

- Excelente en todos los aspectos.
- Correcta, amable y han hecho todo lo posible por facilitar nuestra buena adaptación a la vida en el buque. Estupendos.
- Me es muy grato poder comunicarle mi sincera gratitud por el comportamiento de toda la dotación, sin excepción alguna, ya que en todo momento ha sabido estar a la altura de las circunstancias, teniendo para con nosotros un trato realmente exquisito.

2. Estado de alojamiento, servicios, calidad de las comidas, etc.

- Buen alojamiento y comidas, teniendo siempre en cuenta la condición de buque de guerra.
- Perfecto y mucho mejor de lo esperado.
- Buena calidad, servicio esmerado y alojamientos limpios.
- Alojamiento cómodo y limpio. Servicios limpios, agua abundante, comidas bien guisadas y cantidad más que suficiente.

3. Vida interna del barco. Trabajo de la dotación. Coincidencias sobre lo que usted imaginaba era un buque de guerra.

- Organización y efectividad es lo que más se aprecia.
- Muy diferente, por ejemplo, a un cuartel en tierra; para mí la vida interna debe ser lo fundamental, que todo el personal de abordaje se lleve bien, de lo contrario sería muy difícil hacer todas las maniobras de un buque como este.
- No pensaba que la vida a bordo era tan dura y exigente.
- Vida muy activa, más o menos creía que era así, pero estaba muy distante de imaginar la camaradería y disciplina existentes.

4. Cualquier observación o comentario que se le ocurra sobre algo de lo no reseñado.

- Tal como se ha preparado todo es completamente de mi agrado. Podría habérsenos encomendado alguna tarea de ayuda en que pudiéramos colaborar con nuestros conocimientos, o en base a lo que se indicase.
- Han sido unos días tan felices que han tenido la virtud de hacerme olvidar los problemas de la vida cotidiana.
- Volvería gustoso a repetir la Operación BAUMAR.
- Comprobar que la simbiosis Pueblo-Ejército es no solamente posible sino real.

5. Sugerencias propias sobre lo mejorable. Qué falta y qué sobra.

- Ninguna, falta tiempo y no sobra nada.
- En el capítulo de sugerencias sólo les rogaría que siguieran adelante con esta experiencia tan positiva.
- Para otros BAUMAR se podría preparar el último día de convivencia con los familiares de todos los «bautizados», ya que de esta forma se daría mayor realce al acto de entrega de Diplomas.
- Dar las gracias a todos los componentes de la dotación del «GALICIA» y otorgarles, en todos los aspectos y sobre una puntuación de diez, sobresaliente con Matrícula de Honor.

UNA NAVEGACION CON EL GRUPO AERONAVAL DE LA FLOTA A BORDO DEL PORTAERONAVES «DEDALO»

Entrar en la Base de Rota, es abrir las puertas a un macromundo cuyas dimensiones hacen parecer disminuídos los objetos. A través de sus extensas pinadas surcadas por interminables carreteras fuimos a dar con el Portaeronaes «Dédalo».

Nos recibe el Comandante de la Guardia y entramos con él en la Cámara de Oficiales, preparada para albergar a un número elevado de Oficiales, pues a los propios del barco hay que sumar el de los pilotos, Estado Mayor del Grupo Aeronaval, etc. Una vez instalados en nuestro camarote, desde el que podemos ver las dunas y pinares de la Base, nos ponemos en contacto con el Segundo Comandante el cual, haciendo las veces de impecable anfitrión, se interesa porque nuestra estancia a bordo sea grata y no nos falte de nada.

Después de degustar el copioso menú de la cena, que más tarde veríamos era el normal en el barco, y antes de acostarnos, decidimos probar suerte en las máquinas «tragaperras» del Club de Oficiales de la Base.

A la mañana siguiente, la popa del «Dédalo» se separa del muelle ayudado en su maniobra por un remolcador USA, dejando tras nosotros un día claro y de temperatura agradable.

Los anteriores habían sido lluviosos, alternándose los claros y los fuertes chubascos. Esperábamos la llegada de 8 helicópteros que habían de constituir la Unidad Embarcada de Aeronaves para esta navegación. Amanece un día espléndido con una visibilidad perfecta para la toma de las ocho unidades sobre la cubierta del «Dédalo». Sobre ella, los hombres de la Guardia de Vuelo se preparan para recibirles; con sus llamativos chalecos de diferentes colores de acuerdo con las funciones que han de desempeñar, ocupan sus posiciones, dispuestos a entrar en acción. Divisamos las siluetas de los helicópteros a lo lejos y pronto los vemos acercarse raudos. Tras efectuar un vuelo estaciona-

rio toman sin novedad. El personal de maniobra se aplica a fondo y en breve tiempo la cubierta queda de nuevo libre, y otros helicópteros se disponen a tomar.

En el puente nos explican que dentro de un rato recibirán el espaldarazo como Pilotos Navales tres Oficiales de Harrier; ello supone despejar totalmente la cubierta de vuelo. Esta es una maniobra delicada y que hay que efectuar con la mayor destreza. Cuando los aparatos puestos en el «ascensor» descienden, se comprende el por qué de tanta precaución; no hay golpes ni roces; pero ello es debido a la pericia de los hombres encargados de las maniobras.

Trascurren unos minutos de espera. En el puente reina un impresionante silencio. Desde el CIC, centro director del barco, recomiendan rumbo y velocidad idónea para la toma de los Harrier. Rota comunica que el primero está ya en el aire; de pronto, una pasada de proa a popa; gira y a baja cota, se aproxima al barco por babor, listo para la toma. En el puente, un piloto de «Matador» veterano, mantiene una conversación viva y familiar con el piloto que está en el aire; le guía y le aconseja. Ha sido su instructor y conoce tanto a él como al barco. Poco a poco, el avión pasa a vuelo estacionario, se desliza de costado, se coloca sobre la cubierta y toma sobre ésta.

Empieza ahora la segunda fase; el despegue. Es realmente espectacular; el corto recorrido de la pista, obliga a forzar al máximo la potencia del motor. Ruge ensordecedor. De pronto, se despiden como un dardo lanzado por una ballesta, elevando el morro al cielo y perdiéndose en el horizonte infinito de la proa.

La operación se efectúa una y otra vez. En cada una de ellas el piloto va ganando veteranía y, nosotros, meros espectadores, somos conscientes del esfuerzo que supone el dominio de un aparato de técnicas tan precisas.

Ponemos ahora proa al Estrecho de Gibraltar; se trata de fondear en aguas de Ceuta, ya que a la mañana siguiente deberán repetirse estos mismo vuelos. Hacia las once de la noche divisamos las luces de la ciudad; allí fondeamos para pasar la noche. Al medio día siguiente, se repiten las tomas y despegues de los Harrier; sólo hay una diferencia con el día anterior, la mayor rapidez y seguridad de las maniobras. El resto del día lo ocupan diversos ejercicios con la totalidad de las aeronaves, manteniéndose durante la noche.

AERONAVAL



El segundo día de navegación, se distingue por el encuentro del «Dédalo» con sus escoltas. Por la tarde se toma contacto con la Fragata «Extremadura» y el Destructor «Blas de Lezo»; la Corbeta «Diana» nos acompaña desde Ceuta. El Grupo Aeronaval se encuentra completo. Son las nueve de la noche cuando fondeamos en la Ría de Pontevedra.

Por la mañana está previsto el embarque de alumnos de la Escuela de diferentes cursos. Los ejercicios aeronavales se vuelven a comenzar, esta vez en unión de los barcos de escolta. Los Guardiamarinas ocupan puestos de responsabilidad supervisados por los Oficiales, o asisten a las diversas maniobras. Entre ellos, se encuentran alumnos de la Escuela Naval Portuguesa y un aspirante tailandés, de los que tradicionalmente estudian en España. Con todos ellos charlamos amigablemente.

Al día siguiente, quisimos ver la maniobra de salida desde el destructor «Blas de Lezo». A través de la canal dragada, enfilamos la salida de la ría. Comienzan las maniobras marineras con el traslado de pesos ligeros entre el destructor y la Fragata «Extremadura». Comemos a bordo y, poco después despegamos en helicóptero para regresar de nuevo al «Dédalo».

Antes de regresar a Marín, tuvimos otra experiencia a bordo del Grupo Aeronaval, la detención de tres lanchas de contrabando en las islas CIES y ONS. Al día siguiente desembarcamos llevando en nuestra mente multitud de imágenes inolvidables y, en nuestro corazón, el recuerdo aún caliente de tanta atención y cariño como habíamos recibido.

Plasmamos aquí las opiniones del personal embarcado en el «Dédalo».

SEÑOR COMANDANTE

- Recibió la noticia de su nombramiento como Comandante del «Dédalo» en USA, mientras realizaba un curso, se alegró mucho, si bien fue para él motivo de profunda tristeza tener que relevar al fallecido CN., Guimerá.
- Se hizo cargo del barco al finalizar éste unas obras. Conocía ya el barco por haber permanecido mucho en él como miembro de la Unidad Embarcada y sobre todo conocía su funcionamiento general.

- El barco se encuentra en buenas condiciones, no se para realmente, y no ha tenido problemas durante la nevegación. Es un barco que hay que tratar con mucho cariño.
- La dotación es muy numerosa y presenta los problemas de cualquier familia proliфера.
- El Marinero tiene las virtudes y defectos de la juventud actual. A bordo se inculca disciplina, se fomentan las virtudes y se lucha hasta donde es posible con los defectos, buscando lo mejor para la Armada.
- El personal profesional ha ido mejorando y perfeccionando el barco. La organización es buena gracias a la labor de los anteriores Comandantes que han ido pasando por el barco.
- El personal profesional es de calidad moral y técnica, ellos hacen fácil y muy agradable el Mando.
- Cada uno funciona dentro de su estructura, el Mando se limita a mantener una línea de justicia y marcar obligaciones. Es esta una herencia dejada por los anteriores Comandantes.
- El barco ha adquirido una solera que permite los cambios de personal sin que sufra por ello la eficacia.
- En el Grupo Aeronaval se está creando doctrina, indudablemente el «Dédalo» es un elemento importante en el Grupo; por ello es necesario mantenerlo operativo hasta que se produzca el relevo.
- En el Grupo Aeronaval se sigue un plan de adiestramiento muy duro.
- Considera que el personal trabaja mucho, sobre todo el de Cubierta de Vuelo, «los egipcios» como cariñosamente les llaman a bordo, porque recuerdan la construcción de las pirámides, y los destinados en Máquinas.
- Destacan el hecho de que al principio lo más importante era pilotar, ahora se hacen muchas más cosas, la técnica y la táctica exigen que se piense el vuelo y se saquen consecuencias.
- La Tercera y Quinta exige a sus pilotos una dedicación extra al haberse incrementado el esfuerzo anterior con el de los vuelos nocturnos.
- El Grupo Aeronaval ha conseguido sacar rendimiento elevado a las aeronaves, «se exprime a las aeronaves», en palabras de un piloto.
- Se ha aumentado el adiestramiento y la operatividad, así como la profesionalidad.
- Se ha conseguido sacar una doctrina no escrita hasta ese momento, gracias a haberse aumentado la capacidad de experimentación.
- Se emplea el helicóptero con éxito en la lucha de superficie, en la guerra electrónica y para descubierta y conducción de aeronaves.
- Los pilotos de la Tercera y Quinta Escuadrilla reciben el doctorado a través de los vuelos nocturnos. Desde un punto de vista naval dan todo y no se les puede pedir más.
- El vuelo nocturno es intenso, agota, exige preparación psíquica, los vuelos duran 2 y 3 horas. Las dotaciones lo acusan sobre todo si el tiempo es duro y los ejercicios son de doble acción.
- El operar desde el «Dédalo» exige mucho adiestramiento previo en la Base.
- Las dotaciones de vuelo participan de la tensión del piloto y a veces más que éste. Tienen que cumplir misiones específicas y gracias a ellos se saca el máximo rendimiento de equipos y aparato.
- Los equipos de mantenimiento trabajan en condiciones precarias por lugar y tiempo meteorológico. Se han hecho todo tipo de reparaciones con sol, frío, lluvia, temporal, etc.; bajo cubierta o la intemperie. Su labor es siempre dura y mucho más cuando surge la avería.
- Se tiene que venir al completo de personal, material y armamento.

UNIDAD EMBARCADA

- En esta navegación han embarcado helicópteros de la Tercera, Quinta y Sexta Escuadrilla, faltan, por tanto, los aviones de la Octava, debido a que se encuentran de Comisión en Valencia.
- Los pilotos embarcados con los que charlamos consideran que se ha notado en sentido muy positivo la creación del Grupo Aeronaval ya que éste ha supuesto un gran impulso para la Flotila de Aeronaves.
- El Grupo Aeronaval es la piedra de toque de todos los buques en el aspecto aéreo de la Guerra Naval. Al ser capaz de moverse libremente, sirve para todas las Zonas Marítimas.
- El «Dédalo» ofrece una enorme tranquilidad en la ejecución de cualquier ejercicio dado su permanente adiestramiento.
- La razón de ser piloto del Arma Aérea es la Fuerza Naval dentro del Grupo Aeronaval. El piloto es, ante todo, un Oficial de Marina y su razón de ser como tal piloto, la Armada.

- El Grupo Aeronaval se considera como la vanguardia de la Fuerza Naval, como vector de ataque y sensor de dicha fuerza.
- Se da a la Fuerza Naval capacidad estratégica al proporcionarle una capacidad de proyección del poder naval sobre la tierra.
- El Grupo Aeronaval ha permitido proyectar el Arma Aérea sobre la Armada, ha presentado la profesionalidad de la gente que la forma y sus posibilidades como tal arma.
- Todos los Mandos de Escuadrilla piden la participación de aeronaves en sus ejercicios, ello exige una enorme entrega, dado que los medios son limitados y las peticiones muchas.
- Hay maniobras en que se hacen promedios de 8 horas de vuelo diarias por aeronave.



EL CAPELLAN EMBARCADO

- El Capellán en el buque representa a un ministro de Dios y como tal debe actuar.
- Indudablemente a bordo «se vive como un cura», pero no en sentido peroyativo sino por estar permanentemente dedicado a los demás, entregado a todos.
- Saluda a todos, se sirve a todos, la vida del sacerdote es sencilla y así lo entiende.
- Lo que más valora la gente es sus virtudes humanas, que no son otra cosa que el reflujo de sus virtudes sobrenaturales.
- El sacerdote es un hombre de Dios, no es un hombre extraño, es un hombre que con su comportamiento descubre valores evangélicos,



es un hombre que debe vivir en cristiano-compañerismo, comprensión, saber perdonar, evitar tensiones.

- El sacerdote debe tener capacidad de acoger aquéllos que se acercan con problemas, debe tener en cuenta el estado de ánimo especial que reina en los buques, sobre todo en la mar, pues se vive bajo cierta tensión, los problemas aumentan de tamaño, se piensa mucho en lo que se ha dejado en tierra. El Capellán debe captar situaciones y ponerle remedio.
- El Capellán trata de servir, pero como hombre se cansa, tiene momentos de tristeza, de crisis, de tensiones, y entonces no encuentra acogida, aunque siempre hay alguien que le anima y se fija en él.
- El Capellán a bordo es mucho más acogido, aceptado que en tierra, porque la gente encuentra en él alguien con quien poder expresarse con total libertad, cuando han hablado con él se sienten verdaderamente cómodos, pueden decir lo que realmente sienten.
- En las relaciones con el Mando el Capellán juega un papel muy importante, debe ayudarle para que cumpla su misión. Parece que debe denunciar situaciones duras, pero esa denuncia nunca debe ser negativa ni crítica. Se debe tratar de que realmente el Mando encuentre en sus palabras más luz que le haga humano y justo. Es obligado cultivar el trato con el Mando. Hay que serle totalmente leal, no se puede hablar jamás mal de él. Sólo se puede decir lo que se observa al propio Mando, ya que sólo a él corresponde buscar soluciones.
- Hay que saber encajar el no cuando se intercede por alguien, no siempre se va a ganar.
- Tiene que aceptar los fracasos en su labor, hay fracasos humanos, pero esto no debe disminuir su capacidad de trabajo, «no se le puede borrar la sonrisa».



- Las formas de los Oficiales y Suboficiales le hacen entrar en sí y le llevan a hacer un esfuerzo a nivel personal.
- Navegando debe aparecer a las 3 ó 4 de la mañana por los destinos más duros, máquinas, cubierta de vuelo, puente, etc. Esto se valora realmente y abre un campo de relación más íntimo. Hay que compartir guardias y ejercicios, esto permite meterse dentro de la gente.
- El Montar guardia de Cifra le hace sentirse útil en el barco; está al margen de su ministerio, pero se siente un miembro más ante la dotación, esto permite cubrir tiempos muertos y horas libres.
- Es importante el momento actual que vive la libertad religiosa, que exige respeto y permite una pastoral más eficaz y real.
- Hoy no se puede ejercer una pastoral de masas, sino de minorías. Los Capellanes no pueden cuantificar sino evangelizar. No se puede juzgar la pastoral por números.
- La gente responde maravillosamente cuando se es respetuoso con su fe.

Recogemos aquí las impresiones del Capellán del Dédalo, vimos en él al sacerdote preocupado por su gente, al que todos saludaban y al que todos querían. Charlamos mucho y nos facilitó conocer a la gente, transcribimos lo que nos dijo respetando su espontaneidad y sin intentar darle forma de artículo creemos que así resulta más vivo, aunque quizá menos adecuado.

SEGUNDO COMANDANTE DEL DEDALO

- Considera que el Dédalo ha representado el verdadero espaldarazo para la existencia del Arma Aérea en la Armada.
- Ha demostrado lo positivo de la labor realizada por la Flotilla de Helicópteros en que se forma con los mandos actuales.
- Sobre la vida a bordo nos cuenta:
 - Que dentro de la organización general del barco existen una serie de servicios como son: Máquinas, vuelo, armas, operaciones, aprovisionamiento, sanidad y religiosos. Estos servicios funcionan bajo el control de un Jefe, Capitán de Corbeta o asimilado; excepto los dos últimos que cuentan con Capitanes.

- A bordo se come realmente bien, con menús variados y abundantes.
- La unidad embarcada, es una unidad más del barco y se integra totalmente en la dotación de éste. Es variable de acuerdo con las misiones a cumplir.
- La razón de ser del barco son las aeronaves.
- El Dédalo es para las aeronaves su principal razón de ser.
- Al construirse el Dédalo sobre un Crucero, hace que los alojamientos de marinería y Suboficiales resulten incómodos y escasos, problema que se incrementa cuando embarcan aeronaves y que se intenta resolver.



SERVICIO DE MAQUINAS

Nos reunimos con Oficiales y Suboficiales de máquinas del «Dédalo», aquí recogemos sus principales opiniones:

- Es un barco de primera línea que exige muchos sacrificios y dedicación del personal de Máquinas.
- La vida a bordo para el Suboficial es incómoda.
- En el barco hay muchas averías y permanente trabajo, ya que es el más antiguo del Grupo de Combate. Se le exige mucho y esto conlleva sacrificios superiores a otros barcos de la Armada. No obstante afirman con orgullo que siendo el buque más viejo, sin embargo es el que menos problemas da.
- Se está agobiado, pero el barco anda.
- En tres años siempre ha salido a la mar en el día y a la hora previstos. Y nunca el barco ha tenido que entrar en puerto fuera de la fecha señalada.
- El «Dédalo» obliga a agudizar la imaginación y a una labor de artesanía constante.
- Se emplea la herramienta que sirve y la que no se le hace servir.
- En caso necesario en una tarde se cambian entre sí dos válvulas de 600 kilos de peso, pero el barco sale a la mar.
- Todos son unánimes al afirmar que no se irían del barco, como no fuese de Jefe de Máquinas de otro más pequeño.



INFANTERIA DE MARINA

Existe a bordo del «Dédalo» una Sección de Infantería de Marina con misión de Seguridad del buque en la mar y Guardia Militar en puerto.

Sus hombres procuran mantener su espíritu de unidad combatiente mediante marchas, ejercicios en el campo, tiro, gimnasia, etc.

Indudablemente juegan un papel importante en la vida del barco.



SERVICIO DE APROVISIONAMIENTO

- Atiende la habilitación, material, víveres y servicios del buque.
- Su mando lo ejerce un Comandante de Intendencia, quien tiene a sus órdenes un Capitán y tres Tenientes.
- El habilitado es 2.º Jefe del Servicio de Aprovisionamiento, aunque debe atender especialmente a su destino.
- En cuanto al material se atiende a las necesidades de mantener los niveles del procedente de USA y nacional.
- El material se almacena en amplios pañoles y se encuentra perfectamente estibado y organizado.
- Están destinados en este Servicio unos 300 hombres.
- Los víveres son un tema delicado y complicado, hay que dar de comer a 1.200 hombres, el maestro panadero es un artista que no sólo elabora el pan, sino bollería y cada madrugada bollos con chorizo o sobreasada calientes.
- En las cámaras frigoríficas se pueden almacenar víveres para 20 ó 30 días.
- En cuanto a los Servicios, se tiene una tienda que cubre las necesidades de tabaco, efectos varios, jabón, vestuario, fotografías, recuerdos, etc.
- La lavandería, zapatería, sastrería, peluquería, etc., cubren las necesidades del barco.

EL GRUPO AERONAVAL DE LA FLOTA

Constituyen hoy los Grupos Aeronavales la base fundamental de cualquier Armada, que desee adquirir y explotar el dominio del mar.

En el caso de España los aviones de toma y despegue vertical, aptos para el combate partiendo desde portaaeronaves ligeros, así como el empleo de los helicópteros dotados de radar han representado encontrar el camino para constituir su propio Grupo Aeronaval.

En 1973 se decidió la adquisición de los 8 primeros aviones.

En 1975 se enviaron a los EE.UU. el primer Grupo de Tenientes de Navío, Oficiales y Suboficiales de mantenimiento.

En noviembre de 1976, se incorporaron a la Armada los primeros aviones AV-8 «Matador» constituyendo la Octava Escuadrilla de Aeronaves.

En el mismo año 1976, se adaptó el «Dédalo» en Ferrol para el empleo de este tipo de aviones. La adaptación consistió fundamentalmente en el refuerzo de la cubierta de vuelo.

Los primeros aviones AV-8 fueron recogidos por el «Dédalo» en EE.UU. a finales de 1976.

En el primer semestre de 1977, los aviones se entrenaron ininterrumpidamente en tomas y despegues del «Dédalo».

En junio de ese mismo año se vió claramente que la creación de la doctrina necesaria para el empleo del primer Grupo de Combate de PLANGENAR podía anticiparse muchos años, utilizando el «Dédalo» como plataforma.

Si bien era verdad que las características de este buque eran inferiores a las del futuro portaaeronaves, sí poseía las imprescindibles para comenzar a crear los procedimientos y la doctrina naval necesarias para el futuro Grupo de Combate, puesto que los aviones «Matador» como los helicópteros actuales eran de los más avanzados del mundo.

Todo esto ha sido posible gracias al alto grado de preparación y de eficacia del Arma Aérea de la Armada.

AJEMA, en el mes de septiembre de 1977 promulga la O. M. constitutiva del grupo Aeronaval de la Flota, a fin de perfeccionar el adiestramiento aeronaval y poder llevar a cabo la promulgación de Doctrina, basado en el desarrollo alcanzado por el Arma Aérea de la Armada y el aumento de las posibilidades tácticas de sus Unidades.

La Armada es una de las pocas marinas que utilizan los aviones de despegue vertical y por tanto que conoce unos medios aéreos llamados a evolucionar la táctica naval en un futuro inmediato, con el consiguiente prestigio para la capacidad operativa de nuestra Armada.

Permite, además, el disponer de una aviación naval capaz de apoyar la viabilidad y el coste de los objetivos de fuerza así como el familiarizar a los Mandos y EE.MM. de la Flota en el empleo de los medios aéreos. Por último y como idea más importante, la incorporación de los Harrier embarcados en el Dédalo proporcionaban a la Flota el máximo poder ofensivo con que podía contar en el presente y aún a medio plazo.

Durante los último 25 años ha sido una constante de la política naval de la Armada el desarrollo de los medios aéreos de la Fuerza Naval hasta alcanzar los objetivos previstos en el Plan General de la Armada. La incorporación de los aviones de despegue

que vertical AV-8A representa uno de los hitos más importantes de esta política. El adiestramiento desarrollado en la Operación «Matador» permite la integración de los AV-8A en la Fuerza Naval, la iniciación de la preparación de los Mandos y las Unidades Navales en la Guerra Aeronaval y la elaboración de la correspondiente Doctrina que posibilite la adecuada utilización del futuro Grupo de Combate.

Como consecuencia de ello, por la O. M. número 1.134/77 (D), de fecha 27-9-77 (D. O. número 224) se constituye el Grupo Aeronaval con la siguiente misión.

«Este Grupo Aeronaval tendrá como «MISION» programar y desarrollar un Plan de Adiestramiento y Experimentación Táctica para preparar a la fuerza y deducir enseñanzas que permitan al E.M.A., elaborar y promulgar la Doctrina Aeronaval de la Armada».

Composición

Para ello el Grupo Aeronaval constituye una agrupación Operativa compuesta por:

- **Grueso:** P/A. «Dédalo».
- **Escotas:** Tres, de los cuales, al menos uno, será una Fragata.
- **UNAEMB:** Una unidad Aérea Básica compuesta por las siguientes aeronaves:
 - 4 Unidades de la Octava Escuadrilla.
 - 4 Unidades de la Quinta Escuadrilla (75 por 100 con radar).
 - 4 Unidades de la Tercera Escuadrilla (biturbina con radar).
 - 4 Unidades de la sexta Escuadrilla.
- Las alteraciones de la composición de la Fuerza que serán propuestas por COMGEFLOT, a solicitud de AMANAV, dependiendo de la naturaleza del Plan de Adiestramiento.

Características Generales del Grupo Aeronaval

Empezaremos por los aviones «Matador», que constituyen la Octava Escuadrilla. Se trata de un avión V/STOL transónico. Es un avión táctico de ataque a superficie, con buenas cualidades de interceptador. En cuanto a su autonomía es realmente aceptable.

Embarcan asimismo en el Dédalo helicópteros SH-23D de la Quinta Escuadrilla que se emplean con misión de guerra y de exploración a gran distancia y conducción de aviones para ataques encubiertos a buques de superficie con rentabilidad muy positiva.

La Tercera Escuadrilla dispone de unidades AB-212 con misiones antisubmarinas, de superficie y de guerra electrónica.

Por último la UNAEMB embarca también helicópteros HUGUES-500 de la Sexta Escuadrilla que son empleados para vuelos administrativos y de enlace.

Hablaremos algo del «Dédalo» que, si bien es conocido por todos, tiene algunas particularidades dignas de ser mencionadas sobre todo en lo que se refiere a operaciones de vuelo.

¿En qué estado se encuentra el buque?

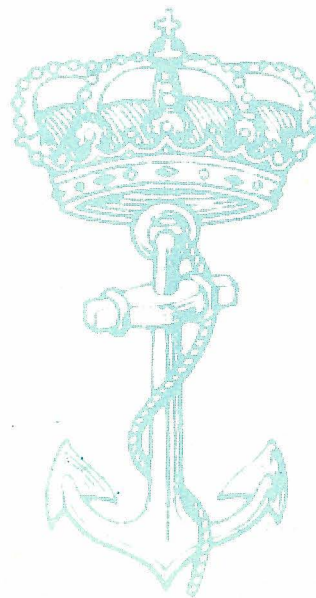
Para evitar su entrada en obras normales y la consiguiente interrupción de la actividad de las aeronaves en la mar se está utilizando como concepto de mantenimiento el de inmovilizaciones semestrales de 45 días y varadas reglamentarias también de 45 días. Estos recorridos junto con un cuidadoso Plan de Obras entre salidas a la mar y gracias al trabajo constante de la dotación, hacen que el buque se mantenga activo la mayor parte del año.

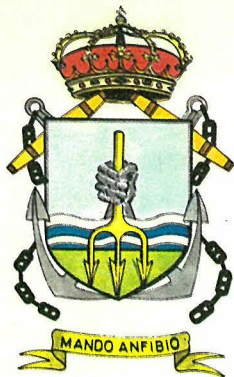
Las dimensiones de la cubierta, obligan a aceptar un nivel de riesgo superior al de otros portaaeronaves y a un denotado esfuerzo por parte de los hombres del Servicio de Vuelo ya que tienen que hacer un auténtico «encaje de bolillos» para facilitar el esfuerzo aéreo que el adiestramiento y las operaciones exigen.

Por último, dentro de esta breve pincelada a nuestro viejo «buque insignia» hay que resaltar también las malas condiciones de habitabilidad para Suboficiales de marinería, condiciones inferiores a las del resto de nuestras unidades navales.

Las Fragatas son unidades idóneas para su integración en los dispositivos antiaéreos y antisubmarinos.

Los destructores de la vigésimoprimer Escuadrilla son unidades magníficas y de grandes recuerdos para todos nosotros.





EL MANDO ANFIBIO

El Mando Anfibio es un Mando de Tipo en el cual se agrupan orgánicamente las unidades de la Flota cuyos cometidos específicos son anfibios y su misión es la preparación táctica y logística de sus unidades para su eficaz intervención en la forma y momento que determine el Mando Superior. Su Jefe sólo ejercerá funciones operativas cuando sea expresamente designado para ello.

Las primeras unidades anfibias de nuestra Armada, en su concepción moderna, datan de 1948. El verdadero embrión del Mando Anfibio se gesta durante los incidentes de IFNI-SAHARA en 1957-1958 y el Mando Anfibio en su actual concepción fue creado por O.M. el 5 de diciembre de 1965 como desarrollo del Decreto 925 de 15 de abril del mismo año sobre «Reorganización de la Flota».

Está integrado por el conjunto de buques, embarcaciones de asalto, órganos de mando y apoyo e infraestructura adecuada, que bajo una adecuada organización permite mantener una Agrupación Naval capaz de embarcar, transportar y poner en tierra en una costa hostil, desde la mar, una Fuerza de Desembarco, mediante la realización de una Operación Anfibia.

La Fuerza de Desembarco es una organización operativa que se estructura con unidades orgánicas del Tercio de Armada, el cual ha de hallarse permanentemente alistado para el cumplimiento de la misión principal asignada a nuestra Infantería de Marina: Llevar a cabo acciones militares en la costa, iniciadas en la mar, con arreglo a los planes redactados por el Mando.

El Mando Anfibio y el Tercio de Armada constituye pues un binomio indisoluble MANFIBTEAR que se traduce en una «Fuerza Anfibia», cuya razón de ser está en su movilidad estratégica, en su capacidad de intervención oportuna e inmediata y, consecuentemente, en su poder de disuación.

Los buques anfibios, sin embargo, carecen de los equipos y armamento necesarios para su protección contra ataques de superficie, aéreos y submarinos tanto en el tránsito como durante las operaciones en la Zona Objetivo Anfibia así como para el necesario apoyo de fuegos a la Fuerza de Desembarco.

Por tanto, para realizar una Operación Anfibia, es necesario crear una Organización Operativa Naval, denominada Fuerza Anfibia Operativa integrada por:

- Buques y unidades anfibios para el embarque, transporte y desembarco de la Fuerza de Desembarco.



L31 GALICIA



L11 VELASCO



L21 CASTILLA

LA FUERZA ANFIBIA



- Fuerza de Desembarco que, una vez en tierra y a partir de cero, va incrementando progresivamente su potencial para conquistar y consolidar una Cabeza de Playa.
- Buques y unidades navales y aéreas para la protección y apoyo a todo lo anterior.

Esto es, en un resumen de pocas palabras, la esencia, constitución y fines del Mando Anfibio de la Flota y de la Fuerza Anfibia en general.

DESEMBARCO EN LA ZONA DE GARRUCHA VISTO DESDE EL MANDO ANFIBIO (ARDEX-1/81)

Cuando el 2 de junio salimos del puerto de Barcelona para realizar el ejercicio anfibio «ARDEX-1/81», hacía ya doce días que habíamos dejado Cádiz por nuestra popa. En ese tiempo, después de una escala en Cartagena, participamos en los actos celebrados en la Ciudad Condal con motivo del día de las Fuerzas Armadas. Muchos visitantes habían pasado por nuestros barcos. Estuvimos el 29 en la Revista Naval, presidida por S. M. el Rey, ante quien desfilaron con otros diecinueve buques, helicópteros y aviones de nuestra Armada, fue un gran espectáculo, ese día atracamos de vuelta ya casi de noche. El 30, el Paseo Marítimo que discurre frente a la playa de la Barceloneta, a primeras horas de la mañana, soleada y calurosa, estaba rebosante de público para presenciar la Demostración Anfibia, que en poco más de la hora que duró atrajo la expectación y sobrecogió en más de una ocasión los corazones de los presentes, particularmente con las pasadas a ras de agua de los helicópteros de la Séptima Escuadrilla y con la explosión submarina que hizo temblar suelo y edificaciones. Durante la tarde de ese mismo día se celebró el Acto de Homenaje a la Bandera y al día siguiente el Desfile recorrió la Diagonal ante miles de personas. Pero todo esto ya estaba en el recuerdo, para el ejercicio anfibio esta salida del puerto de Barcelona equivalía a la salida de Cádiz.

De Barcelona a Garrucha el tránsito consistió en un ejercicio de doble acción, estando sometida la Fuerza Anfibia Operativa a una triple amenaza: Aérea de superficie y submarina.

(Pasa a página 57)



L22 ARAGON



L13 CONDE DEL VENADITO



L12 MARTIN ALVAREZ



TERCIO DE ARMADA

EL TERCIO DE

HISTORIA DEL TERCIO DE ARMADA

La Historia de la Infantería de Marina española, la más antigua del mundo según versiones inglesas, puede considerarse dividida en dos grandes épocas; antes y después de 1717 que es tanto como decir antes y después de Patiño, organizador de la Marina en tiempos de Felipe V.

La primera época abarca un período incierto, comprendido entre los primeros esbozos en la utilización del mar para luchar en este medio, o servirse de él para desembarcar en costa enemiga, y ser empleada en su otra condición de infantería para empresas guerreras en tierra.

La segunda época comprende desde 1717 en adelante y abraza dos sub-épocas:

- 1.^a Cuerpo de Tropas que siguió utilizando como oficiales a los del Cuerpo de oficiales, llamado del «General de la Armada».
- 2.^a Cuerpo con sus oficiales propios, ya que unido con la Artillería de la Armada (1821), y, más concretamente en la Brigada Real de Marina (1827), ya independiente, como la Infantería de Marina, que a dicha brigada sucedió.

A lo largo de muchas épocas la Infantería de Marina realizó diversas funciones; en la primera actuó como Fuerza de Desembarco y Guarnición de Galeras, Galeones y Galeazas; a lo largo de la segunda como Guarnición de Buques, Fuerza expedicionaria, Guarnición de Bases y finalmente como Fuerza de Desembarco.

Atendiendo a la función del Tercio de Armada, Fuerza de desembarco de la flota, su historia, tanto desde el punto de vista funcional como orgánico, constituye una fracción de la gloriosa historia total del Cuerpo, pero altamente importante y una de las razones básicas de su actual existencia.

Su proceso evolutivo es el siguiente:

En tiempos de Carlos I cuando necesitaban soldados para ciertas empresas arriesgadas en la mar, se utilizaban los de tierra y se les habituaba a vivir y a luchar en el nuevo medio, es decir, se hacía lo que en siglos después se llamó «marinear al soldado». Tal es el origen de la Infantería de Marina cuyos elementos estuvieron inicialmente encuadrados en las «Compañías Viejas del Mar de Nápoles», primeras tropas propiamente dichas de Marina, siendo estas compañías el verdadero antecedente del Cuerpo. Se les reconoce la antigüedad desde 1530.

Es decir, que aunque muchos de los Tercios embarcaban solo de transporte para ser llevados al lugar donde se iban a emplear, y su carácter era terrestre, otras unidades fueron creadas para ser utilizadas para formar parte de la

guarnición de la nave y estar además aptas para la lucha en el mar, es decir, su carácter era esencialmente marítimo, naval y estaban adscritas a una determinada armada, ya de una manera accidental, ya con carácter de permanencia; así pues en el Siglo XVI, las fuerzas militares que guarnecían las galeras, naos, navíos y buques de análogo porte, se llamaban «Tercios de la Armada», evolucionando según algunas de las mencionadas «Compañías Viejas del Mar de Nápoles», y en ellas militaban infantes, tan aptos para las empresas en tierra, como por las de mar.

De acuerdo con lo enunciado, en 1566, por disposición de Felipe II, se organiza con carácter esencialmente marítimo el viejo «Tercio de Córdoba», y toma el nombre de «TERCIO DE LA ARMADA DEL MAR OCEANO». Fue su primer Coronel don Lope de Figueroa.

Este Rey es el que crea el actual concepto de Fuerza de Desembarco, es decir, la proyección del Poder Naval sobre la Costa, por medio de fuerzas que, partiendo de las naves, fueran capaces de abordarla, sin menoscabo de su capacidad de combate en tierra, concepto desarrollado en la victoriosa conquista de la Isla Tercera, culminación de la campaña de ocupación de las Azores, en la que las compañías mandadas por López de Figueroa hacen un primer desembarco con 4.500 hombres y el resto en segunda oleada, ocupando la isla tras una campaña rápida y valiente (1583).

A esta época también pertenecen los famosos Tercios:

- Tercio Nuevo del Mar de Nápoles.
- Tercio de Galeones de Sicilia.
- Tercio Viejo del Mar Océano y de Infantería Napolitana.

El primero de los cuales es realmente el «alma mater» de la Infantería de Marina, sucesor de las citadas «Compañías Viejas del Mar de Nápoles».

Llevaba en su escudo dos anclas cruzadas que fueron el emblema de la Infantería de Marina hasta 1931, en tanto que el ya citado TERCIO DE LA ARMADA DEL MAR OCEANO, era el único que no estaba asignado a Escuadras de Galeras y se empleaba, cuando se «Juntaba Armada» para reforzar a los Tercios de Galeras y desembarcar completo, en fuerza, sobre la costa enemiga. Este Tercio es el ascendiente orgánico del actual TERCIO DE ARMADA.

Perdió su nombre un siglo más tarde, designándose «Tercio de Mallorca», hasta que en 1682 reinando Carlos II se organiza nuevamente como «TERCIO NUEVO DE LA ARMADA DEL MAR OCEANO». En 1707 adopta finalmente el actual nombre de «TERCIO DE ARMADA» y es apodado EL INVENCIBLE. En 1717 es incluido en el «Cuerpo de Batallones» y ya no recupera su vieja y tradicional designación hasta 1969, en que es reestructurado pasando a constituir el núcleo principal de la Infantería de Marina.

Durante esta primera época la Infantería de Marina, se extendió a lo largo de 180 años (1537-1717), es decir

ARMADA (TEAR)



durante casi dos siglos y entre su acciones se pueden citar las siguientes:

- Expedición a ARGEL (1541), en la que el soldado de Galeras, en medio de la adversidad del mal tiempo, muestra su disciplina y tesón.
- La batalla Naval de Lepanto (1571), en la que don Miguel de Cervantes Saavedra combate encuadrado en el Tercio Marítimo de la Armada del Mar Océano con Moncada y en la compañía de Diego de Urbina, el día 29 de abril de 1571.
- La Expedición a TUNEZ (1513), para demoler su fuerte y el de la GOLETA, que fueron conquistados.
- La conquista de las Terceras o Azores (1582), magistral ejemplo de operación anfibia y de exploración del dominio del mar.
- La frustrada Expedición a Inglaterra (1599), en la que embarcaron en la Gran Armada de los Tercios de rancio abolengo naval, como eran el Tercio de Armada entonces denominado Tercio de la Tercera, de Sicilia y Nápoles, éste último conquistador en 1608 de la plaza de Larache que posteriormente defendió heroicamente.
- La Expedición a SAN SALVADOR, Brasil (1625), en donde desembarcaron al mando de su Maestro de Campo Héctor de la Calce.

Amen de incontables acciones en Cataluña, Nápoles, etc.

Con la creación en el año 1959, siendo Ministro de Marina el excelentísimo señor Almirante don Felipe de Abarzuza y Oliva, comienza la segunda Epoca de las Fuerzas de Desembarco del Cuerpo. Esto no significa que las unidades del mismo en este intervalo no realicen eventualmente esta función, sino que especialmente fueron empleadas tanto como Guarnición de Buques como Fuerzas Expedicionarias, destacándose heroicamente en todas las campañas militares en las que participaron.

La corta pero intensa Historia del Grupo Especial evolucionó orgánicamente en el actual TERCIO DE ARMADA, se puede resumir en un adiestramiento continuo para estar listo para intervenir de una forma inmediata cuando sea requerido por el Mando.

Este adiestramiento múltiple y variado, en su aspecto naval se materializa en los contactos y ejercicios con buques de Mando Anfibio, patrulleros, submarinos, helicópteros y buques de tipo de la Armada, que convierten al Infante del TEAR en un Infante de Marina, con la que se siente íntimamente familiarizado.

Sus ejercicios en Tierra, en variadas zonas geográficas, lo ambientan con todo tipo de medio en donde tiene la posibilidad de actuar. Las colaboraciones con el Ejército de Tierra y Ejército del Aire le integran con las restantes Fuerzas Armadas y facilitan su colaboración con ambas en caso necesario.

Su ubicación en San Fernando próximo al Mando Anfibio de la Flota con el que está hermanado, le sitúa en una

zona de gran importancia estratégica, en concordancia con su función de reserva estratégica del Mando, lo que le ha llevado a estar siempre presente en todas las crisis habidas en España desde su creación en 1959, presencia activa en algunos casos, pero discreta en la mayoría de los otros, utilizando la discreción que le proporciona su despliegue en la mar, para que impulsado desde los buques, intervenga por sorpresa donde y cuando la acción lo requiera.

La historia actual del TERCIO DE ARMADA, es la historia del esfuerzo de unos hombres para tener a punto una unidad que intervenga de una forma inmediata e inesperada para el supuesto enemigo, allí donde los intereses de España lo aconsejen.

ORGANIZACION Y MISION DEL TERCIO DE ARMADA

El TERCIO DE ARMADA (TEAR), es la Unidad básica de la Infantería de Marina y en él están encuadradas las Fuerzas de Desembarco del Cuerpo, que tienen como misión llevar a cabo acciones militares en la costa, iniciadas en la mar, con arreglo a los planes redactados por el mando.

Esta Unidad, constituye con el Mando Anfibio un todo inseparable que da capacidad a la Armada de proyectar su poder en tierra.

Tan particular misión impone al TEAR unas características muy especiales en su actuación, que como es lógico se reflejan en su organización y medios; así desde un punto de vista táctico, sus acciones se caracterizan por estar apoyadas en la mar, constituyendo la Cabeza de Playa solamente la vanguardia de la Zona de Desembarco, estando aquella necesariamente apoyada desde todos los puntos de vista: Transporte, movimiento buquecosta y apoyo de fuego y logístico de todo tipo, en los diferentes tipos de buques de la Armada.

Mientras esta dependencia directa de los medios a flote subsiste, el TEAR «se encuentra en su elemento»; cuando desaparece por la favorable evolución de la situación en tierra, también desaparece como tal unidad de desembarco. Por tanto, está organizado para realizar acciones de características muy definidas, como son las Operaciones Anfibas, muy intensas pero de duración limitada, y cuya amplitud puede variar considerablemente en función de los medios que se empleen.

De lo anterior lógicamente se deduce que su entidad será función tanto de los medios de Mando Anfibio que los transporten, como del número de otros buques de la Armada disponibles como pueden ser: Destruidores, dragaminas, submarinos, patrulleros, etc., que en distintas formas le apoyan.

Si toda Unidad de unas determinadas características suele estar encuadrada en otras de categoría superior, pero normalmente organizada para combatir en el mismo ámbito, en el caso de una Fuerza de Desembarco, al producirse una fusión total entre el ámbito naval y terrestre, más que su encuadre se produce su complementariedad con los elementos específicamente navales, con quienes constituye la Fuerza Anfibia Operativa.

Esta total, absoluta y mutua dependencia, hace que sea necesaria una integración moral, orgánica y doctrinal, razones que por sí solas justifican la necesidad de que la Armada cuente con una Fuerza de Desembarco propia: EI TERCIO DE ARMADA.

El TEAR está constituido orgánicamente por el GENERAL JEFE, el CUARTEL GENERAL, la AGRUPACION DE DESEMBARCO, la AGRUPACION DE APOYO DE COMBATE y la AGRUPACION DE APOYO LOGISTICO.

Son responsabilidades del GETEAR además de las específicas de todo mando, las de auxiliar al Comandante General de la Flota en el planeamiento de Operaciones Anfibias; asimismo cuando la entidad de la operación así lo aconseje asume personalmente el mando táctico de la Fuerza de Desembarco.

El Cuartel General apoya al General en la totalidad de sus funciones operativas y orgánicas, y refuerza con medios de Estado Mayor y Comunicaciones las Organizaciones Operativas.

La AGRUPACION DE DESEMBARCO (AD), es la unidad que incluye orgánicamente a las unidades básicas del TEAR. Está compuesta de Mando y Plana Mayor, Batallones de Desembarco y Unidad de Operaciones Especiales, a las que tiene que mantener adiestradas, equipadas y listas para la intervención inmediata.

La AGRUPACION DE APOYO DE COMBATE (AAC), mantiene permanentemente organizadas, adiestradas y equipadas las Unidades capaces de reforzar la potencia de fuego, choque y trabajo de las básicas, dispone de Carros de Combate, Artillería, Vehículos Anfibios Acorazados, Zapadores y personal y material para montar el complicado sistema de Coordinación y Control de fuegos que exige una Operación Anfibia.

Finalmente, la AGRUPACION DE APOYO LOGISTICO (AAL), mantiene permanentemente organizados, adiestrados y equipados los apoyos logísticos de Combate y de Base, así como sirve de nexo de unión entre el TEAR y el Arsenal. Para hacer posible este apoyo, dispone de Elementos especiales para el Movimiento de Playa, Elementos de Sanidad, Mantenimiento, Abastecimiento y Transporte, además del complejo sistema burocrático que exige las fuertes servidumbres logísticas del TEAR.

Para ejecutar una acción concreta, el TEAR constituye temporalmente una «Organización Operativa» alrededor de una Unidad Básica; sea esta una Agrupación de Desembarco, Batallón de Desembarco o Unidad de Operaciones Especiales, las cuales reciben los refuerzos de Apoyo de Combate y Apoyo Logístico necesarios. Estas organizaciones normalmente se asignan al Comandante General de la Flota, para integrarse en una Fuerza Anfibia Operativa.

Vista la Organización y Misión estamos en condiciones de precisar las bases de la «personalidad» única e inconfundible del TEAR, que basada en la Misión y su consecuente Organización, se materializa en lo que respecta a las Unidades y medios, tanto en las características especiales de algunos de ellos, como en su forma de empleo. Así por ejemplo dispone de:

- Unas pequeñas Unidades tipo Pelotón, Compañía, Batallón nutridas y potentes, con capacidad para afrontar con posibilidades de éxito los avatares del combate en los primeros momentos del desem-

barco, durante los cuales actuarán con una gran autonomía respecto a la Unidad superior que las encuadra.

- Unos apoyos de fuego naval y aéreo muy superiores a los que dispone normalmente una Unidad de entidad similar, lo que le obliga a montar un complejísimo sistema de Coordinación y Control de Fuegos íntimamente coordinado con el naval. Este sistema tiene una gran flexibilidad y permite el apoyo inmediato a las Compañías, reduciendo al máximo el tiempo que transcurre entre la petición y su realización.
- Una Unidad muy específica es la OMP (Organización de Movimiento de Playa), encargada de facilitar el pase a Tierra de los elementos que progresivamente abordan la playa, y en la que se integra la Organización Naval de Playa, Unidad del Mando Anfibia, subordinada y complementaria de la OMP.
- Se puede considerar a esta Unidad (OMP), como un elemento clave de toda la organización de la FD. Ella, en muchos aspectos «suelta» las zonas terrestre y marítima, y para realizar su función, dispone de vehículos de todo tipo, depósito, grúas, bulldozers, etc.
- Tractores Anfibios (LVT), vehículos ligeramente acorazados, de cadenas, que navegan por medio de turbinas y que conducen a tierra las primeras olas de asalto, cada uno transporta 25 hombres, existiendo también la modalidad de comunicaciones, que proporciona grandes posibilidades a los puestos de Mando. Integrados dentro de la organización naval para el movimiento del Buque-Costa, en la que principalmente participan embarcaciones y buques, son expresión del perfecto acoplamiento que existe entre los elementos navales y de desembarco de la FAO durante la operación.
- Análogas consideraciones se podrían hacer respecto a los Camiones Anfibios (VAP) (Vehículos Anfibios Pegaso), que permiten desde la mar transportar a cualquier lugar de la Cabeza de Playa los abastecimientos necesarios para la Fuerza de Desembarco, y cuya función esencialmente logística está coordinada por:
 - El Grupo Táctico-Logístico otro elemento específico del TEAR, compuesto por personal de la FD, que en los buques de Control auxilian a los Responsables del movimiento Buque-Costa, para que lleguen a la FUERZA DE DESEMBARCO (FD) los abastecimientos necesarios en el lugar y momento oportuno. Conocedores del desarrollo del combate en tierra por medio de las comunicaciones de radio, así como de los planes de carga en los buques, están en muy buenas condiciones para prever y atender las peticiones tácticas y logísticas que el desarrollo de la acción exija.
- Un complejísimo sistema de comunicaciones, especialmente radio, que permite al Jefe de la FD dirigir el combate desde su puesto de mando a Flote, cuando el tipo de acciones desarrolladas así lo aconseje.
- Un empleo muy especial de los medios comunes con otras Unidades del Ejército, como son carros, zapadores y Unidades Logísticas, que se caracteriza por su fraccionamiento, asignación a Unidades inferiores y reconstitución progresiva según se desarrolla el combate.
- Una escasez inicial de medios acorazados sustituidos por potentes medios contracarro y por los necesarios apoyos de Fuego exteriores, a fin de sub-

sanar la vulnerabilidad inicial de la Unidades respecto a los medios acorazados enemigos.

- Y finalmente, una escasa motorización táctica, dado lo reducido de la zona geográfica en donde actúa, lo que le hace poco apto para actuar como reserva en las acciones a desarrollar por otra fuerza motorizada superior del Ejército.

El TEAR, es por tanto, una Unidad muy específica, íntimamente unida a la Flota, y dentro de ésta al Mando Anfibio, del cual se encuentra geográficamente próximo y en plena identificación doctrinal y moral; y cuya Organización y medios corresponden a las necesidades que la Política Naval establezca según los superiores intereses nacionales.

EMBARQUE Y DESEMBARQUE EN CADIZ PARA EL EJERCICIO ANFIBIO (ARDEX-1/81)

Todo desembarco se inicia con el movimiento buque-costa, en el cual las unidades de la Fuerza de Desembarco se dirigen hacia las playas de acuerdo con el plan para el desembarco, y para que esto suceda es obvio que los buques tienen que estar cargados de forma que puedan cumplimentarse las previsiones. Esto se consigue durante el Embarque, en el cual las tropas con su armamento, equipo, provisiones, etc., se alojan en los buques de la Fuerza Anfibia Operativa.

Durante el planteamiento se ha decidido qué, cómo, dónde y cuándo va a efectuarse el Asalto Anfibio. Ahora todo lo escrito en papeles va a materializarse y el comienzo de esta materialización lo constituye el Embarque.

La carga en el Embarque no consiste en llenar todo a tope metiendo lo que quepa. Es una carga selectiva que tiene por objeto apoyar, llegado el momento, la progresión de la Fuerza de Desembarco en tierra.

En nuestro caso, no se trata tan solo de un ejercicio anfibio, esta vez incluimos diversas variantes que ameni-

zarán el Embarque. Estas variantes significan que el Embarque ha de responder, no solo a un desembarco en la Zona de GARRUCHA sino además una Demostración Anfibia, un Bautismo del Mar y el Desfile en BARCELONA con motivo del día de las Fuerzas Armadas.

A primera vista parece muy complicado repartir varios miles de hombres, cientos de vehículos y muchas toneladas de equipos y munición entre los buques Anfibios. Pero todo es cuestión de orden y planificación. Conseguido esto no hay más que ejecutar los planes de Embarque y todo queda listo. Por supuesto que la actividad es intensa y no solo consiste en cargar todo lo propio de la Fuerza de Desembarco, los buques, por su parte, necesitan rellenar combustible, víveres, agua, munición, pertrechos...

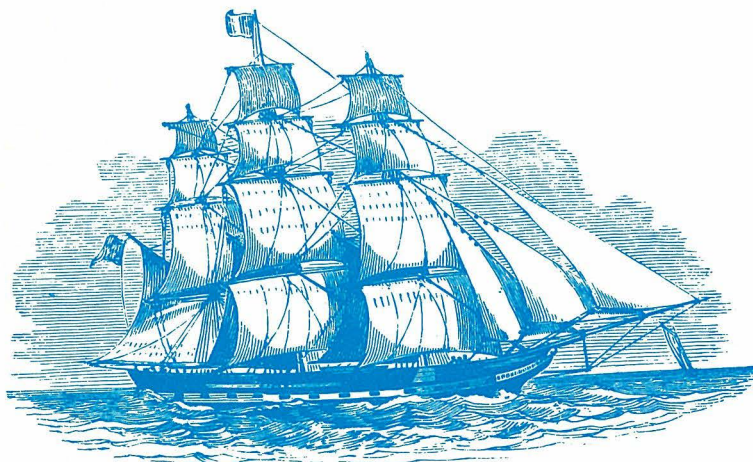
Los trozos avanzados de la Fuerza de Desembarco se adelantan a los gruesos para preparar cada buque en particular. Recorren una y otra vez los itinerarios que posteriormente habrán de seguir el total de los hombres, distribuyen los espacios, se integran en cocinas y repostorías y, en pocas palabras, se trata de que todo siga funcionando igual después de que embarque la Fuerza de Desembarco a como funcionaba cuando sólo estaban las dotaciones.

Los vehículos y equipos se distribuyen en bodegas y cubiertas, la munición en pañoles, las tropas en sus alojamientos. Casi sin darnos cuenta el Embarque se ha completado, solo hay una diferencia sensible: Ahora somos muchos más a bordo de cada buque.

Durante más de 20 días dotaciones e Infantes de Marina vivieron hermanados, aprendiendo y comprendiendo cada uno al otro, mentalizándose de que todo es necesario y que cada uno por nuestro lado no conseguiríamos nada positivo, pues el resultado tiene que ser forzosa-mente en conjunto.

Al cumplirse las tres semanas de nuestra partida volvemos al punto de origen. El Desembarque es más sencillo. Cada uno vuelve a su acuartelamiento. Los trozos retrasados consiguen dejar los barcos de forma que es imposible notar que estuvieran llenos tan solo unas horas antes.

El Embarque y Desembarque es fácil por una razón básica: El mutuo entendimiento de hacer en común del Mando Anfibio y del Tercio de Armada.



ENTREGA DE NOMBRAMIENTOS A CABOS PRIMEROS DE MAQUINAS DE LA ARMADA BAJO LA PRESIDENCIA DE

Hace un año os dije, al presentaros en la Escuela, que no os iba a ofrecer una vida fácil, ibais a tener luchas y dificultades, pero también os dije,



que si poníais de vuestra parte trabajo y estudio, todo lo pasado no sería más que un grato recuerdo, y de esta forma, obtendríais el galón de Cabo y el paso libre, para poder continuar en la Armada, y así volver próximamente a la Escuela hasta conseguir la meta final, el nombramiento, de Sargento Mecánico.

Hoy, estáis formados ante la Escuela, y ante vuestros familiares; y todos, somos partícipes de vuestra alegría y orgullo, por los galones que tenéis en vuestras mangas.

A nadie se le ocultan, los difíciles momentos de la historia, que nos está tocando vivir, como consecuencia de una evolución acelerada, de la sociedad a la cual pertenecemos. Es un hecho indiscutible, la enorme influencia, ejercida en nuestras costumbres, ideas, aficiones, e incluso, en nuestras voluntades, por una serie de poderes con intereses no excesivamente claros, que tratan de modificar a su gusto, el rumbo de nuestra actitud, al mostrarnos un falso norte, que lleve nuestra derrota a zonas de «MAR EN CALMA» pero de «FONDOS CON PELIGROS BAJOS».

Es bien cierto, que el hombre, por su condición humana, muestra en determinados momentos una

tendencia, a dejarse llevar por actitudes, carentes de resistencia, ante las dificultades que en el transcurso del tiempo se le presentan, y que son inevitables, en la vida de cada uno, por eso, me siento en la obligación, de advertiroslo, ya que en breve comenzaréis una etapa de vuestra profesión Militar, en la cual tendréis que hacer frente, a los deberes y obligaciones que os encomienden.

No olvidéis en ningún momento, que el éxito o fracaso de toda empresa, depende siempre, del conjunto de las personas que han de realizarla. La importancia de un trabajo, no depende de éste, sino, de la que le dé, la persona que lo realiza.

Es fundamental, para todo aquel que profesa en la vida Militar, que aparte de adquirir y practicar, las virtudes militares, de Lealtad, Disciplina, Abnegación y Valor, tenga siempre presente la necesidad de realizar siempre, su trabajo a conciencia y con ilusión.

En muchas ocasiones, os encontraréis con dificultades, y condiciones poco adecuadas, e incluso adversas, para ejecutar órdenes o misiones que vuestros Mandos os encomienden. Será en estas ocasiones, el momento de demostrar la fuerza de



voluntad suficiente, para sobreponerse y cumplir con lo ordenado, pues aún cuando en la mayoría de las veces, no tengamos en apariencia compensa-

¿ CABOS SEGUNDOS ESPECIALISTAS EN LA ESCUELA EL ALMIRANTE JEFE DEL DEPARTAMENTO DE PERSONAL



ción inmediata alguna, será nuestra conciencia, la que nos premie, con la satisfacción del deber cumplido.

Es muy importante el acto heroico, el sacrificio, en momentos difíciles o graves, cuando debido a una situación de peligro próximo o inminente, nos sobreponemos a nuestro propio instinto, y venciendo las dificultades, conseguimos superar cualquier situación crítica. Sin embargo, no es menos importante, el Héroe anónimo, que diariamente con sacrificio continuo y sin desmayo, cumple regularmente con su trabajo, y cumple bien, pensando incluso, que quizás nunca sea reconocido su esfuerzo, pero sintiendo, que es de su propia conciencia, de donde recibe la recompensa.

A alcanzar esta actitud debéis orientar vuestra voluntad.

Como condición necesaria, para mantener a nuestra Armada, al nivel de los tiempos, hemos de contar con los medios y el material necesarios, pero será siempre primordial e imprescindible, que nosotros, sus hombres, sepamos en cada momento, sacrificar nuestra propia comodidad, y nuestros intereses, en beneficio de la Armada, a la cual tenemos el orgullo de pertenecer.

No debemos olvidar tampoco, la necesidad de progresar, en los conocimientos de nuestra profesión, lo cual requiere proseguir estudiando, analizando y obteniendo, una formación continua, extraída de nuestra experiencia y trabajo diario.

No quiero terminar, sin señalaros que habéis dado un paso importante en vuestra vida, al decidirnos a tomar parte más activa en la Armada, paso muy importante, que os obliga y compromete, a que todos los días, le ofrezcáis algo, y ese algo, que yo os pido, es vuestro esfuerzo, en hacer cada día mejor, el servicio encomendado.



Mi felicitación a vuestros familiares, a vosotros por esos galones, que con justo orgullo lucis, y de los que con toda seguridad, sabréis en todo momento haceros merecedores, y que como divisas la Armada os entrega, y, a la que recíprocamente serviréis con Honor, porque al hacerlo así, lo hacéis también por nuestra patria: ESPAÑA.

Que la Virgen del Carmen, vuestra Patrona, os acompañe.



Visita a la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina

El pasado día 12 de junio, visitaron la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina (SAN FERNANDO) ciento noventa y seis Alumnos de la Academia de Artillería del Ejército de Tierra —pertenecientes al LV Curso de Aptitud para el ascenso a Jefe de Artillería, Promoción 269 de Alfereces, Cadetes y Alumnos de la Escala Especial de Mando de Artillería— acompañados por un grupo de Profesores.

Fueron recibidos por el Coronel-Director de la Escuela señor don PEDRO GALIANA GARMILLA y Profesores. En el transcurso de la visita, en la Sala de Demostraciones, la Jefatura de Adiestramiento y Valoración efectuó la Presentación Anfibia JAVEA (El asalto anfibio), momento que recoge la fotografía.



FACTORIA DE SUBSISTENCIAS DE LA ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO

El Servicio de Subsistencia atiende a través de la Factoría las necesidades alimenticias del personal de las diferentes Unidades y Centros de la Zona Marítima.

Nace este servicio al principio de la década de los cuarenta por la necesidad de acoplar y distribuir los cupos que se facilitaban a la Marina por la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, dependiente del Ministerio de Comercio.

cuenta cada Unidad, podían ser suministrados a mejores precios con la consiguiente mejora de la ración.

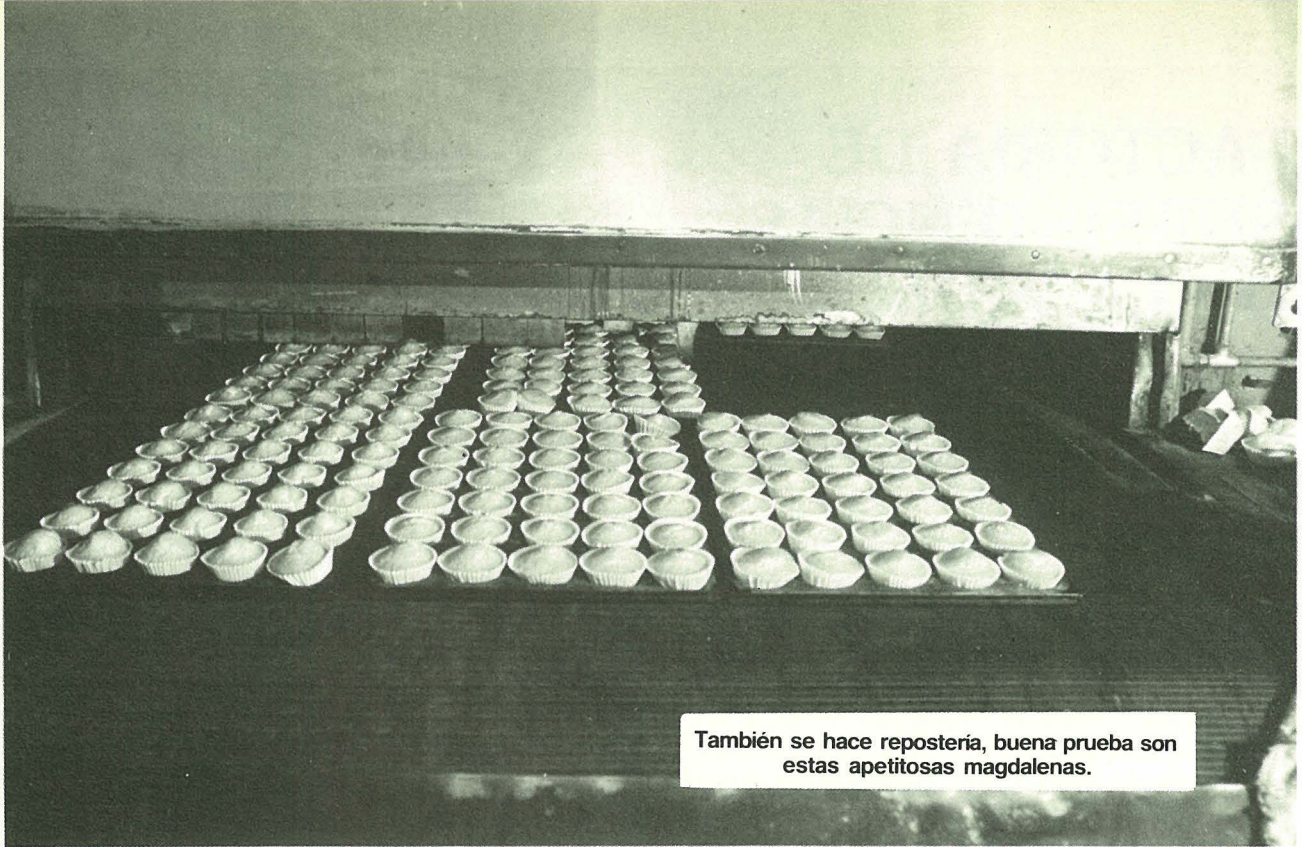
Con el fin de potenciar esta misión, el EMA decretó en 1968 que las Unidades Navales habían de invertir al menos el 50 por 100 del importe de sus raciones al caldero en víveres de los que hubiera existencia en las Factorías. En 1971 (O. M. 629/71 D. O. 228) el EMA elevó este porcentaje al 75.

La necesidad de que el Servicio de habilitación



Con el fin de facilitar el aprovisionamiento de mayor cantidad de víveres a las Unidades Navales, las Factorías extendieron su campo de acción a otros artículos de general consumo, que al ser adquiridos en cantidades mayores de las que compraba por su

fuera una Unidad activa, un segundo escalón de apoyo y no un sujeto pasivo, aconsejó marcar unas líneas de acción que permitieran dirigir la alimentación de las diferentes dotaciones, de acuerdo con las actividades de buques, Unidades, época del



También se hace repostería, buena prueba son estas apetitosas magdalenas.

año, situación geográfica, etc... Para ello se marcó como techo la unificación de la variedad de artículos, consiguiendo que todos ellos fueran suministrados por la Factoría. Asimismo, se trataba de suprimir la administración de recursos para raciones por las Unidades o centros, haciendo que éstos formularan sus pedidos a través de la Factoría, correspondiendo al Servicio de Subsistencias la reclamación del importe correspondiente.

Para ello se marcaron como líneas maestras, el contar con medios para la elaboración de 100 platos diferentes, el mantener precios fijos a lo largo de cada mes, mecanizar el sistema a efectos de estadística y facilitar el precio plato y hombre día a fin de que la confección de los menús encajen dentro de los recursos económicos disponibles.

Hoy en la Factoría se cuenta con ingredientes que permiten la elaboración de los 100 platos, lo que hace posible barajar menús con una adecuada flexibilidad. Cada plato cuenta con una «tarjeta de confección» que permite a cocineros poco expertos la elaboración del plato con garantía.

Por último, en el Servicio de Subsistencias de Cartagena se trabaja y se piensa en el futuro. Se desea contar con un «buque de aprovisionamiento» que permita cubrir una Zona de Operaciones durante 60 días, al igual que hoy día se proporciona petróleo, municiones, etc. Se desea, asimismo, montar un Servicio de Aprovisionamiento «compacto», es decir, dentro de un mismo recinto militar las dependencias de vestuario, víveres y transportes suficientes para desarrollar todas las funciones con holgura.



Diariamente se cuenta con pescado fresco adquirido de madrugada en la lonja de la ciudad.



Paso a la cámara de enfriamiento a través de una cinta transportadora.

Como ejemplo del quehacer de la Factoría puede servir el suministro a submarinos que han de realizar una navegación de cierta envergadura, este tipo de aprovisionamiento se conoce como «catorcena».

Este tipo de buque presenta una problemática específica, en relación con los víveres que puede influir en su operatividad; por una parte la necesidad de contar con abundancia de víveres, por otra la escasa capacidad de sus despensas. Lo primero se resuelve proporcionando los platos que el Submarino solicita; la segunda estibándolos adecuadamente, rotulando los paquetes con detalle. Se utiliza aceite sólido, a fin de evitar los humos y se embarca nescafé, chocolate, caramelos, etc.

Actualmente se encuentra en estudio la «media catorcena», al objeto de permitir, en puerto, al personal

el no cenar a bordo, caso que así lo desee, con el consiguiente ahorro de víveres.

El régimen de trabajo en la Factoría cubre las veinticuatro horas del día, haciendo honor al lema de «despachar cualquier día, a cualquier hora y cualquier cosa».

Se reparten pan y víveres, se reciben mercancías, las puertas están abiertas a todo proveedor que cumpla con el binomio precio/calidad. Se hacen y etiquetan conservas en número de 60 toneladas a la semana, en la campaña del tomate.

El pan se empieza a elaborar por la noche y se termina de madrugada, en una lucha contra reloj. La previsible colocación de un tren de elaboración de pan permitirá aumentar el rendimiento y proporcionará un mayor descanso al personal gracias a una superior mecanización.



La Armada cuenta con un camión frigorífico para el transporte de alimentos congelados y refrigerados entre factorías de las zonas marítimas y reparto local.

ACCION

Por Orden de 14 de marzo de 1978 del Ministerio de Defensa se crea el Consejo Superior de Acción Social de la Subsecretaría de Defensa, si bien establece que, con carácter transitorio, seguirán ejerciendo sus funciones las que viene desempeñando la Delegación de la Junta Superior de Acción Social de Marina, entre otras. Más adelante y por O. M. del Ministerio de Defensa de 19 de febrero de 1979, y en lo que a la Marina se refiere, se crea la Delegación de Acción Social de la Armada y se declara extinguida la Junta Superior de Acción Social y Delegación Permanente del Antiguo Ministerio de Marina, integrándose los órganos que la constituían en aquélla.

El Consejo Superior de Acción Social tiene como misión definir y aplicar una política social común en la Fuerzas Armadas y crear una infraestructura que contribuya a mantener y elevar la moral de los miembros de la institución militar y les permita, librándoles de preocupaciones de tipo social, dedicar plenamente el esfuerzo dentro de sus unidades.

En concreto la Acción Social de la Armada, para cumplir su misión de satisfacer las necesidades del Mando en lo referente al bienestar del personal en su entorno familiar, orientó su actuación hacia las capitales de las Zonas Marítimas, centros de concentración de la Fuerza y de sus establecimientos de Apoyo Logístico, planeando en consecuencia el dotar a estas capitales de Colegios, Residencias y Centros Sociales para Oficiales, Suboficiales, Cabos Primeros, Marinería y Tropa.

En este sentido se han alcanzado metas relativamente altas. Quedan, indudablemente, caminos por recorrer y programas a desarrollar, entre ellos se pueden destacar:

RESIDENCIAS Y CENTROS SOCIALES

El Ferrol.—El Centro Cultural y Recreativo (Club Naval) de Oficiales, hasta ahora en precario, está en período de transformación con nuevas instalaciones ya proyectadas y pendientes de la concesión de los créditos necesarios para su ejecución.

La Residencia de Oficiales, insuficiente, está en obras de ampliación.

Para clases de Marinería y Tropa no existe nada en esta Zona Marítima. Está programada la construcción de un Centro Cultural y Recreativo, con Residencia.

San Fernando.—Se encuentran en funcionamiento los Centros Culturales y Recreativos (Clubs Navales) de Oficiales, Suboficiales y Cabos Primeros.

Próximos a su inauguración, los Centros Culturales y Recreativos (Clubs Navales) para clases de Marinería y Tropa tanto en San Fernando como en la Base Naval de Rota, con Residencia anexa el de San Fernando, que aunque no ha sido inaugurado oficialmente ya presta servicio.

La Residencia de Oficiales y Suboficiales en San Fernando se encuentran en muy malas condiciones, siendo necesario construirlas de nueva planta; el proyecto está hecho y la iniciación de las obras pendiente de que se disponga de los créditos necesarios.

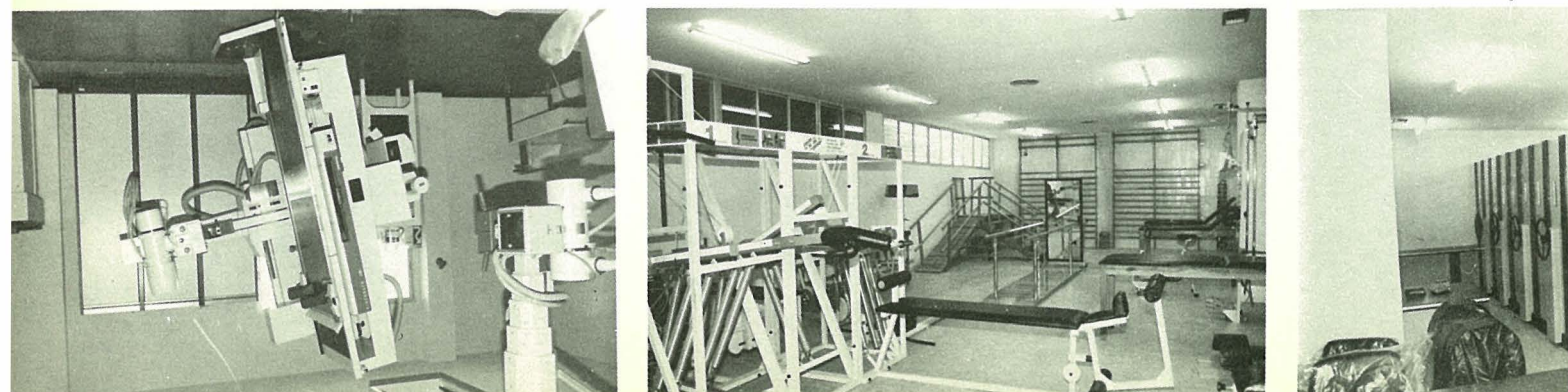
Prevista la ampliación de la Residencia de la Base Naval de Rota.

Cartagena.—El Centro Cultural y Recreativo (Club Naval) de Suboficiales, terminado y en funcionamiento. El de Oficiales en funcionamiento y ejecutándose obras de ampliación.

El Centro Cultural y Recreativo para clases de Marinería y Tropa está en avanzado estado de ejecución, se terminará en este año, y dispondrá de Residencia.

Las Residencias de Oficiales y Suboficiales, pendientes de pequeñas obras de ampliación y modernización.

Las Palmas.—Precisan obras de ampliación las Residencias y Centros Culturales y Recreativos (Clubs Navales) de Oficiales y Suboficiales. No existe nada para clases de Marinería y Tropa, salvo



SOCIAL

los Hogares e instalaciones deportivas de los propios acuartelamientos.

Madrid.—Sólo existe una Residencia para Suboficiales muy en precario, se precisa por consiguiente habilitar Residencias y Centros Culturales y Recreativos (Clubs Navales) para todas las categorías, todo lo cual no ha pasado de la fase de planeamiento.

PROGRAMAS EN PROYECTO

Con independencia de lo expuesto anteriormente, dedicado al bienestar de todo el personal en activo, existen los siguientes planes:

Centro de Recuperación y Geriatría

En la actualidad los ancianos que pueden valerse por sí mismos o enfermos crónicos y convalecientes, que se encuentran en la misma situación, no son admitidos ni en Hospitales ni en Residencias para la Tercera Edad.

En otro tiempo, cuando la vida hogareña, era más fácil, se cuidaba a estos ancianos o enfermos en la casa familiar, hoy en día las molestias que esto produciría podrían llegar a ser casi insoportables.

La creación de este Centro que está proyectado construir en Los Molinos, cerca de nuestro Sanatorio, resolvería este grave problema.

Residencia para Retirados

Existe el plan de construcción de dos Residencias, una en Palma de Mallorca para Oficiales y otra en Tentegorra (Cartagena) para Suboficiales.

Centros de Descanso

Dada la escasez de recursos presupuestarios no se ha hecho plan alguno para esta clase de Centros,

que si bien se consideran muy convenientes, no se puede detraer para ellos lo poco de que se dispone para solucionar los problemas de la vida cotidiana.

Sin embargo, cuando sin sacrificio económico para los otros conceptos se pueda atender a esta cuestión, se hará.

PROTECCION ESCOLAR

Centros Docentes

En virtud del Convenio entre el Ministerio de Defensa y el de Educación, se ha dotado de Centros de Educación Preescolar, Enseñanza General Básica y Bachillerato a las cuatro capitales de las Zonas Marítimas.

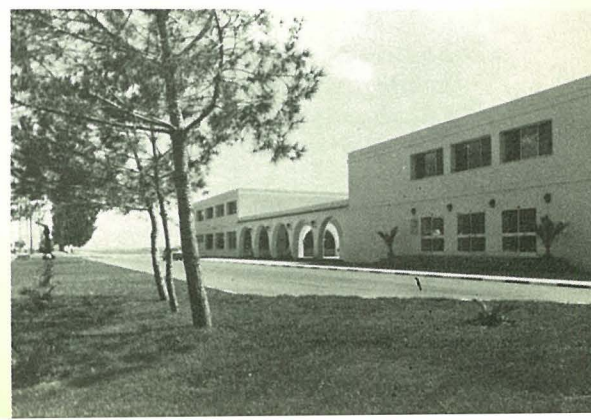
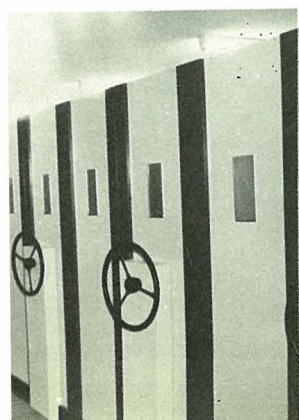
El Ferrol.—Son insuficientes los Centros de E.G.B., por lo que está en trámite la creación de uno nuevo.

San Fernando.—Deficiencia de plazas en Educación Preescolar, por lo que está en trámite la creación de un Centro de esta clase.

Cartagena.—Aunque de momento están cubiertas las necesidades, se prevé en un futuro que exista déficit de plazas de E.G.B., estando programado la instalación en su día de un nuevo Centro de este nivel.

Las Palmas.—Tiene un Preescolar y uno de E.G.B., dentro del Convenio con el Ministerio de Educación, y se está instalando un Centro de Bachillerato (homologado) que funcionará con cargo a los padres de los propios alumnos y se espera en un futuro próximo encuadrarlo también en el Convenio.

Madrid.—Por radicar en esta capital los Organos Centrales de Mando y Dirección, es muy elevado el número de personal de la Armada aquí destinado.





No existen todavía en Madrid Colegios ni Institutos acogidos al Convenio con el Ministerio de Educación; está en trámite su creación, habiéndose ofrecido a Educación los correspondientes solares.

Ubicado en Madrid, está el «Colegio de Huérfanos de la Armada», dependiente de Acción Social, y que imparte enseñanza de Preescolar, E.G.B., Bachillerato, Preparación para ingreso en la Escuela Naval y Escuela Náutica reconocida; exclusivamente masculino. Dispone de internado.

También en Madrid, en la Ciudad Universitaria, está el Colegio Mayor «Jorge Juan» (masculino), que patrocinado por Acción Social, se rige por los Estatutos comunes a esta clase de Centros.

Acción Social no cuenta con Colegios Menores ni Residencias de Estudiantes.

Se estima de urgente necesidad la construcción en Madrid de los nuevos Centros propuestos al Ministerio de Educación, ya que el Colegio de Huérfanos es insuficiente para cubrir las necesidades de escolarización de los hijos varones y no se dispone de ningún centro escolar para las hijas. Igualmente se considera necesaria la creación de una Residencia de estudiantes en Madrid.

En conjunto y juzgando el tema con honestidad, puede decirse que la andadura ha sido positiva y se puede mirar al futuro con fe y optimismo.

LA SANIDAD DE LA ARMADA

La misión de la Sanidad de la Armada consiste en la selección, conservación y recuperación del hombre en lo que concierne a sus condiciones psicofísicas. Pero la realidad es que la Sanidad de la Armada no se ha limitado a cumplir fríamente este cometido. La asistencia a los familiares ha sido una realidad que ya lleva siglos, desde la época de Fernando VI en que se inaugura el Hospital de San Carlos en San Fernando (Cádiz), y luego en los restantes Centros Hospitalarios Departamentales de El Ferrol del Caudillo, Cartagena, Enfermería de los Arsenales y más recientemente en el Sanatorio de Marina de Los Molinos y la Policlínica Naval de Madrid.

Para mantener la moral de nuestras Fuerzas Navales, es imprescindible que tanto ellos como sus familiares reciban una atención médica que nadie ha regateado nunca. Por ello se hacía imprescindible una modernización y puesta al día de la alta tecnificación y elevada sofisticación de los medios que auxilian al Médico en lograr certeros diagnósticos y eficaces terapéuticas, de aquí la necesidad de construir nuevos Hospitales que viniesen a sustituir a nuestros anticuados Centros.

Estos nuevos Hospitales suponen un gasto extraordinario tanto en material como en personal que la Marina ha aportado con decisión y cuyos frutos estamos a punto de recoger con la próxima inauguración del Hospital de Marina de la Zona Marítima del Estrecho, a la que seguirá en breve plazo el de Cartagena y con posterioridad el de la Zona del Cantábrico.

Las grandes Instituciones hospitalarias desarrolladas por la Seguridad Social entre 1968 y 1976, en su plan de construcciones, son hoy día enormes Centros donde difícilmente el enfermo tiene acceso a un tratamiento personal que le preserve del gran riesgo farmacológico, radiológico, quirúrgico, psicológico, agresor, en suma que el Hospital moderno representa.

Esto nos debe de servir de enseñanza, para no construir Hospitales de más de 400 camas, lo que ya se ha hecho, y de no abandonar nuestra sólida formación humana, llevando al ánimo, creo que favorablemente dispuesto de nuestros Médicos, Farmacéuticos, ATS, Enfermeras, Auxiliares, al de nuestros Capellanes y Monjas, que los que se acojan a nuestros Centros Hospitalarios no van a ser un «número» sino que van a seguir siendo personas.



SANATORIO DE MARINA DE LOS MOLINOS

En la Sierra Madrileña, en su falda sur, se encuentra uno de esos pueblos acogedores, de natural belleza, gente amable, y clima privilegiado.

En sus afueras levanta sus pabellones, entre pinos y cerezos, el Sanatorio de Marina. ¡Cuánta vida y cuánta historia encierra este edificio entre sus paredes! Lugar paradisíaco, donde el tiempo se detiene y la vida se serena.

Visitamos los Molinos un día de semana; el tiempo es bueno, el cielo en parte nublado no mitiga una temperatura realmente agradable.

ciones, capilla, quirófanos, las diferentes salas, laboratorio, cafetería, etc. En todos los sitios brilla la limpieza y en todas partes encontramos afecto y sonrisas.

Charlamos con el Coronel Médico Parra Blanco, Director del Sanatorio, quien nos cuenta en un muy breve resumen cual es el pasado de este Centro.

Nace el Sanatorio Antituberculoso de los Molinos como respuesta a la necesidad que la Armada siente ante la presencia de esta enfermedad entre su personal profesional. El tratamiento es muy costoso y por lo general de larga duración, lo que supondría un fuerte agravio para su economía.

Prácticamente no había otro tratamiento que el reposo absoluto en clima de altura o los quirúrgicos de COLAPSOTERAPIA (neumo-torax,

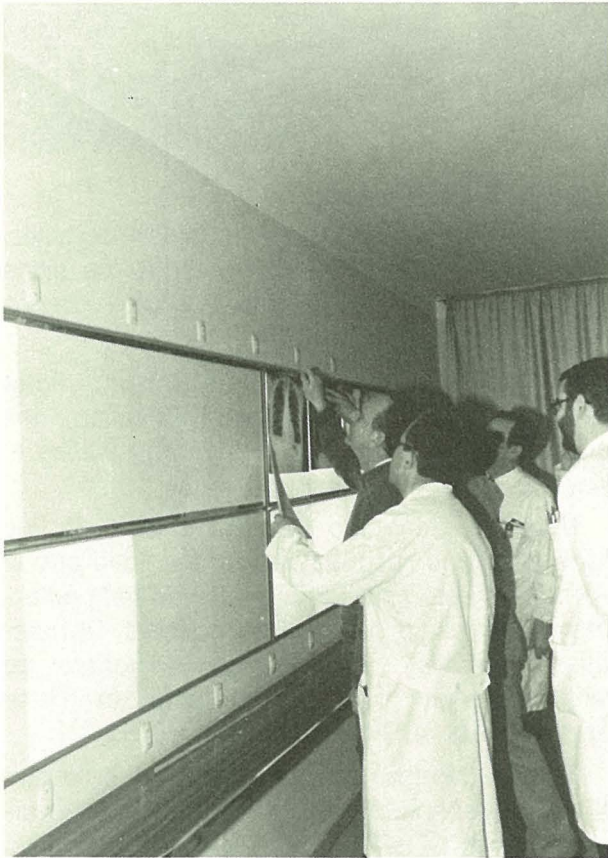


Vamos en primer lugar a visitar el Monumento que Collado Mediano ha dedicado a la Armada: sencillo, lo que enaltece a la humildad de la obra, y situado en un cruce de caminos. Volveremos al Sanatorio, recorreremos sus dependencias, pasamos por su pinar, visitamos habita-

peritectomía; así como operaciones muy duras como era la toracoplastia). Los enfermos tenían que estar aislados, interrumpían su actividad profesional y social y los resultados del tratamiento eran inciertos.

El Almirante MORENO, entonces Ministro de

Marina, junto con los Generales de Sanidad piensan en inscribir a la Armada en la Lucha Antituberculosa, contando con la eficaz colabo-



ración del Comandante LOPEZ GARCIA, que en aquel entonces realizaba la especialidad de pulmón y corazón. Se trataba en líneas generales de:

- Permitir diagnosticar de forma precoz la enfermedad.
- Crear un Sanatorio en el que se recogiese a los enfermos.
- Regular la actividad profesional de los pacientes una vez curados bien útiles para todo servicio, bien exclusivamente para servicios de tierra, por no poder embarcar.

Esto suponía grandes gastos por lo que se reguló el emolumento del personal, para que la enfermedad no causara un verdadero trauma económico a la familia.

En el Sanatorio se ha creado una Escuela de Especialistas de enfermedades de Tórax, Escuela que actualmente sigue funcionando a pleno rendimiento.

Al Centro vienen enfermos de toda España; muchos con casos graves. Sin embargo, cada vez van apareciendo productos más eficaces, los hidrodíacidos, estreptomina, etc. Son

causas de erradicación de la enfermedad, el desarrollo de la anestesia en circuito cerrado, la aparición de estos medicamentos; así como el empleo de nuevas técnicas de cirugía de tórax, motivadas por un mejor conocimiento de las funciones de lóbulos y segmentos pulmonares, entre las que destaca, la cirugía de exéresis pulmonar, es decir, la extirpación de pulmones, lóbulos o segmentos en los que radique la enfermedad y en la que fueron pioneros en España los especialistas de este Sanatorio.

Se hacen las primeras recesiones siendo Director el Coronel López García, cirujano don Faustino Belascoain, Jefes de Clínica los Comandantes Padilla y Falcones y el anestesista don Donato Azpeitia.

La ida a Holanda de los miembros de este equipo para perfeccionar las técnicas, representa un hito muy importante en la implantación de estas nuevas técnicas.

Y convierte el Sanatorio en uno de los primeros centros de España en que se hacen recesiones de segmentos pulmonares.

Gracias pues a la lucha antituberculosa, drogas eficaces y tratamiento quirúrgico complementario adecuado, se alcanzan curas eficaces en los enfermos, lo que permite incorporarse a la vida profesional activa en mucho menos tiempo y en perfectas condiciones. El número de enfermos, por otra parte disminuyó, sin que ello signifique que han desaparecido totalmente.

Existe, eso sí, un desarrollo de la radiología para diagnósticos, exploraciones instrumentales, broncoscopía, anatomía patológica y mayor conocimiento de las enfermedades pulmonares. Se comienza además el análisis de las enfermedades desconocidas hasta entonces, a lo que se añade una investigación y un diagnóstico más precoz del cáncer de pulmón. Para su tratamiento fue vital la experiencia adquirida en cirugía de pulmón y su aplicación.

Hoy hay en el Sanatorio una mitad de enfermos del pulmón y otra de enfermos quirúrgicos de tórax; habiéndose creado una Sección de Alergia de enfermedades respiratorias. Se tratan asimismo, tumores de mama, problemas de pared torácica y cirugía de esófago y diafragma.

Cuenta con un cirujano especialista en tratamiento de enfermedades vasculares periféricas (varices).

Por último se intenta incorporar las nuevas

técnicas médicas o quirúrgicas que vayan apreciando.

Actualmente se ha detectado un nuevo brote de tuberculosis, por lo que no es de prever que disminuya el número de enfermos. La aparición de nuevos fármacos, como la rifampicina o myambutol reducen el tiempo de tratamiento a períodos raramente superiores a un año; siendo cada vez más raros los enfermos que hay que intervenir quirúrgicamente.

En contraposición, cada vez entran más enfermos con cáncer de pulmón u otros procesos torácicos, que exigen tratamientos quirúrgicos.

Esta casuística ha influido en el aspecto físico del Sanatorio; de la necesidad de contar con habitaciones de 6 camas y terraza común para enfermos cuya quietud exigía contar con compañía, se ha pasado a habitaciones con 2 camas, para enfermo y acompañante; con todos los servicios adecuados a sus necesidades. Se ha dotado además a cada habitación con oxígeno centralizado. Y se ha montado junto al quirófano una Unidad de Vigilancia Postoperatoria; además de haber colocado un ascensor capaz para el traslado directo de camillas al quirófano; lo que permite bajar al enfermo de su habitación y volver a ésta, sin sufrir ningún movimiento brusco.

Se ha renovado, por otra parte, el quirófano y la sala de Rayos X con TV incorporado y vídeo, contando con doble sistema de calefacción, y grupo electrógeno automático, que entra en función 15 segundos después de producirse el corte eléctrico.

Es importante destacar la labor humanitaria del Sanatorio, sirviendo como Casa de Socorro de la Zona, ya que se reciben a todos los accidentados, atendiendo todas las urgencias médicas. Como agradecimiento a esta labor social, el pueblo de Collado Mediano levantó el monumento a la Armada; y en los Molinos se ha abierto concurso con este fin.

El Coronel-Director del Sanatorio nos explica la filosofía profunda en que se basa el quehacer del personal destinado en el mismo; todos participan en la curación del enfermo, cada uno a su nivel, ello explica que un enfermero comentara con lágrimas en los ojos «¡Se nos ha muerto un enfermo!» al compartir con los demás miembros del Sanatorio este hecho luctuoso.

El enfermo viene al Sanatorio con una vida hecha, que presiente resquebrajarse; ante esto el personal profesional de éste debe preguntarse:

- ¿Qué puede hacer a nivel técnico?
- ¿Qué se hace con el profesional que ingresa, como se le orienta su vida?
- ¿Cómo entablar sus relaciones humanas?

Todo enfermo viene con problemas psicológicos, con angustias. Se encuentra destrozado, con miles de problemas. El enfermo ya tiene bastante con serlo; hay que darle todo lo que necesita y todo el cariño. Debe encontrarse como en su misma casa. La charla con los integrantes del Sanatorio —desde lo enfermo que en él se encuentran, hasta los que se despiden dados de alta o están hace varios años ya en casa—, reviste un profundo calor humano.

Las auxiliares de clínica consideran que en el Sanatorio existe un ambiente familiar. La vida es tranquila, y el trato con los pacientes es muy entrañable. En una palabra, están a gusto con lo que hacen.

Las plazas se encuentran cubiertas las 24 horas en tres turnos. Tienen que atender la limpieza y el material; bajar o subir enfermos; servir comidas; hacer camas cuando es necesario.

El ambiente entre los enfermos es de un claro compañerismo; esto ayuda a que el servicio transcurra sin dificultades.

Una señora de las que atiende la limpieza define su situación con esta frase: «¿Dónde vamos a ir que estemos mejor que aquí?». El horario es flexible, de forma que si hay que hacer un trabajo extraordinario se sale cuando se termina; y si necesita irse se puede uno ir más temprano. Hay días de trabajo duro, aunque lo normal es que no lo sea.

Las ATS opinan que el Sanatorio es un Centro no masificado, con las ventajas que esto conlleva. El contacto con el enfermo es continuo, por lo que es fácil coger cariño a los enfermos; que, por otra parte, ellos necesitan y agradecen; por eso el profesional que viene a trabajar debe dejar sus problemas personales en la puerta y pensar en el Centro.

Una señora se va del Centro ya curada, entró grave hace aproximadamente un año; está profundamente emocionada; le parece contradictorio irse triste por dejar en los Molinos tantos amigos y cariño acumulado día a día; y a la vez estar exhuberante de felicidad, va a volver a ver a sus hijos y a su marido; esa noche llegará a su casa donde le espera su familia. Esta doble faceta de alegría y tristeza, que im-

pide decir adiós, pues se teme no soportar la emoción, se repite a lo largo de los años.

Esta señora nos confiesa que entró con una profunda depresión, hundida moralmente y allí encontró cariño y comprensión. El deseo de volver pronto con su marido y sus hijos la obligó a cuidarse, a obedecer a los médicos, a buscar la cura lo antes posible. Recuerda con cariño a todos, tiene una especial mención para el doctor CARRASCO, que fue de quien recibió todo el apoyo y comprensión que necesitaba en aquellos momentos.

La cocinera la mimaba colmando todos sus gustos. Todos contribuían a hacerle la vida menos dura, más agradable. Las monjas extraordinarias en su entrega y atenciones.

Sirva como resumen esta frase dicha con el corazón y la más profunda emoción: «¡Casi vale la pena ponerse mala y venir a los Molinos!»

Una señora que salió del Sanatorio hace ya cinco años, recuerda su entrada. Se encontraba muy enferma, se ahogaba, apenas podía andar. Le tuvieron que quitar el pulmón izquierdo. Estaba en Madrid viendo a unos familiares, y ha venido a saludar a todo el personal que en aquellos tiempos la atendieron; se deshace en alabanzas y agradecimientos. Son sus palabras: «¡Vine sin poder dar un paso y volví a Chiclana dando saltos!». Son también palabras suyas: «¡Al llegar aquí y entrar en el Sanatorio, se me cayeron los palos del sombrero!». Luego poco a poco fue cogiendo cariño a todos; y al final, se fue con pena y con una gran alegría a la vez. Todos se portan maravillosamente con los enfermos.

Un enfermo que lleva en el Centro 10 años, se fue a su casa y se vio obligado a volver para seguir viviendo. Considera que el Sanatorio es para él su propia casa. Nos cuenta que todo el personal se vuelca en el paciente. En su opinión y gracias a la atención de los médicos está vivo, pues cuando llegó nadie contaba con él. Ahora va marchando relativamente bien. Lo único que siente es que va perdiendo los amigos debido a que van siendo dados de alta.

Charlamos finalmente con las Hermanas de la Caridad que día y noche velan a los enfermos en una colaboración abnegada y eficaz con el resto de la plantilla de profesionales del Sanatorio.

El lugar de reunión es la sala de la Comunidad, es un local sencillo, luminoso, en donde la mano femenina aparece en todos los detalles. Nos reciben con simpatía aunque se advierte

cierto recelo hacia la máquina fotográfica, posible testigo mudo de algún defecto; sin embargo todo está en perfecto orden.

Charlar con una comunidad de hermanas es una experiencia agradable que pocas veces se puede alcanzar.

Hay hermanas que están en el Sanatorio desde que éste se fundó, unas vienen de otros hospitales del Ejército de Tierra o del Aire, y otras de los de la Armada. Todas se encuentran muy a gusto pues ésta es su vocación y a ella se entregan. Una hermana nos confiesa su preocupación íntima cuando vino al Sanatorio y otra compañera para consolarla le dijo: «¡Bueno, no te preocupes, ahora ya no hay tanto peligro de contagio!» Lleva aquí más de veinte años y está «hecha una flor». Nos llama la atención el afecto y cuidado de todas por una hermana de 84 años, con dificultades para andar, debido a una reciente hemiplejía; ella es el centro receptor de todo el cariño que allí se prodiga.

Finalmente deseamos hablar de la Sección Médica a la que asistimos, invitados por el Coronel-Director; en ella se encontraban todos los Médicos y ATS que se hallaban presentes en el Sanatorio. Poco después de su iniciación llegó el General Inspector don J. M. Padilla Manzuco.

Se celebra la reunión en una sala de juntas en una de cuyas paredes hay un panel de pantallas iluminadas en las que se van colocando diferentes radiografías.

Todos los doctores opinan con libertad total. Se ve con verdadero afecto el caso de un chófer que lleva treinta años de Servicio en el Sanatorio, todos se arraciman alrededor de su radiografía; luego sucederá lo mismo en aquéllas que, por su interés, exijan un estudio más detallado.

Llama la atención la rápida curación de un enfermo que en tres meses se ha curado, lo que antes hubiese exigido unos dos años, sin necesidad de intervención quirúrgica.

En los Molinos se intenta retener al enfermo hasta su total curación, colmar todas sus necesidades, y facilitar por todos los medios que vea a su familia, sin problemas adicionales a los de su propia enfermedad.

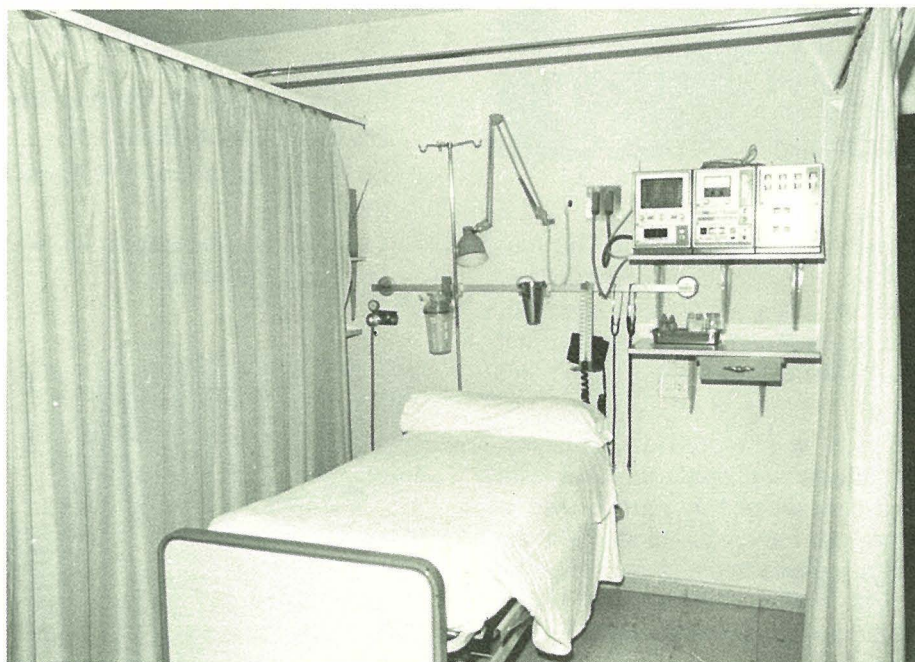
En esta Sesión Médica se ve la profesionalidad del personal sanitario y su intenso quehacer, lo que le convierte en un Centro sumamente eficaz en las enfermedades para las que está especializado y concebido.

LA U.V.I. DE LA POLICLINICA NAVAL

Entrar en la UVI de la Policlínica Naval impresionada, sobre todo cuando constituye un mundo desconocido cuyo umbral se atraviesa por primera vez. ¿Cómo es, qué se siente, qué relaciones existen entre el personal que atiende a los enfermos en una Unidad de Vigilancia Intensiva, y éstos? Al como es la UVI diremos que esperábamos entrar en un mundo de ciencia-ficción en que todo está dominado por la máquina y este caso por osciloscopios, botellas de suero, bombonas de oxígeno,

A lo largo de la entrevista detectamos la profesionalidad de este personal, y de forma especial su entrega y sensibilidad; es curioso lo profundo que se graban los enfermos en su mente, se acuerdan de todos y cada uno, salen las anécdotas con fluidez, una guardia en la UVI significa un dar y un recibir acelerado y profundo que crea lazos de afecto y comprensión imperecederos.

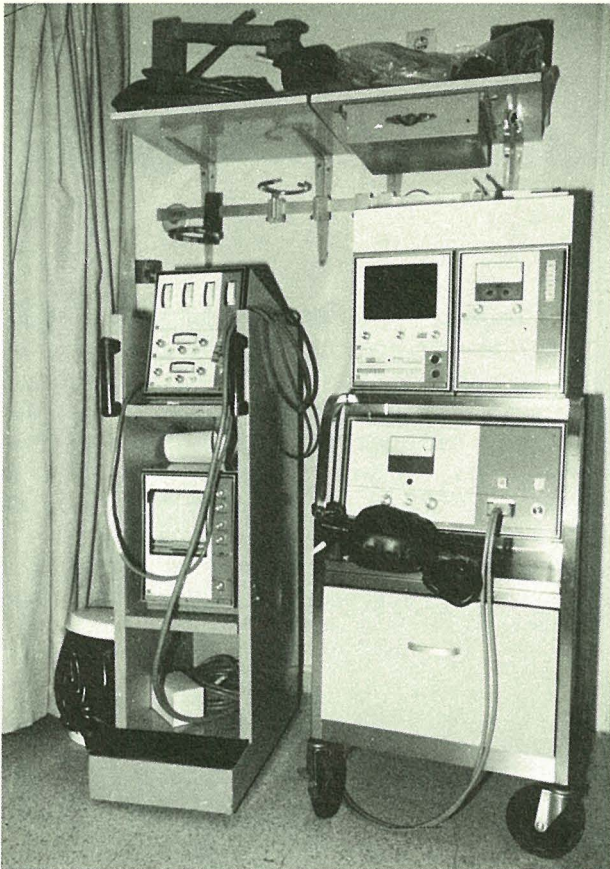
En el equipo reina una unión total, hay cariño y confianza de todos para y en todos, fruto de un



etc. Nada de esto encontramos en nuestra visita. De entrada nos recibe el doctor Rapallo, hombre profundamente simpático que consigue dar a la entrevista un aire de diálogo abierto e informal, con él se encuentra el equipo de guardia de ese día, no existen enfermos en ese momento y el clima es relajado. La sala de estar del equipo, es pequeña, con una vitrina con instrumental, mesa de despacho y sillas para todos, no es un lugar que invite al descanso, todo lo contrario, en ella se toman decisiones, se planifican tratamientos, se sirve un café el que lo necesita y se permanece en estado de alerta para acudir a la menor llamada de un enfermo o a la alarma que suene o se produzca.

compartir responsabilidades y de un quehacer común, en que cada uno aporta su «granito de arena».

Al que se siente en la UVI, poco podemos aportar, entramos en ella enfundados en batas esterilizadas, es un cuarto en «L» con camas separadas entre sí por cortinas; en la pared hay una serie de aparatos, su número no nos parece exagerado, no da la impresión de «otra galaxia», es una sala normal, acogedora, recogida. Esto es lo que nosotros vimos y lo que a nosotros nos pareció; veíamos, claro está, «los toros desde la barrera», por ello quizá esto que contamos carezca del valor del que lo vive, no lo sabemos, nosotros lo vimos así.

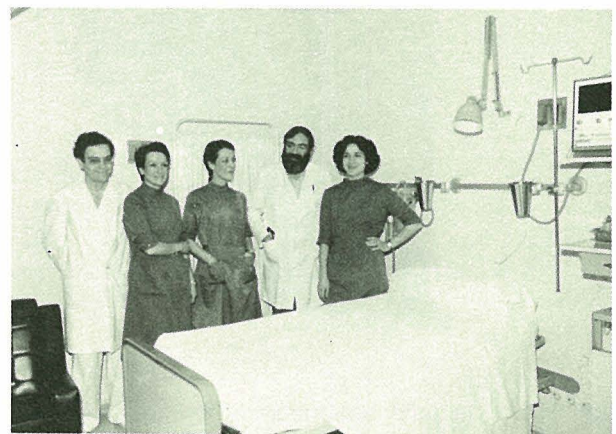


En cuanto a las relaciones equipo de la UVI enfermo, está recogido en la entrevista que publicamos a continuación; en ella se respeta la espontaneidad de lo dicho, pues creemos que su falta de «orden y concierto» viene compensado por su contenido humano.

Estas preguntas son el fruto de los contactos mantenidos con el equipo encargado de la UVI de la Policlínica un día cualquiera. Hay repeticiones y frases deslabazadas, así fueron saliendo mientras charlamos con todos y procurábamos transcribir lo que se nos decía. No había magnetofón ni taquígrafo, las frases pues no son exactas, pero sí contienen lo que íbamos detectando durante el vivo diálogo que sostuvimos.

- Está próximo a cumplirse los cuatro años de la inauguración de la UVI de la Policlínica, el día 2 de mayo exactamente.
- Por ella han pasado unos 450 enfermos polivalentes.
- Está atendida por 6 médicos, 7 enfermeras y 2 auxiliares de clínica.
- Hay que sustituir a la familia y a la vida anterior, los familiares entran a ver al enfermo siempre que se puede, pero este tiempo no es suficiente, el enfermo está invadido por la técnica; corresponde a los médicos y fundamentalmente a las enfermeras el crear un clima de bienestar y de familia alrededor de los enfermos.

- Esta sustitución y el vencer la soledad en que se encuentran inmersos son las mayores dificultades humanas con las que lucha el equipo que les atiende.
- Los enfermos a los dos o tres días se encuentran solos y desplazados. Desean irse y ver a su familia.
- Se entra en un mundo desconocido lleno de aparatos y alarmas, resulta un ambiente distinto al normal. Se tiene miedo a lo desconocido.
- Una señora muy mayor lo definía como «el misterio del cuarto amarillo», eso traía intrigados a los médicos, pues el cuarto es todo verde claro, luego descubrieron que se refería a los tapones de toma de oxígeno, situados sobre los ojos de la enferma; para ella todo era silencio, de pronto sonaba una alarma, inmediatamente después aparecía el equipo médico, le sacudían, le inyectaban y desaparecían. La señora salió curada de la UVI.
- En ella se escucha el continuo «bip-bip» de los osciloscopios y de vez en cuando una alarma que indica que el enfermo se ha movido, esto asusta.
- El enfermo se ve cobijado, pero se encuentra alejado de su espacio vital.
- Es frase normal al salir lo de «¡Qué bien me han cuidado!».
- La gente que ha estado en la UVI es muy cariñosa y agradecida.



- Se reciben regalos muy significativos y muy humanos, por ejemplo café, porque a lo mejor han oído un día que faltaba, galletas para merendar, etc.
- La relación con los enfermos encierra muchas facetas, desde el que permanece en silencio, el que cuenta su vida o el que se aprende el funcionamiento de cada aparato y dirige los pasos a dar en cada caso.
- El enfermo pierde la sensación del tiempo y del

espacio, piden enseguida el reloj y una radio como partes integrantes de su vida.

- La relación del médico con la familia del enfermo es siempre difícil, la familia busca siempre una esperanza; es sumamente crítica; analiza cada palabra, cada gesto en busca de información. A veces involuntariamente presiona mucho.
- El personal destinado en la UVI tiene que conjugar el cerebro con el corazón, el equipo a veces llora por un enfermo, muchas se respira en paz y alegría. Es necesario mezclar la frialdad profesional con un corazón caliente que llegue al enfermo.
- Se hace todo lo posible por mantener una vida y además se da el corazón.
- Hay enfermos que se muestran dispuestos a todo, otros permanecen a la defensiva.
- Se entra normalmente preocupado, pronto se cambia de idea, uno se rinde y entrega al ritmo de trabajo que hay.
- En general el enfermo es mejor que el familiar que espera, no obstante es normal encontrarse a la familia que reconoce que en la UVI se hace todo lo posible humana y técnicamente.
- Son muchos los enfermos que se encuentra como «en casa».
- Un médico de la Armada nos decía: «Yo ya he dicho a mi mujer, que me lleve a la UVI de la Policlínica en caso de necesidad».
- El personal da a los enfermos sus horas y su paciencia. Se pregunta desde casa, se vive por y para el enfermo; «¡Aquí nadie se enfría, el que se enfría se va!».
- El personal de la UVI debe ser capaz de superar su propio miedo a no saber todo lo que hace falta saber, es preciso que domine las técnicas que esta unidad exige, se tiene que ser consciente de que se sabe.
- Una vez el enfermo es dado de alta se revisa en una sesión clínica profunda, las atenciones que ha recibido en busca de posibles errores y asegurar aciertos.
- El problema mayor del equipo que atiende la UVI es el de superar sensación de culpabilidad que puede surgir a cada uno. Se queda quien supera esta situación permanente de responsabilidad. Si este agobio no se vence en un tiempo, el personal se va a otros destinos.
- Desde que se recibe el aviso del ingreso de un enfermo hasta que éste llega, hay momentos de

intranquilidad, se intenta tener todo preparado, se piensa en todo, pero cabe la duda de si algo falta. Cuando aparece el enfermo, se encuentra la calma y se hace todo bien.

- En la UVI el factor tiempo es muy importante.
- El personal destinado de la misma debe mantener profundas relaciones humanas con un enfermo que se encuentra en un ambiente diferente al que le es habitual.
- Entre los miembros del equipo deben reinar unar relaciones estables y no dramatizadas y una mutua confianza.
- En la UVI al enfermo se le toman 5 constantes cada hora y muchas veces este número se eleva a 10.
- El personal necesita un profundo sentido de responsabilidad y una confianza en sí mismo.
- El enfermo, es un enfermo especial, con una mirada que impresiona y una sensibilidad enorme, de forma que capta todo, lo procesa y obtiene resultados imprevisibles, por ello debe ser tratado con suma delicadeza e informado exactamente.
- Antes se pasaban visitas todas la mañanas de acuerdo con lo ya tradicional en los hospitales, pero la experiencia ha aconsejado variar el sistema, ya que el médico se encuentra excesivamente vigilado y el enfermo se angustia, estudia cada pregunta y al desconocer el léxico empleado entre los profesionales, los interpreta a su manera y tamiza hasta las inflexiones de la voz. Los comentarios se hacen fuera de la vista del enfermo.
- En la UVI se ofrece lo que la Medicina sabe y una vigilancia intensiva. Esto es todo lo que se puede hacer y de verdad se hace. Se vigila al enfermo crítico, luego se hace lo que la Medicina ofrece.
- Es normal la visita del enfermo, un vez salido de ella, y se da el caso del que agradecido abraza en público a las enfermeras, cuando la casualidad les hace coincidir.
- El tiempo para el enfermo es eterno, pregunta constantemente la hora.
- El sistema de alarma que suena al primer movimiento angustia al principio. Luego el enfermo se acostumbra.
- Se recuerda a cada enfermo como un caso particular que es.
- La UVI es un sacerdocio en el que sólo se está por vocación.



ASOCIACION MUTUA BENEFICA DE LA ARMADA (AMBA) PASADO, PRESENTE Y PREPARACION DEL FUTURO

1) Política de relación.

La AMBA a partir del año 1979 inicia una política informativa con la publicación de artículos en el R.G.M. y B.I.P. todo ello con el fin de **difundir entre los Asociados un conocimiento de la problemática de la Asociación**, exponiendo lo que se hace y se intenta hacer por los Organos Rectores y tratando de buscar un principio de vías de comunicación hacia y desde los Asociados, es decir, tanto para informar como para recibir información del pensamiento mayoritario existente entre éstos. Al mismo tiempo se potencian las Delegaciones en las Z.M. buscando mayor acercamiento entre Organos Rectores situados en Madrid y los asociados mayoritariamente en el litoral.

Las Memorias Anuales son otro medio informativo que se intenta perfeccionar cada año.

El presente artículo corresponde al ámbito de actividades de la política informativa y se inscribe en el marco de una edición especial del B.I.P. dedicado a temas relacionados con el denominado «Bienestar Social» en lo que se refiere a la Armada. El artículo es en cierto modo una visión global de la problemática de la AMBA, por lo que de un lado es síntesis de los artículos publicados anteriormente en la R.G.M. y B.I.P. y por otro presenta conceptos inéditos, sobre lo que pudiera denominarse Doctrina de la Previsión Social, en la parte que corresponde a la AMBA. Esta es algo que no puede estar compendiada en ningún sitio por su amplitud, ni puede darse por conformada con carácter definitivo, pues es evolutiva y cambiante, aún dentro de una especie de dogmas de permanente validez.

Los artículos publicados hasta la fecha son los siguientes:

1/79 REVISTA GENERAL DE MARINA: «La Mutua ¿Para qué?: información sobre los fines de la misma.

2/79 REVISTA GENERAL DE MARINA: «Preguntas a la Mutua»: que un asociado formuló.

3/79 BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL: «Asociación Mutua Benéfica»: expone la situación actual de la Mutua en relación a prestaciones a sus asociados y estudios a realizar sobre posibles mejoras en el futuro.

4/79 REVISTA GENERAL DE MARINA: «La Mutua Informa»: contesta al artículo «Preguntas a la Mutua».

5/79 BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL: «Asociación Mutua Benéfica de la Armada» —Nuevos proyectos y estudios para mejores prestaciones—: presenta en este artículo un bosquejo de proyectos y trabajos que tiene en marcha o en proyecto sobre intentos de mejoras y actualización económica, perfeccionamiento de organización y administración, transmisión de información y sugerencias, la capitalización como medio para lograr mejores prestaciones y mecanización.

1/80 REVISTA GENERAL DE MARINA: «Asociación Mutua Benéfica de la Armada. Mejoras en 1979»: con la información que indica el título, y al objeto de completar la facilitada por la Memoria Anual.

1/80 BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL: «Avances de la Mecanización de la AMBA»: expone el plan en tres fases para llevar a cabo el proceso de mecanización que finalizado, será de gran utilidad para el futuro de la Asociación.

10/80 REVISTA GENERAL DE MARINA: «La AMBA y consideraciones sobre sistemas Financieros aplicables»: en él se trata tanto del sistema de reparto como del de capitalización, analizando ventajas e inconvenientes

en relación con las inquietudes y tendencias actuales de protección al mutualismo en los países occidentales.

Varias veces en este artículo se hace referencia a alguno de los anteriores mencionados, y esto sucede cuando estimándose necesario sacar a relucir un tema (por entrar en contexto general del presente artículo dada la globalidad antedicha) resulta por otra parte conveniente no extenderse en el mismo por haber sido tratado anteriormente.

A los lectores de la Armada interesados no les será difícil encontrar esa literatura anterior, bien porque la hayan recibido, bien porque la tengan a su alcance en Centro de la Armada, Cámaras, Clubs, etc. o incluso pidiéndoselo a compañeros.

2) La Previsión Social en su aspecto de prestaciones económicas complementarias por muerte y retiro o jubilación.

Esta es la razón de ser de la AMBA. Ello es conforme a lo que sucede en general en los Estados occidentales cuyos haberes pasivos no tienen capacidad más para atender, bastante insuficientemente, los graves perjuicios económicos que la muerte y/o retiro del cabeza de Familia ocasiona en ésta. Resulta pues necesario idear alguna otra fórmula de concepción económica para la Financiación de las prestaciones complementarias tratando de que los perjuicios antedichos puedan reducirse. Esta fórmula la dan los Sistemas privados o casi privados en los que se puede incluir la AMBA. Su base es la capitalización, de lo que se trató en el artículo de octubre del 80 en la R.G.M. y sobre la cual se hacen consideraciones adicionales más adelante.

3) Disposiciones Legales por las que se creó la AMBA y por las que en los últimos tiempos ha sido esta más influenciada.

Ya en el artículo del B.I.P. de marzo del 79 se daban informaciones al respecto. La necesidad en la Armada de mejorar para el personal distintos aspectos de Previsión Social, motivó la creación por Decreto-Ley de 24 de junio de 1949 de la Asociación Mutua Benéfica de la Armada, con objeto de asegurar a los asociados y familiares pensiones complementarias de los haberes pasivos, y un auxilio al fallecimiento del causante.

La Asociación quedó integrada por dos Secciones a las que obligatoriamente pertenecían, en la Primera, los Oficiales Generales y Particulares y sus asimilados de las Escalas Activas y Complementarias y Alumnos de la E.N.M., y en la Segunda, las distintas Secciones del Cuerpo de Suboficiales de la Escala Activa.

En el año 1954 y por Decreto de 20 de julio de 1954, se aprobó nuevo Reglamento, en el que queda integrada la Asociación Mutua Benéfica de la Maestranza de la Armada como Tercera Sección, creada por Decreto-Ley de 23 de abril de 1954, pero con Capital y Administración independiente, quedando asociados obligatoriamente el personal masculino de la Maestranza en sus tres Secciones, mientras con carácter voluntario permitía la incorporación del personal femenino.

Por posteriores disposiciones quedaron incorporados en una u otra sección, según Categorías, personal de la Primera Sección del CASTA, Cuerpo General de Servicios Marítimos, Porteros de Ministerio, Mozos de Laboratorio, etc.

Respecto al régimen de Cuotas y Prestaciones a seguir se disponía que anualmente se fijaría mediante la O. M. correspondiente tanto el sueldo regulador como los porcentajes por cuotas y prestaciones para el año siguiente, por decisión del Consejo de Gobierno a la vista de la marcha de la Asociación.

Inicialmente las cuotas y prestaciones fueron fijadas así:

- a) Cuotas: 2'5 por 100 sobre haberes fijos y pensiones O.S.H. para socios activos como pasivos.
- b) Pensiones complementarias: 25 por 100 del regulador.
- c) Socorro por fallecimiento: 40 por 100 del regulador Anual.
- d) Auxilio Especial por una sola vez y consistente en seis mensualidades del regulador a la persona designada por el causante sin familiares con derecho a pensión.

Durante años no surgieron circunstancias que trastornasen los supuestos económicos y de evolución de colectivos que ejercían influencia predominante en la marcha de la Asociación. Pero las Leyes número 105 y 113/1966, modificaban sustancial-

mente las retribuciones y, paralelamente, la Ley 103/66 por la cual el personal de la Maestranza quedaba a extinguir o pasaba a nuevos Cuerpos de Funcionarios Civiles al servicio de la Administración Militar —no incluidos dentro de la AMBA—, producen cierta conmoción con la consiguiente inquietud, dando lugar, por una parte, a ordenar Estudios Actuariales y, en tanto no finalicen, a efectuar las pertinentes correcciones en cuotas y prestaciones, para lo que se dictan las OO.MM. 5.118 de 8 de noviembre de 1967 y 2.194 de 19 de agosto de 1967 que establecen nuevos porcentajes.

Esa Ley 103/66 ordenaba pues también, la creación de nuevos Cuerpos de Funcionarios Civiles al Servicio de la Administración Militar que en lo que a los 3 Ejércitos se refiere serían los Cuerpos Generales (Administrativo, Auxiliar y Subalterno) y en lo que solo a la Armada en particular concernía serían los Cuerpos Especiales (Ing. Tec. Arsenales, Maestros de Arsenales, Oficiales de Arsenales y Mecánicos Conductores) creados estos por Decretos de mayo de 1969. Todos estos cuerpos venían a sustituir a la antigua Maestranza ahora a extinguir.

Ahora bien, como en el Reglamento de la Asociación, por ser muy anterior, no se contenía, naturalmente, a ninguno de los nuevos Cuerpos creados, resultaba que quienes a partir de ahora iban empezando a entrar en los mismos no pertenecían a la AMBA y quedaban por consiguiente sin la Previsión Social que esta Asociación atiende; y además el colectivo de la Tercera Sección quedaría bloqueado sin nuevas entradas de personal, por lo cual en los años por venir la proporción de Activos a Pasivos fue decreciendo hasta niveles alarmantes para la buena marcha de dicho colectivo (con la consiguiente descapitalización que conduciría inexorablemente a déficits anuales insostenibles).

Hasta finales de 1980 no se publica la oportuna Disposición Oficial que remedia esta nómal situación de la Armada consistente en que de todo su personal permanente, una pequeña parte no es atendida por la Previsión Social (AMBA). En el 26 de septiembre de 1980 aparece en efecto el Real Decreto 1966/80 que al incluir a este personal en la Asociación cierra un largo período anómalo en el sentido expuesto. Este Decreto, además, extiende dicha Previsión a los Cabos Veteranos, por tener ahora carácter de personal permanente.

Volviendo atrás en esta cronología sucede en 1969 que a la vista del avance del Estudio Actuarial que se estaba realizando se prevé la necesidad de una reducción en los porcentajes de pensiones y al mismo tiempo un aumento en las cuotas en el sentido

de que sean descontadas una extra en junio y otra en diciembre que el estudio actuarial estima como «solución mutualista del equilibrio financiero futuro».

Entre 1969 y 1981 sucede una miscelánea de Disposiciones, según las cuales al final de cada año se establece el Régimen de cuotas y prestaciones para el año siguiente que comprende ciertas modificaciones de los tantos por cientos de unos y otros sobre los sueldos reguladores que también sufren cambios. En cualquier caso no se producen grandes alteraciones en ningún sentido, solo en general varias mejoras para el pasivo compatibles, con lo que a falta de Estudios Actuariales pertinentes puede asegurarse no comprometerá la marcha económica de la Asociación.

4) Misión de la AMBA en concreto.

El Artículo publicado en enero de 1980 en la Revista de Marina ya se dedicaba en su primera parte, a la filosofía que aquí se trata.

La Misión concreta así buscada, pues apenas está plasmada o definida en su Reglamento más que en forma muy inconcreta, podría ser expresada como el descubrimiento de las Metas lógicas y apropiadas e incluso reconsiderando cual es la finalidad de la AMBA que dice su Reglamento, esto es, el intento de conseguir unas Prestaciones que tuvieran la **máxima Justicia**. Esa justicia hay que medirla de alguna manera como se va a ver: Cabría decir que para la casuística de las Pensiones consistiría en lograr que éstas cubrieran debidamente la excesiva magnitud del descenso de ingresos del cabeza de familia que lleva consigo su retiro o jubilación en comparación con la pequeña magnitud del descenso de necesidades a cubrir por el mismo que lleva consigo también dicho retiro. Como actualmente el **gran salto** negativo de ingresos es mucho mayor que el **pequeño salto** negativo también, de necesidades de gasto, el resultado es que se gasta menos a la fuerza, ocasionándose un sensible descenso de nivel de vida. Luego las pensiones hoy día carecen de justicia, máxime si se tiene en cuenta que ya el retiro es causa de trauma psíquico y físico (En el artículo del B.I.P. 3/79 publicado por la AMBA se reconoce que las pensiones son bajas y es deseable que suban, pero que ello es difícil porque hay que financiarlas con ingresos provenientes de cuotas, rentas de capital y subvenciones del Estado de las cuales, cuotas y subvenciones no son fáciles de aumentar más que en cuantías muy inferiores a los requerimientos).

Sobre la casuística del fallecimiento

del cabeza de familia podría hacerse consideraciones parecidas. ¿Es que las prestaciones correspondientes a este acaecimiento cubren el nuevo salto por el subsecuente bajón de ingresos familiares, **salto mucho mayor** también que **el pequeño** salto derivado de la reducción de necesidades correspondientes a una persona menos a comer y vestir...? ¿Está ni siquiera concebida esta prestación bajo el concepto aquí expuesto... o se limita a contemplar la cobertura de gastos de entierro...? Por último, si se considera la inflación, aunque de ella (y su consecuencia la mal llamada «congelación» de pensiones) no tiene la menor culpa la AMBA, ¿es que hay justedad en el hecho de que por esta causa resulte para el retirado una continua desvalorización de su pensión?

Por supuesto las Ciencias Económico-Sociales (Sociología, estadística, estudios de nivel y coste de la vida, etc.) serán ayuda necesaria para evaluar o medir de alguna manera la justedad de las prestaciones, justedad en cuya optimización, puede decirse ahora, consistirá la Misión de la AMBA. Para buscar caminos de acercamiento a esa justedad será preciso hacer muchos más estudios con técnicas de Informática, tratamiento del Capital y Actuariales como se esbozará después.

5) Planes para las Decisiones.

Una vez prefijadas las Metas, como se acaba de ver, habrá que hacer Planes para intentar conseguirlos. La mayor o menor viabilidad de unos u otros Planes se puede obtener mediante un cierto tipo de Investigación Operativa que requerirá por lo menos basarse en: a) la **Informática** en sí, aplicada al banco de datos del Colectivo Activo y/o Pasivo (números, edades, grupos, cuantías de las pensiones, esperanza de vida, edades de retiro, emolumentos, etc., etc.) para extracción de datos correlacionados por características específicas, Teoría de Colas y demás. b) la Informática aplicada a los **Estudios Actuariales** que serán precisos y con el conocimiento del Plan de analizar y de los datos de la evolución del capital y de la del Colectivo hasta la fecha; y c) Estudios **Sociológicos**.

Investigados así los Planes que se trata de implantar, se deducirán sus grados de viabilidad, y será posible una ordenación al respecto que servirá para la toma de Decisiones. Un Plan o Planes elegidos del desarrollo en Programas lo más explícitos posibles. El conjunto de Decisiones necesarias para que los Planes elegidos puedan llegar a ser realidad será una expresión de la Política Mutualístico-Benéfica de la Asociación.

6) Establecimiento de Planes a Largo Plazo. Preparación del Futuro.

El llegar a preparar a fondo planes muy concretos en el sentido de lograr con ellos una gran justedad de las prestaciones y que una vez listos podría decidirse implantar requiriendo seguramente bastantes años e impliando probablemente un sensible aumento de **cuotas** que tendría que ser muy convincente (para el Colectivo Activo que las paga), demostrando fehacientemente lo muy rentable que iba a ser el Plan **para todos**, es algo que requiere estudios muy extensos y profundos. En efecto, suponen nada menos que la resolución del problema de **concretar la definición de la Misión de la AMBA, de la determinación de Metas** y de la toma de decisiones.

Para desbrozar ahora algo de esa problemática se hace a continuación algunas consideraciones sobre la metodología impliada:

6.1.) Se ha mencionado la **Informática** en el punto 5 anterior. Ya se había expuesto la necesidad de ésta en el artículo del B.I.P. de enero de 1980. Había, en efecto, que implantarla en la AMBA para tener un conocimiento lo más exacto posible no solo del Colectivo (Activo + Pasivo) sino de los posibles beneficiarios existentes, es decir no solo los Socios (el personal de la Armada), sino familiares, esposa e hijos con derechos adquiridos (potenciales), conocimiento del que se carecía. Trabajosamente se van adquiriendo todos los datos, codificándolos e introduciéndolos en ordenador. Luego habrá que mantener el banco de datos actualizado.

6.2.) También se ha mencionado la evolución del Colectivo. Sobre todo del Colectivo pasivo y su cercanía a la Estabilización.

De las Memorias resulta que la evolución entre los años 1970/1980 ambos inclusive fue:

Año 1970	Activos	13.827
	Pasivos	4.500
Año 1976	Activos	14.322
	Pasivos	6.018
Año 1980	Activos	14.440
	Pasivos	7.095

Se entiende por estabilización de un colectivo pasivo la llegada a una situación numérica del mismo que resulta **casí** invariable en el sentido de que varíe sólo con un porcentaje de crecimiento igual al porcentaje de crecimiento de la vida media o de expectativa de la vida. La estabilización es pues dinámica, no estática.

Condiciones necesarias y suficientes para llegar a la estabilización.

Se precisa:

- 1.º Que el flujo de ingresos en el Colectivo Activo (entradas por unidad de tiempo) se mantenga constante permanentemente.
- 2.º Que el Régimen de edades de Retiro o pase de Activo a Pasivo se mantenga constante permanentemente.
- 3.º Que transcurran los años de permanencia necesarios en las condiciones de los puntos anteriores.

6.3.) Capitalización.

En el artículo publicado en octubre del 80 en la R.G.M. titulado «La AMBA y consideraciones sobre Sistemas Financieros aplicables» se trataba con bastante extensión de estos Sistemas Financieros, puesto que para una entidad tipo AMBA es necesario regirse por algunos criterios o formulaciones económicas a fin de que su Misión pueda realizarse con una Previsión del porvenir que no implique, por supuesto, bancarrota, sino ni siquiera «saltos en el vacío» como pudieran ser drásticas reducciones consecuentes a anteriores excesivas «generosidades» que no estaban seriamente respaldadas financieramente para el futuro. Es evidente pues que si se está tratando de «Previsión Social», cuya palabra previsión indica visión de futuro sea preciso como parte esencial de la problemática tal previsión en cuanto a la economía que ha de financiar las prestaciones en los años por venir. Por tanto todo régimen de cuotas y prestaciones, si quiere mantenerse en el tiempo, avanzando poco a poco —mejorando— y evitando retrocesos —empeoramientos—, ha de ir subordinado a una amplia cobertura garantizada por la correcta aplicación de un Sistema Financiero apropiado al caso.

Dando por sentada la conveniencia, en principio, de capitalizar, cabe hacer nuevas consideraciones al respecto, como se expone a continuación.

Consideraciones sobre capitalización en un colectivo con pasivo no estabilizado y con pasivo estabilizado.

En un colectivo no estabilizado el capital debe ir creciendo proporcionalmente al personal pasivo. Y existiendo inflación, también deberá crecer proporcionalmente para mantener su valor constante.

De cumplirse dichas exigencias con el capital obtenido se iría neutrali-

zando tanto el gasto por aumento del personal pasivo como la inflación.

Y si el crecimiento del capital fuera aún superior a la proporción exigida se obtendría una situación muy beneficiosa para el Colectivo pasivo que permitiría dedicar a mejora de prestaciones los superávits conseguidos.

Una acertada política en tal sentido haría posible llegar a un capital tal que no solo mantendría por sí mismo su valor real sino también alcanzar, en las prestaciones, la «justedad» adecuada, momento en el que habría de decidir si debe seguir creciendo el capital o mantenerlo estabilizado, decisión que en su día habrá de tener presente los derechos hasta entonces adquiridos tanto por el personal pasivo como por el activo.

6.4.) Vistos muy a grandes rasgos la esencia de la Informática, del conocimiento de la evolución del colectivo hacia su estabilización y de las posibles alternativas de evolución de la Capitalización, como elementos que los Estudios actuariales en la AMBA combinan para el estudio de planes (a largo plazo) se comprende que las magnitudes fundamentales que han de aparecer explícitas en los resultados de estos estudios serán: **dinero** (cuotas, prestaciones) medido en pesetas, **tiempo**, medido por lo general en años, y **cantidad de personas** implicadas, es decir, número de individuos de los Colectivos. Como ejemplo de planes a largo plazo podríamos tomar el de la **actualización** de las pensiones, donde caben diversas líneas de acción: ¿empezando por las más antiguas? ¿en su totalidad? ¿en grupos abarcando mayor o menor número de años? ¿igualándolas al importe de las causadas actualmente? ¿en proporción a su antigüedad? ¿incluyendo a las huérfanas mayores de edad? etc.

Como este ejemplo de Plan a investigar la AMBA está concibiendo otros varios en relación con otras formas de contemplar mejoras en las prestaciones, sea por incrementos lineales, por porcentajes, por antigüedad, etc., y en cuanto a fallecimiento, por consideración de la edad a que esto suceda, del número de familiares directos afectados, etc.

A partir de que la Informática de la AMBA esté prácticamente lista (cosa que se espera suceda en este 1981), los Estudios Actuariales tendrán materia superabundante sobre la que trabajar no «en vacío» sino con puntos de partida casi perfectamente conocidos y buscando la viabilidad de unas metas también claramente plasmadas.

7) Establecimiento de Planes a Corto Plazo.

El Reglamento de la Asociación en su artículo 20 establece que por O. M.

se fijará anualmente el Régimen de Cuotas y Prestaciones para el año siguiente. Esta Disposición contiene pues en esencia la filosofía que contempla las medidas a «corto plazo» (anual), medidas que a ser posible deben consistir en «mejoras» y no en restricciones, consecuencia de mejoras anteriores que el tiempo demostró eran excesivamente generosas para lo que permitía el Régimen Financiero de la AMBA, según muestra el Historial de la AMBA, muy sucintamente expuesto en el 3. Es estudio profundo del Historial completo y su meditación aparte de estudios sobre Sistemas Financieros y otros ha hecho que los Organos Rectores de la AMBA llegasen a ser conscientes de que tres cuestiones fundamentales ligadas entre sí condicionaban una marcha de la Asociación hacia el futuro con grandes garantías de acierto. La Primera era que se necesitaban unos concienzudos Estudios Actuariales. La Segunda era que estos Estudios servirían de poca cosa si no se contaba con datos precisos y fiables sobre los elementos que concluyen, interaccionándose cada uno con los demás con dinámica específica propia en la citada marcha de la Asociación. La Tercera era que resultaba preciso para resolver lo anterior implantar la información en la AMBA.

Esto debía ser el soporte de unos Planes a Largo Plazo. El crear ese soporte, así como la plasmación del pensamiento de la Misión de la AMBA (que extraordinariamente sintetizada se expone en el 4), los que supone una verdadera estructuración de la AMBA sobre bases más sólidas para el futuro, parece se lleva unos 3 años de intenso trabajo como mínimo. Por eso era lógico no olvidar si podían seguirse concibiendo algunas mejoras a «corto plazo» como parece invita a hacer la Disposición del Reglamento antes citado sobre que cada año una O. M. establecerá el Régimen de cuotas y prestaciones para el año siguiente. Considerando todo esto, parecía lógico el contemplar de nuevo estos últimos años las pensiones situadas por su cuantía en la extremidad inferior (es decir, las que en un principio parece más lógico atender globalmente ante todo). En cualquier caso las mejoras a «Corto Plazo» han de ser las que por tratarse de un problema técnico financiero sencillo, cupiera comprobarse sin estudios Actuariales que su implantación no conlleve riesgos futuros de tener que dar «marcha atrás» como sucedió en alguna ocasión hace años.

Como muestra de lo antedicho sobre mejoras de las de «Corto Plazo» realizadas en el reciente pasado, cabe mencionar las siguientes:

En diciembre de 1972 (O. M. 711/72) se dispone para 1973 unos aumentos del 25 por 100 en las pensiones de viudedad y orfandad y subida de las mínimas a 500 pesetas.

En diciembre de 1974 (O. M. 841/74) se dispone para 1975 la continuación de lo anterior y un aumento de aquellas 500 mínimas a 625 pesetas.

En diciembre de 1976 (O. M. 1.224/76) se dispone para 1977 la reducción para los pasivos de 14 a 12 mensualidades de pago de cuotas manteniéndose todo lo anterior.

En diciembre de 1977 (O. M. 1.448/77) se dispone para 1978 la elevación de un 2'5 por 100 de las pensiones de retiro, reserva o jubilación hasta ahora existentes y se eleva del 10 por 100 al 12 por 100 las que se causen en 1978. Sin embargo, las cuotas para los pensionistas pasan del 2 por 100 al 2'5 por 100 manteniéndose las disposiciones de diciembre del 76.

En noviembre de 1978 (O. M. 1.019/78) con efectos del primero de enero se fija nuevo regulador para el futuro estableciéndose correspondientes nuevos porcentajes en las prestaciones, lo que supone que todas suben algo.

En diciembre de 1978 (O. M. 1.138/78) se establece para 1979 la supresión de pago de cuotas por el pasivo, lo que supone una sensible mejora. También se elevan a 1.000 pesetas y a 30.000 pesetas las pensiones y auxilios por fallecimientos mínimos, respectivamente.

En septiembre de 1980 (Decreto 1.966/80) se extienden los Beneficios de la Previsión Social de la AMBA a los Funcionarios Civiles y a los Cabos Veteranos. Esta es una medida que además de sus efectos a largo plazo los tiene también y fundamentalmente a Corto Plazo, incluso a cortísimo plazo en cuanto tiene efectos inmediatos sobre las prestaciones a percibir por el personal correspondiente.

Finalmente en diciembre de 1980 (O. M. 473/669/80) se establece para 1981 nuevos mínimos, los de 1.000 a 1.500 pesetas y los de 30.000 a 40.000 pesetas en las pensiones y en los auxilios por fallecimiento respectivamente.

Actualmente se está en plena gestión de la incorporación al Colectivo de la 1.ª y 2.ª Sección de los Cabos Veteranos, y al Colectivo de la 3.ª Sección de los Funcionarios Civiles de los Cuerpos Generales y Especiales de la Administración Militar, teniendo esta 3.ª como es sabido Régimen Económico Administrativo independiente del de las 1.ª y 2.ª que van juntas económicamente. Siempre la O. M. anual ha seguido el criterio de que sean idénticos los Regímenes del C. y

P. para las tres Secciones y asimismo ese criterio se ha seguido para las mejoras. Cualquier fórmula de mejora que puede decidirse de las aquí denominadas «a corto plazo» ha de ser pues compatible con la economía tanto de la 1.^a, 2.^a como de la 3.^a.

Por supuesto que tal compatibilidad será también necesaria y para cualquier plan de mejoras a corto plazo con mucha más razón para cualquier plan de mejoras a «largo plazo» que pudiera decidirse implantar después de que de los Estudios Actuariales se dedujera su grado de viabilidad.

Para un próximo futuro cuando la 3.^a Sección esté normalizada pueden irse concibiendo varios tipos de mejoras, bien del tipo de las anteriormente reseñadas bien algunas más complejas, como nuevos auxilios por fallecimiento o de pensiones incrementadas en algún tanto por ciento para compensar la inflación, etc.

8) Los estudios actuariales, ayuda indispensable en las Decisiones de la Política a seguir pero no «panacea Universal» para saber cómo dirigir la AMBA.

No son los Estudios Actuariales una especie de formulaciones mágicas estadístico-matemáticas que sirvan para resolver la cuestión de cómo debe orientarse y dirigirse la marcha de una AMBA a lo largo del tiempo o a intervalos de décadas o algo así. Nada más lejos de la realidad que esta suposición que bastantes personas hacen o incluso aceptan, creyendo que existen unos ciertos estudios actuariales tales que si se realizan dan como respuesta a quienes dirigen lo que hay que hacer para dirigir.

En efecto, en el mando, en la dirección, nada ni nadie puede suplir tal función superior. Esta dirección implica (partiendo de una formación básica imprescindible, por supuesto) — siempre, ante todo, esfuerzo de imaginación creadora para intuir o descubrir objetivos parciales o limitados o sea intenciones— que puedan ser conducentes a la consecución de la meta final. Y luego, se encargará a los órganos de estudio que analicen las posibilidades de éxito de cada una de esas intenciones y, en su caso, los requerimientos indispensables. Así pues unos estudios actuariales si no son respuesta a esos objetivos no sirven prácticamente para nada, es como dar vueltas a una noria sin agua.

En una AMBA hay, pues, que partir de la existencia de una dirección global de la marcha de la misma con los debidos conocimientos de todos los factores implicados en esa marcha, de sus interacciones o incidencia de intensidad diversa; es decir, de la muy compleja problemática general a fondo. Partiendo de aquí, esa dirección debe tener un idea lo más clara posible de cuáles serían las metas ideales a conseguir. Esta situación de planteamiento no es estática sino dinámica, porque los factores van variando con el tiempo, apareciendo o cambiando de intensidad (esto es poco más o menos como en cualquier empresa compleja). En el caso de AMBA es entonces cuando pueden venir ya a entrar en juego los «estudios actuariales», estos pues no son **nunca abstractos** sino **concretos**. A cada posible proposición u objetivo hay unas respuesta de viabilidad, cuanto más se concrete un objetivo, más concretas serán las respuesta de los estudios.

Normalmente las magnitudes en estos Estudios son tres: **El Colectivo** (como activo y pasivo en su heterogeneidad de edades, graduaciones, parentesco, sexo, estado civil, estadísticas de muerte, vida probable, etc.), el **Dinero** (capital Economía, Sistemas Financieros, regímenes de cuotas, prestaciones, carencias...) y el **Tiempo** (Años, meses...)

Se debe entender pues: a) que el conocimiento lo más exacto posible del colectivo en un momento t_1 , que se tome como inicial es esencial y hay que obtenerlo consultando fuentes directas; b) que partiendo de este conocimiento, los estudios actuariales como primera tarea deben dar a conocer la evolución probable de la vida de ese colectivo a lo largo del **tiempo** (momentos $t_2... t_n$ hasta un plazo «razonable» de «estabilización dinámica»; c) que cuando vayan llegando los momentos $t_2... t_n$ deben constatarse los previstos por los estudios actuariales —con la realidad actual— consultando otra vez las fuentes directas de información, es decir, actualizando ésta, y d) que el conocimiento de la evolución previsible o «normal» del colectivo debe tomarse no como **fin** de los estudios actuariales sino como **dato** o **principio** básico para nuevos estudios actuariales en los cuales entrarán en juego no solo la magnitud **Colectivo**, sino las magnitudes **Dinero** y **Tiempo** correlacionados entre sí (es decir no como antes con el estudio del colectivo en que, con la función tiempo, lo que se correlacionaba era la vida evolutiva de tal colectivo). Estas magnitudes **Dinero** y **Tiempo** son las que contienen el significado tangible de los objetivos parciales, intenciones o propósitos a que se aludía párrafos atrás.





ENTREGA DE CONDECORACIONES EN EL GABINETE DE AJEMA

El jueves día 6 de mayo se efectuó, en el Salón de Honor del Gabinete del excelentísimo señor Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, en el Cuartel General, la entrega de condecoraciones, otorgadas por Su Majestad el Rey, en atención a los méritos y circunstancias que concurren a los distinguidos con la Cruz del Mérito Naval. El acto estuvo presidido por el Ministro de Defensa, señor Oliart, acompañado por el Teniente General Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, los Jefes de Estado Mayor de los tres Ejércitos, el Subsecretario de Asuntos Exteriores y el Director General de Política Interior.

Antes de proceder a su entrega, el AJEMA, excelentísimo señor don Luis Arévalo Pelluz, dirigió unas palabras a los allí congregados, con las que quiso dejar constancia de su reconocimiento personal hacia ellos por su labor de ayuda y entrega incondicional a la Patria; cuyo único beneficio, dijo, ha sido trabajar en el logro de una España mejor. Quiso hacer público su agradecimiento al anterior Ministro de Defensa, don Agustín Rodríguez Sahagún, actual Presidente de Unión de Centro Democrático; del cual manifestó haber recibido aliento, comprensión y entusiasmo durante su ministerio, así como hacer constar la gratitud por parte de la Armada a través de la Cruz del Mérito Naval.

Se dirigió posteriormente a sus compañeros condecorados del Ejército y la Armada, para los que tuvo palabras de ánimo, y les exhortó a un permanente servicio a la Patria y dedicación total al cumplimiento de sus deberes.

La réplica estuvo a cargo del Presidente de UCD, don Agustín Rodríguez Sahagún, uno de los galardonados con la Gran Cruz del Mérito Naval; el cual, después de saludar a todos los asistentes, hizo resaltar su satisfacción por haberle sido concedida la oportunidad de corresponder a las palabras de AJEMA, en su nombre y en el de todos sus compañeros con él condecorados.

Tuvo un recuerdo para los tiempos pasados y compartidos como dijo en su plática «... en las horas de entrega y consecución de altos ideales que constituyen el denominador común de civiles y militares...». Expresó su afecto profundo por la Marina y estableció un parangón entre la configuración geográfica de España y su Armada. «... como un navío entrado en la mar, siempre adelante; lo que justifica la gran vocación marinera del español...». Hizo referencia a sus dos años de ministerio, a lo largo de los cuales, quiso dejar bien patente, haber recibido de sus hombres ejemplo de profesionalidad, competencia y abnegación.

Terminó diciendo que el distintivo que les había sido otorgado les serviría a todos de estímulo en el futuro para seguir entregándose en el mismo afán: «Defender los colores de la Bandera y trabajar por ella».

Por último rogó que se hiciera llegar a Su Majestad el Rey su más incondicional subordinación y al excelentísimo señor don Luis Arévalo Pelluz, le repitió su devoción por España, Su Majestad el Rey y la Armada.

Seguidamente tuvo lugar la imposición de la Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, en sus diversas clases a personalidades, Generales, Jefes, Oficiales, Suboficiales y personal civil al Servicio de la Administración Militar.

UN ACONTECIMIENTO EN MI VIDA, EMOTIVO E INOLVIDABLE

Quiero expresar en estas líneas el momento tan emotivo que viví en la mañana del día 6 de mayo actual, con ocasión del Acto de Imposición de Condecoraciones del Mérito Naval, que tuvo lugar en el Salón de Honor de este Cuartel General de la Armada.

Desde el primer momento se respiró espíritu castrense impulsado por la camaradería que allí existía entre todo el personal concurrente (Ministro de Defensa, Almirantes, Generales, importantes autoridades civiles, Jefes, Oficiales, Suboficiales, funcionarios civiles y contratados).

Las palabras concisas y determinantes del excelentísimo señor Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada don LUIS AREVALO PELLUZ dieron realce al acto; y en nombre de los condecorados, respondió de forma escueta, precisa y agradecida, el ex Ministro de Defensa y actual Presidente de UCD, excelentísimo señor don AGUSTIN RODRIGUEZ SAHAGUN.

Durante el vino español que fue ofrecido a continuación se reafirmó la unión entre todo el personal asistente, ya que de forma indiscriminada se intercambiaron charlas y comentarios dentro de un tono amistoso y muy humano.

En el aspecto particular del Jefe que suscribe, al ser esta mi primera condecoración, a la vez que me ha llenado de orgullo, en todo momento me sentí profundamente emocionado, y de forma especial, al verme prendida la Cruz del Mérito Naval. Tal distinción me ha marcado ya una línea muy clara a seguir para el resto de mi vida castrense:

- Cumplimiento y lealtad en el trabajo profesional.
- Sacrificio total por ESPAÑA.

CARTA PENSADA, ESCRITA... Y NO CURSADA A SU DESTINO

Al excelentísimo señor Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada don LUIS AREVALO PELLUZ

Mi respetado Almirante:

Cuando leyendo el Diario Oficial de este Cuartel General vi mi nombre inscrito entre aquéllos a quienes V.E. había distinguido con la Cruz del Mérito Naval, en sus distintas categorías, me llené de orgullo y de íntima satisfacción.

En ese momento no se me ocurrió pensar en mis pobres y escasos méritos, si es que los hubo. En mi petulancia, me veía al final —eso sí— pero en la misma lista de aquéllos que me precedieron con todo honor y, por supuesto, con todo merecimiento en el reconocimiento de unos méritos rendidos para el mejor servicio de la Patria a través de actividades de o para la Armada.

Ministros, historiadores, literatos, en una palabra, hombres que han descollado en la Política, la Ciencia, la Literatura, mezclaban sus figuras embutidos en severos trajes oscuros entre los azul marino (nunca mejor y más acertadamente expresado el adjetivo) con entorchados, dorados galones barrados con y sin «coca», o estrellas en sus bocamangas.

Y, curiosamente, se me ocurrió pensar que el acto de imposición de las Cruces otorgadas por V.E. encerraba un simbolismo que, en la mayoría de los casos, me atrevo a pensar que pasa desapercibido; el de que todos los allí presentes, militares o paisanos, constituíamos un fiel reflejo de la sociedad española en la que se encuentra no enquistada, sino inmersa, la familia castrense.

En repetidas ocasiones he oído y aún leído que el Ejército español es absolutamente popular porque, en la más genuina aceptación de esta palabra, procede del pueblo, y si en algún momento tuve mis dudas de ello, para convencerme de la certeza de esta aseveración, no tuvo sino fijarme en la cara de satisfacción con que V.E. acompañaba el hecho material de prender la Cruz en el pecho del galardonado.

Observé con profunda satisfacción la actitud, de franca alegría que V.E. iba adoptando, a medida que avanzaba en la columna de homenajeados y que yo intuí, podría deberse a nuestra presencia como galardonados en el acto. Está claro que a tal señor, tal honor; pero un mismo gesto, acompañado de ciertos matices, no sólo lo dignifica, sino que lo magnifica. Así V.E. pasó casi sin querer del protocolario abrazo a la cordial y humana sonrisa y además tuvo para todos y cada uno de nosotros unas palabras de afecto y cariño.

Y aquí, por segunda vez, quise ver lo cierto de esa frase de que el Ejército procede del pueblo. Porque ¿quién no tiene en España un familiar o amigo que no esté vinculado al Ejército? ¿Qué español, proceda de la clase social que sea, no se enorgullece de contar entre sus antecesores con alguno que en épocas pretéritas haya tomado parte en un hecho de armas de los que gloriosamente llenan las páginas de nuestra historia?

El Ejército es nuestro en la medida que nosotros somos de él, entonces no hay ninguna duda de que es total y absolutamente popular. Es la Milicia la que más y mejor promocionó a hombres que, extraídos de la más humilde condición social, pudieron llegar a la cumbre del Poder, hasta el extremo de que las Cortes españolas ofrecieron el Trono a un General que nació y vivió los primeros tiempos de su juventud en una humilde aldea de leñadores.

Yerran aquéllos que sólo ven en el Ejército al Espadón sangriento y no al Defensor de la Justicia, a la Imposición y no a la Disciplina, al color noble de la sangre y no a la sangre noblemente vertida, sin otra preferencia que la de amalgar a la hora de morir, unos mismos ideales por su Dios, por su Patria y por su Rey. Porque el pueblo no sólo está integrado en la Milicia a la hora de las prebendas. Por eso el pueblo español se mezcló con el Ejército en batallas en campo abierto o en guerrillas, pero siempre en defensa de sus mismos ideales. Zaragoza, Madrid, Bailén y tantos otros lugares de la geografía patria, se encuentran jalonados de tumbas españolas donde no existe más uniformidad que la que le prestaron unos mismos sentimientos de Patria y Honor.

Y ahora que está de moda, pueden ufanarse las feministas españolas de que nuestro Ejército fue seguramente el primero, donde de hecho y de derecho, se reconoció a una mujer del pueblo la categoría de Oficial, sin otra denominación que la popular de Agustina de Aragón, quien combatió sin descanso en los sitios de la Inmortal Ciudad y continuó su vida militar en el Ejército con el rango y empleo concedidos por Real Decreto hasta su «retiro» de la vida activa.

Y cuántos más españoles no vieron recompensados sus sufrimientos y heroísmos en los campos de batalla con el reconocimiento gubernamental de los grados y categorías ostentados en el ejército oponente.

Pero... hagamos descender a nuestra imaginación y bástenos mirar el espectáculo que ahora contemplamos: los uniformes militares y los trajes civiles (aún los de corte femenino, que de todo había) me hicieron entrever la sociedad española con el entramado del tejido que la sustenta, mezclándose lo castrense y lo civil, el lucimiento con el deber, la fatiga con el honor de la misma manera que viene repitiéndose en España secularmente.

En fin, mi Almirante, que sin quererlo y de un modo impreciso, mi mente ha divagado por derroteros alejados, pero no creo que ajenos. En definitiva, que el Ejército en España es NUESTRO (soy civil, aunque me honro en prestar mis servicios a la Administración Militar). Y si el dicho del principio y base de estos pensamientos es cierto —y he visto que sí lo es—, constituye para mí y para todos nosotros un orgullo y una satisfacción encontrarnos unidos a él en sus méritos, que no por lo que a mí respecta, en los míos.

Muchas gracias, mi Almirante, por la Cruz impuesta y por su humana cordialidad en la imposición, por su distinción y gentileza en la entrega.

Uno de los galardonados (Contratado)



CONCESION DE LA CRUZ ROJA DEL MERITO MILITAR A UN PILOTO DE «HARRIER»

Orden Ministerial núm. 437/97/81.—A propuesta del Almirante Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, de conformidad con lo informado por la Junta de Recompensas, y en atención a la valerosa actuación del Teniente de Navío don RAMON DIAZ-GUEVARA DOMINGUEZ que con motivo de colisionar con un buitre el avión que pilotaba salvó la pérdida de éste, acreditando una pericia, serenidad e iniciativa admirables, vengo a concederle la Cruz Roja del Mérito Militar, sin pensión, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de dicha Cruz aprobado por Decreto de 5 de Marzo de 1976 (D.O. núm. 121).

Recogemos a continuación el análisis que hace el Teniente de Navío DIAZ-GUEVARA del incidente, respetando por entero la forma analítica y serena en la relación de los hechos que él mismo nos expuso; lo que impide que pudiera omitirse, por error, algún punto fundamental y de especial importancia, que serán los que nos den la idea de la mucha pericia que supone pilotar un Harrier y las extraordinarias cualidades físicas y psíquicas que se exigen para su dominio.

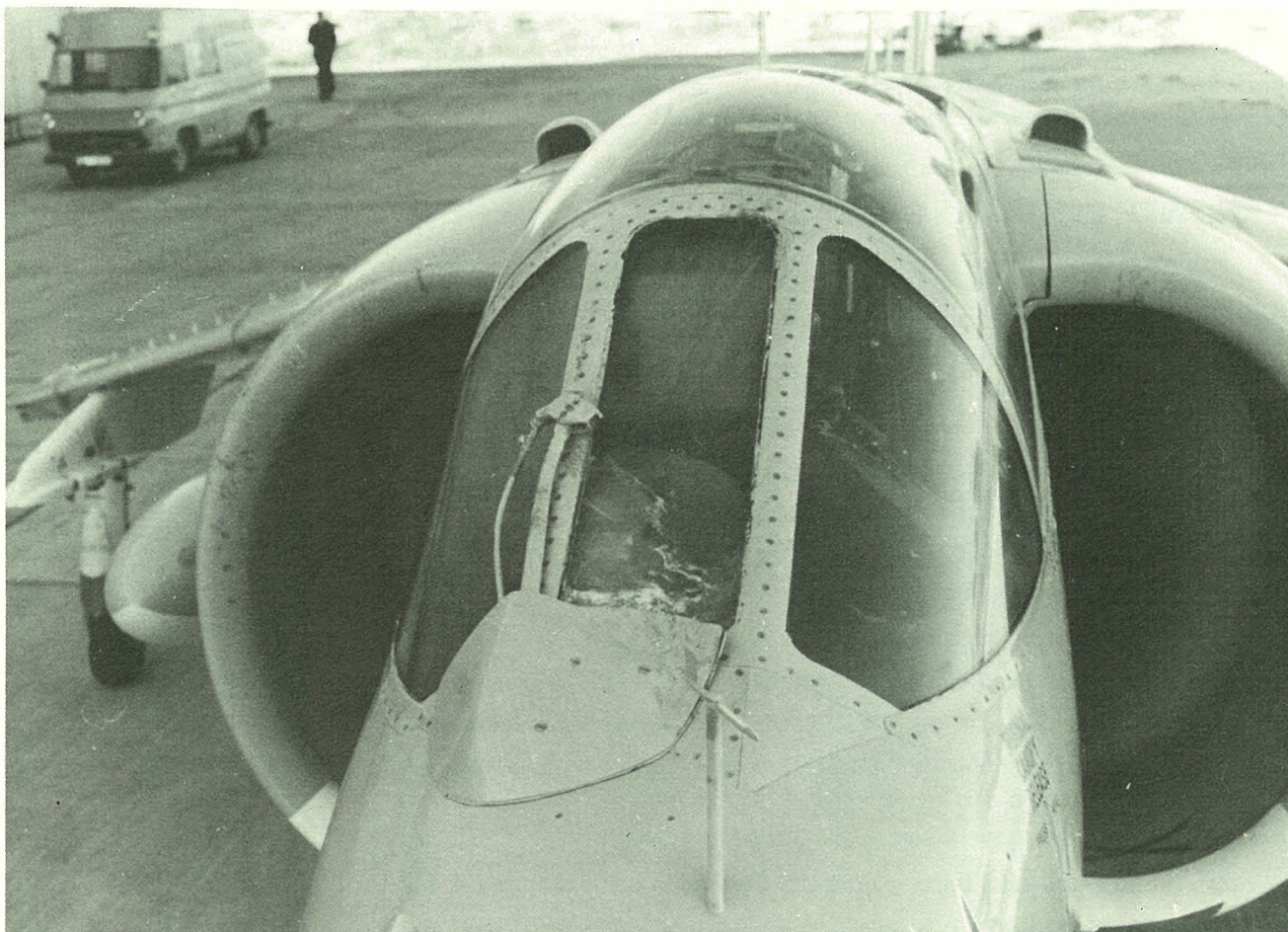
TENIENTE DE NAVIO GUEVARA:

«EL ANGEL DE LA GUARDA ME HIZO ECHAR EL BASTON HACIA ATRAS; ESTO ME SALVO YA QUE ERA LA UNICA MANIOBRA POSIBLE.»



- Estábamos realizando un vuelo a baja cota.
- Se trataba de bombardear un objetivo simulado.
- El piloto recibe un objetivo, su situación y hora de la acción.
- Este prepara el vuelo en detalle y a través de referencias concretas.
- Estos ejercicios se hacen en zonas fijas por seguridad.
- Cada piloto necesita llevar un acompañante que le ayude en caso de emergencia.
- Me acompañaba el jefe de la Escuadrilla que volaba más atrasado.
- Cerca del objetivo noté un impacto y un ruido. Un pájaro de gran tamaño se había estrellado contra el cristal de la cabina que se rajó sin llegar a romperse.
- Se me nubló la visión frontal y la del lado derecho.
- Fue un gran impacto físico y psíquico, desconocía lo que había pasado.
- No obstante este accidente se lleva «in mente».
- «El Angel de la Guarda me hizo echar el bastón hacia atrás; esto me salvó, ya que era la única maniobra posible.»
- Esto me permitió subir y compensar la pérdida de revoluciones. Vi en el lado izquierdo sangre en la turbina. No obstante, la temperatura no había subido. Seguí la emergencia como un autómata.
- Tuve que pasar a mando manual y la turbina reaccionó.
- Mantuve permanente contacto con el Jefe de la Escuadrilla.

- Pensaba que debía existir alguna avería irreparable en la turbina.
- Se hacía necesaria una toma de emergencia y decidimos volver a Rota, como aeropuerto más cercano y con mejores condiciones.
- El Jefe de Escuadrilla me fue guiando por el lado en que tenía visibilidad.
- El aterrizaje fue difícil, pero se hizo sin novedad.
- En el momento del impacto se da uno cuenta de que está ante una situación grave, y en segundos, revisa toda una vida.
- Tuve que vencer la tentación de activar el asiento lanzable y abandonar el avión.
- Todo sucede en pocos segundos.
- Primero revisión de vida.
- Luego uno se concentra en la emergencia.



(Viene de página 25)

En la madrugada del día 4 de junio y cuando la obscuridad de la noche era completa fondeamos frente a la playa comprendida entre Garrucha y Palomares.

Esta vez el madrugón, que lo hubo, no fue sin embargo exagerado. Para los veteranos era uno más, para los nuevos significaba una experiencia, solo aventajada por los ejercicios de adiestramiento. El desayuno fue rápido, la actividad era intensa, a la llamada de Zafarrancho de Combate Anfibio las dotaciones de los buques se afanaban para arriar embarcaciones, abrir bodegas, preparar maniobras de pontones, dar los últimos toques a la maniobra de gruas, plumas y un largo etc. Los infantes de Marina ponían a punto sus equipos, el armamento, ajustaban uniformes y correajes y algunos tomaban las pastillas antimareo pensando en que todavía tendrían una larga espera en embarcaciones o vehículos anfibios antes de abordar las playas.

En poco tiempo, alrededor de los transportes pulularon las embarcaciones prestas para ser cargadas, pequeñas luces rojas y verdes se dirigían a los círculos de espera en donde permanecerían hasta ser llamadas a las distintas estaciones de transbordo.

Esto empezó a los pocos minutos. Cuando las embarcaciones se abarloban a los buques mayores se arriaban las redes por donde, de cuatro en cuatro, los infantes con todo su equipo iniciaron el descenso; por los extremos de las redes era arriado el equipo y armamento colectivo. Conforme las embarcaciones quedaban cargadas se dirigían a los círculos de formación de olas para esperar a completar aquellas de las que formarían parte.

El tiempo era espléndido, sin viento, la mar en calma y una temperatura deliciosa. En este aspecto no podía pedirse más. Ningún imprevisto produjo retrasos y a las H-7 minutos se confirmó la hora H.

Los buques de apoyo de fuego simulaban iniciar sus preparativos artilleros, los Zapadores Anfibios, ya en la playa, comenzaron a dar sus informes sobre las rompien-

La Unidad de Demoliciones Submarinas, preparó las

demoliciones simuladas, que no las explosiones, las cuales fueron muy espectaculares. Las radios rompieron el silencio para comprobar su funcionamiento.

Los vehículos Anfibios se zambulleron en el agua y se dirigieron a la línea de partida formando las dos primera olas, a continuación las embarcaciones formaron las tres siguientes.

Pocos minutos antes de la Hora H los Harrier Matador ametrallaban las playas. Para nosotros esta novedad era muy importante: Era la primera vez que esto lo hacían nuestros propios aviones. Con anterioridad este ametrallamiento siempre había sido realizado por los aviones del Ejército del Aire o por nuestros propios Helicópteros.

A partir de entonces la progresión en tierra fue continuamente alimentada desde los buques. Conforme transcurrió el día, fue aumentando el calor. Pasamos mucho calor, pero estando inmersos en el cumplimiento del deber hay que reconocer que aunque sudamos, y mucho, no llegó a constituir un serio obstáculo.

El puesto de Mando del Comandante de la Fuerza de Desembarco que era el General del Tercio de Armada permaneció a flote junto con el del Almirante del Mando Anfibio.

De que el adiestramiento anfibio no es un juego fácil dejaron constancia los lesionados habidos, afortunadamente pocos y no graves. Los accidentados que lo requirieron fueron evacuados rápidamente en helicópteros al Hospital de Marina de CARTAGENA.

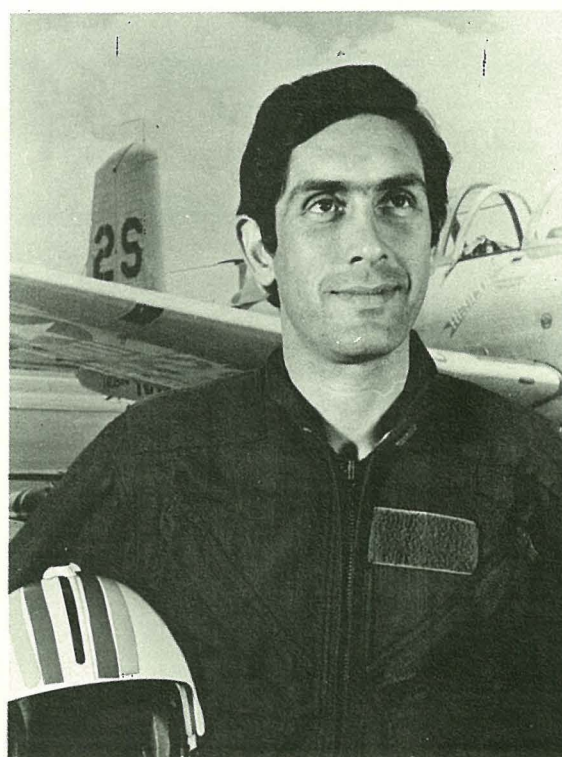
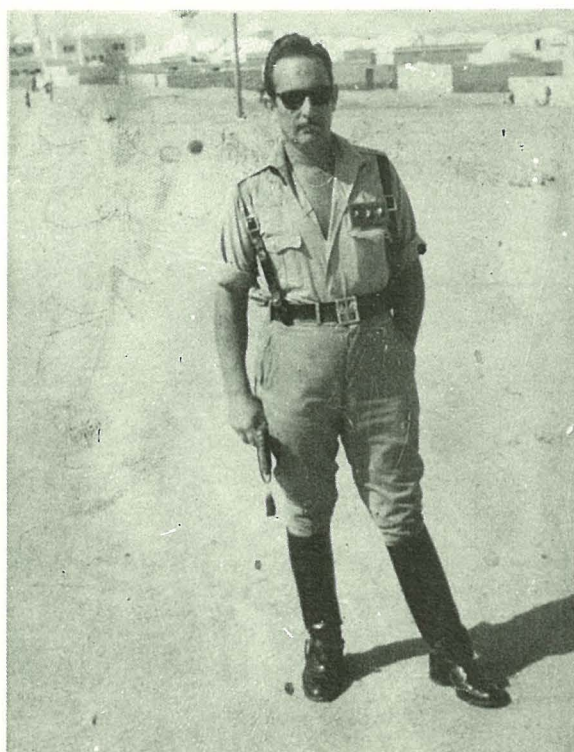
Durante cuatro días se prolongaron los ejercicios en tierra. Aviones del Ejército del Aire participaron a partir del D+1 en el apoyo aerotáctico. El buen tiempo no nos abandonó en ningún instante. En este caso fue un aliado que no produjo un solo motivo de queja.

El día 7 se realizó el reembarque y, en pocas horas, las playas volvieron a quedar vacías. A media tarde las proas de nuestros barcos surcaban de nuevo aguas mediterráneas en demanda de dos puertos entrañables: Málaga y Ceuta, donde durante tres fechas los hombres del Mando Anfibio y del Tercio de Armada continuaríamos hermanados antes del regreso a nuestras bases.

«CARTA ABIERTA A UN CAIDOS EN ACTO»

Publicamos en la página siguiente la carta que MAMEN JAUREGUI escribe a dos de nuestros héroes: su padre, el Capitán de Infantería don AGUSTIN JAUREGUI ABELLAS, muerto en acto de servicio en Edchera (Sahara) el día 13 de enero de 1958; el Teniente de Navío don CESAR JAUREGUI GARCIA, desaparecido en el mar pilotando un «Harrier» mientras efectuaban unos ejercicios en aguas de Mallorca, el día 28 de mayo de 1980. Estamos convencidos de que ha llegado a ellos como una muy cariñosa oración y que al escucharle cerca del Señor habrán sonreído convencidos de que su sacrificio fue fructífero, pues la semilla sembrada con amor y regada generosamente con sangre ardiente siempre crece y se multiplica.

Todos los que vestimos nuestro uniforme con legítimo orgullo, damos desde aquí las gracias a Mari Carmen, porque hijas y hermanas como ella hacen que estemos seguros de marchar por el buen camino.



PADRE Y UN HERMANO DE SERVICIO»

...«En el último puerto nos encontraremos, la diferencia está en la elección de las travesías».

Sentía tan profundamente ligada a mí vuestra presencia, que esta soledad se me hacía injusta... Pero el tiempo hace de bálsamo para el dolor del alma y hoy puedo enjuiciar serenamente el significado transcendental de vuestra partida.

La vida se me ha presentado con sus auténticas perspectivas, como si hubiese descubierto la cuarta dimensión en el espacio, ya que sin ella no es extraño que nos encontremos desorientados y perdidos, inmersos en un mundo de dudas y vacilaciones. Comprendo ahora la inutilidad de afanarnos en alcanzar «metas volantes» que nunca llegarán a colmar nuestro ansia de triunfo. Y es que, en ocasiones, somos tan insignificantes que nos da miedo mirar hacia arriba; fijar nuestros objetivos en lo más alto, sin querer ver que los cobardes son los que siempre pierden.

Os doy gracias por enseñarme el camino a seguir, por legarme vuestro ejemplo en vida y fortalecerme con la lección sublime de vuestra muerte. Por haber hecho de vuestra vida un libro único e inapreciable, un manual de ayuda para mi espíritu y mi razón.

Estoy orgullosa de que vosotros no os hayáis conformado con la mediocridad, que se esfuma en el aire y no deja rastro en ningún sitio; de que hayáis conseguido los laureles de la eternidad con la huella de vuestro paso.

¿Acaso el libro termina cuando el autor le pone punto final con su firma? Es entonces cuando realmente empieza a vivir; cuando el mundo conoce a su creador, cuando se beneficia de su obra y, cuando se hace inmortal en la mente de todos aquellos que han aprendido algo a través de él.

Vuestra muerte es la rúbrica que termina con una etapa ejemplar para abrir una nueva que será mi modelo para siempre.

He aprendido a no sentir sólo la soledad de la ausencia física, sino a guardar el más precioso tesoro que me habéis dejado como compañía y guía: vuestro recuerdo, que será lo que me mueva a la superación en todas las empresas en que me empeñe, y lo que me da firmeza en la defensa de mis ideales.

Sólo espero ser merecedora de vuestro legado y digna depositaria de vuestra raza.

MARIA DEL CARMEN JAUREGUI GARCIA

ENTREGA DE LA BANDERA NACIONAL A LA E.T.E.A

A 12,00 horas del día 7 de marzo, en la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada, tuvo lugar la solemne ceremonia de entrega de la Bandera Nacional a dicha Escuela donada por las más representativas Corporaciones, Centros y Entidades de la ciudad de Vigo.

El acto fue presidido por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, excelentísimo señor don Luis Arévalo Pelluz, que fue recibido a su llegada a la ETEA con los honores de ordenanza, pasando revista a continuación a las Fuerzas, que le rindieron honores, compuestas por el Batallón de Alumnos de la Escuela y una Compañía del Regimiento Murcia número 42 del Ejército de Tierra.

Acompañaron a su excelencia en la presidencia militar el Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico, excelentísimo señor don Miguel Romero Moreno; el Capitán General de la 8ª Región Militar, excelentísimo señor don José Fernández Posse; el Vicealmirante Comandante General de la Flota, excelentísimo señor don Manuel M. Manso Quijano; el General Gobernador Militar de la Provincia de Pontevedra, excelentísimo señor don Fernando Rivera Iglesias; el Contralmirante Director de Enseñanza Naval, excelentísimo señor don Gabino Aranda Carranza; el Coronel Jefe del Sector Aéreo,

ilustrísimo señor don Antonio Fernández García; el Comandante Militar de Marina de Vigo, ilustrísimo señor don Luis Lago López; antiguos Comandantes de la ETEA Vicealmirante, excelentísimo señor don Jacinto Ayuso Serrano; Contralmirante, excelentísimo señor don Ignacio Cela Diz, y Capitán de Navío ilustrísimo señor don Tomás Valdés Ibáñez, y Jefes de Dependencias y Unidades del Ejército, Marina, Guardia Civil y Policía Armada de la provincia.

En la presidencia civil se encontraban: el Gobernador Civil, excelentísimo señor don Joaquín Borrel Mestre; el Presidente de la Audiencia Provincial, ilustrísimo señor don Mariano Rajoy Sobredo; el Presidente de la Xunta de Galicia, ilustrísimo señor don José Quiroga Suárez; el Fiscal de la Audiencia Provincial, ilustrísimo señor don Antonio J. Varela Feijoo; el Alcalde de la ciudad de Vigo, ilustrísimo señor don Manuel Soto Ferreiro; el Juez Decano de Vigo, ilustrísimo señor don Julián Sansegundo Vegazo; Diputados de la Provincia residentes en Vigo y donantes de la Bandera.

Actuó como madrina de la entrega la esposa del alcalde de Vigo, ilustrísima señora doña Purificación del Palacio de Soto, quien después de bendecir la Bandera por el capellán de la ETEA, pronunció las siguientes palabras:

Quisiera, al dirigirme a todos los presentes, ser capaz de expresar con mis palabras la grandísima emoción que siento.

Cuando hace unos meses me ofrecieron la posibilidad de ser madrina de la entrega de la Bandera de la ETEA, me hizo muchísima ilusión el poder vivir una experiencia que a tan pocas mujeres les es accesible.

Meditando todos estos días sobre este honor, se ha ido formando en mi interior una gran sensación de responsabilidad y una progresiva identificación con este acto que hoy celebramos.

Se le hace entrega hoy a la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada, de la enseña nacional donada, podemos decir, que por la ciudad de Vigo en su conjunto.

No me resulta difícil por las vinculaciones de mi familia, con la Armada y el Ejército, el comprender el honor que para la ETEA y para sus hombres representa el recibir esta Bandera de la Patria a la que sirven.

Es precisamente ese honor el que yo vengo hoy a compartir con vosotros, con el mismo profundo orgullo que sé que sentimos todos. Sé también que el prestigio de que goza la ETEA la hace acreedora y digna de ese honor y ese orgullo.

Pero aún debo ir más lejos, puesto que en madrina vuestra, de esta entrega, acabo de convertirme, y como tal, os he representado ante la Bandera. Por ello, y en cierta forma, con esta representación me hago solidaria con vosotros en su custodia y defensa, que en el limitado margen de mis posibilidades podéis estar seguros, siempre haré.

Recibid, pues, Comandante de la ETEA, esta Bandera de España donada por la ciudad de Vigo, como muestra rotunda y significativa del afecto y reconocimiento que siente hacia esta Escuela y de los múltiples lazos que la unen a la Armada española, al ser el vigués un pueblo que sintió, siente y sentirá en lo más profundo de su ser, el mar y todo lo que ello significa.

Hizo entrega a continuación de la Bandera al Comandante-Director de la ETEA, Capitán de Navío don Eliseo Alvarez-Arenas Pacheco, quien dijo:

«Con vibrante emoción recibo esta Bandera concedida recientemente a la ETEA, sufragada por distinguidas corporaciones y entidades viguesas y entregada por ese símbolo maravilloso e inmenso que representa el pueblo de Vigo. Esta emoción y respeto mío son sólo débil reflejo, estoy seguro, de los sentimientos que en este instante, hombres de la ETEA, avivan vuestro espíritu. Sentimientos que en vosotros y en mí brotan de la conciencia de responsabilidad que nos domina a todos. Somos responsables de honor, de gratitud y de obligación. De honor por el hecho de entrar en posesión de Bandera propia; de gratitud hacia quienes nos la han concedido y nos la han entregado; de obligación hacia todo el inmenso y viviente ideario que la Bandera Patria representa. El honor y la gratitud se expresan mediante el gesto y el talante, y el vuestro claramente está de manifiesto ante la personalidad que nos preside, el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, las autoridades que con él acuden a este acto, el pueblo entero de Vigo que nos ve y que nos oye son vuestros sentimientos sinceros y válidos. La obligación exige acaso en este acto castrense y marinero un detenido examen, una pausa para ejercitar sentimientos y convertirlos y materializarlos en realidades, en hechos y en consecuencias suficientes. Al entrar, pues, en posesión de bandera propia, justo premio a una trayectoria de eficacia al servicio de la Armada y de España, es forzoso responder a este honor que se hace a vosotros, a nosotros los que estamos en este momento en la ETEA, a aquellos que pasaron por aquí y que por ese hecho tienen un sitio de preferencia en este rincón del inmenso solar de la Armada; a aquellos que por azar de la profesión tengan que venir aquí algún día a adiestrarse en estas aulas y a perfeccionar sus cualidades de hombres y de miembros de las Fuerzas Armadas La respuesta a esa obligación ha de llevarnos a todos a intensificar nuestra dedicación a la Armada, a renovar constantemente el juramento que hicimos hace muchos o pocos años de respetarla, hacerla respetar, y defender a la bandera que se nos encomienda; a amar a la Mar que es nuestra vida a la Armada que es nuestra inmensa familia y a España que es y seguirá siendo nuestra madre eterna».

«A partir de este momento —dijo más adelante— los hombres de la ETEA, siendo como son siempre caballeros, son caballeros andantes de la Mar, caballeros navegantes en posesión de bandera propia y con dama a la que dedicarse. Nuestra dama es la alcaldesa de este honrado pueblo gallego trabajador, pueblo de España. Por la patria, por su dama trabajará la ETEA en paz para bien de España y de la Armada, y luchara si la guerra llega con los hombres y por las mujeres de España, por la gloria de la Armada y el honor de su bandera. Al hacer entrega ahora al abanderado que por primera vez va hacerla ondear al viento y mostrarla en todo su esplendor, hago votos y pido a Dios por la ETEA, por su Bandera y su madrina, por la Armada, por el Rey y, por encima de todo, en el pináculo de nuestras ambiciones y en las ansias de nuestro corazón, por España».

Se celebró después el Santo Sacrificio de la Misa, en cuya homilía el capellán de la ETEA don Antonio Mateu Oros dijo, entre otras cosas:

«Resaltando la grandeza del acto, que con la bendición de la Bandera, Misa y Eucaristía, que forman parte de la ceremonia, se quiere significar la parte activa que la Iglesia tiene en esa entrega de la Bandera. La Iglesia apoya esa entrega de la bandera porque sabe que la bandera es el emblema y símbolo de la Patria, y la Iglesia ama a la Patria y reconoce los significados de los símbolos y emblemas. Y como prueba de ello basta abrir el Antiguo Testamento y comprobar que en esas revelaciones y esas relaciones que Dios tenía con el pueblo escogido, siempre era a base de símbolos, de signos y de emblemas. Los símbolos y los signos hasta tal punto que en la mayoría de los milagros utilizaba unos símbolos sensibles, y cuando instituyó los Sacramentos, dijo que la Bandera es lo mismo que la Patria y el depósito de entrega y renuncias que todos los buenos ciudadanos hacen a la Patria. La Bandera es el testimonio vivo de nuestras promesas y de nuestras ofrendas, nuestros sacrificios incluido muchas veces el sacrificio del derramamiento de la sangre.»

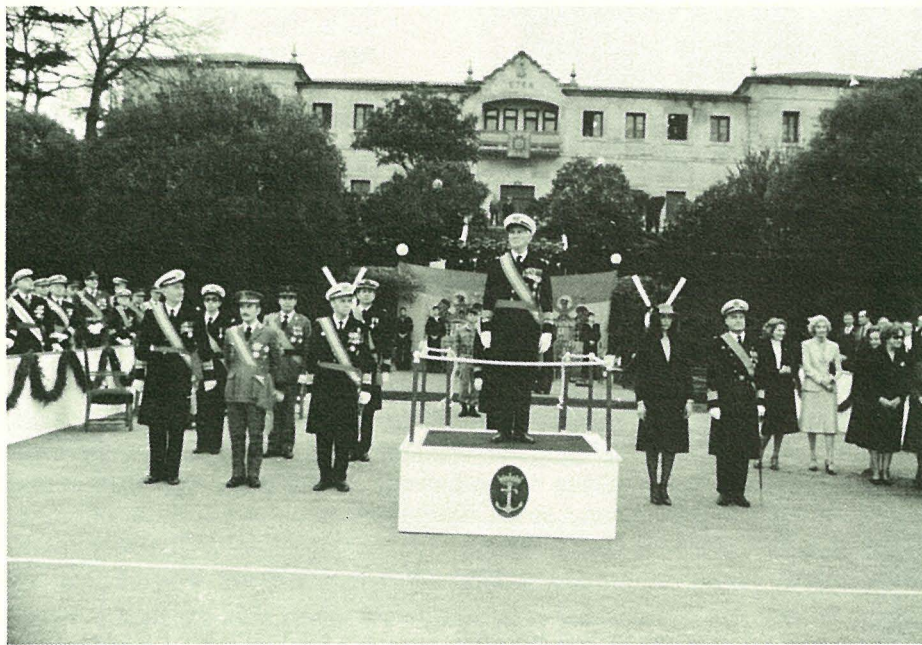
Finalizada la ceremonia se celebró el desfile de las tropas ante su excelencia.

A continuación los asistentes se dirigieron al nuevo Cuartel de Alumnos «José Luis Díez», que fue inaugurado oficialmente por el Almirante Jefe

del Estado Mayor de la Armada, descubriéndose una placa conmemorativa.

El cuartel «José Luis Díez» tiene cabida para 750 alumnos y está dotado de cafetería, salón múltiple y fonoteca.





ENTREGA DE MANDO EN



El 24 de abril de 1981, a las 12,00 horas, tuvo lugar la entrega de mando de la Base Naval de Rota por el Vicealmirante, excelentísimo señor don Ricardo Cruz Requejo, al Contralmirante, excelentísimo señor don Gabino Aranda de Carranza.

En la explanada de armas se hallaban formadas las compañías de Marinería e Infantería de Marina de guarnición en dicha dependencia, una compañía de las Fuerzas de la Marina americana y las Bandas de Música, Cornetas y Tambores del Tercio Sur.

Presidió el acto el Almirante, Capitán General de la Zona Marítima, excelentísimo señor don Vicente Alberto y Lloveres, a quien a su llegada le fueron rendidos los honores de ordenanza, pasando a revistar las Fuerzas en unión del Vicealmirante Cruz Requejo. A continuación pasó a la tribuna presidencial, donde le acompañaron, además de los Almirantes citados, el Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima, Excelentísimo señor don Ramón Ribas Bensusan; el General Jefe Accidental de la 2.^a Región Aérea y del Mando Táctico, Excelentísimo señor don Juan de Leste Cisneros; el Capitán Render Crayton, Jefe de las Actividades Navales Americanas en España y el Coronel de Aviación Tobin, del JUSMAAG, en Madrid.

En palcos próximos, acompañados muchos de ellos por sus esposas, se encontraban Almirantes, Jefes, Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Armadas, así como el Secretario General del Gobierno Civil, Alcalde de Rota y Puerto de Santa María y otras autoridades y representaciones civiles.

Comenzó el acto con unas palabras del Almirante Alberto y Lloveres, felicitando por su ascenso al Vicealmirante Cruz Requejo, que cesaba —dijo— tras año y medio de fructífera labor, precisando que se había ganado el afecto y respeto tanto del personal español de la Base como del americano. Destacó las estrechas relaciones mantenidas con la Marina de los Estados Unidos y dio a conocer la felicitación recibida del Comandante Jefe de las Fuerzas Americanas en Europa tras su visita a la Base, por lo que se complacía expresar su felicitación al Vicealmirante Cruz Requejo. Felicitó, asimismo, al Contralmirante Aranda de Carranza por su nombramiento para el mando de la Base, de quien esperaba también una importante labor.

A continuación, el Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima, Contralmirante Ribas Bensusan, dio lectura a los Reales Decretos de nombramiento de Jefe del Arsenal de El Ferrol del Caudillo al Vicealmirante Cruz Requejo y del nuevo Jefe de la Base Naval de Rota, pronunciando seguidamente el Capitán General la fórmula reglamentaria de la entrega de mando, que finalizó con un viva España.

Terminó la brillante ceremonia con el desfile de las Fuerzas, al mando del Capitán de Corbeta Garrido.

Palabras pronunciadas por el Almirante Capitán General de la Zona Marítima del Estrecho, Excmo. Señor Don Vicente Alberto y Lloveres.

LA BASE NAVAL DE ROTA

«NOS REUNIMOS HOY AQUI PRESIDIDOS POR LA VENERADA PRESENCIA DE LA SAGRADA ENSEÑA DE LA PATRIA PARA CELEBRAR EL SOLEMNE ACTO MILITAR DE LA ENTREGA DE MANDO DE LA BASE AERONAVAL DE ROTA, POR EL VICEALMIRANTE CRUZ REQUEJO AL CONTRALMIRANTE ARANDA CARRANZA.

EL RECIENTE Y MEREcido ASCENSO A VICEALMIRANTE DEL CONTRALMIRANTE CRUZ REQUEJO NOS PRIVA A PARTIR DE HOY DE SU PRESENCIA ENTRE NOSOTROS, EXACTAMENTE CUANDO SE CUMPLE AÑO Y MEDIO DE SU TOMA DE POSESION EL 24 DE OCTUBRE DE 1979.

DURANTE ESTE TIEMPO, CON SU CLARO SENTIDO DEL MANDO Y DE LA AUTORIDAD, SU RAPIDEZ DE DECISION, SUS GRANDES VIRTUDES HUMANAS Y SUS ALTAS CUALIDADES PROFESIONALES, HA SABIDO GRANJEARSE EL RESPETO, EL AFECTO Y EL APRECIO DE TODOS, TANTO ESPAÑOLES COMO AMERICANOS.

AL FELICITARLO POR SU BRILLANTE ACTUACION DURANTE EL TIEMPO EN QUE OSTENTO ESTE MANDO, LE DESEO ALCANCE EL MISMO EXITO EN SU NUEVO E IMPORTANTE DESTINO.

ME COMPLAZCO EN DESTACAR AQUI, QUE EL ALMIRANTE RONALD J. HAYS, COMANDANTE EN JEFE DE LAS FUERZAS NAVALES DE LOS ESTADOS UNIDOS EN EUROPA, DURANTE SU VISITA EN DICIEMBRE PASADO, QUEDO MUY FAVORABLEMENTE IMPRESIONADO POR LAS ESTRECHAS RELACIONES ENTRE LAS DOS MARINAS, QUE EN SU OPINION SOLO PUEDEN LOGRARSE CUANDO EXISTE UN PROFUNDO ENTENDIMIENTO Y UNA FUERTE COLABORACION.

AL PUBLICAR HOY AQUI LA FELICITACION QUE CON MOTIVO DE DICHA VISITA EL ALMIRANTE HAYS TRANSMITIO AL VICEALMIRANTE CRUZ REQUEJO, QUIERO HACERLA EXTENSIVA AL CAPITAN RENDYER CRAYTON QUE EN TODO MOMENTO HA COOPERADO CON LEALTAD Y ENTUSIASMO, FACILITANDO GRANDEMENTE LA LABOR DEL MANDO.

POR ULTIMO FELICITO AL CONTRALMIRANTE ARANDA CARRANZA, TAN LIGADO FAMILIARMENTE A ESTA TIERRA, POR EL MANDO QUE VA A ASUMIR Y EN EL QUE NO DUDO QUE, CON EL ENTUSIASMO Y LEALTAD DE TODOS SUS SUBORDINADOS, ALCANZARA TAMBIEN BRILLANTES EXITOS PARA EL MEJOR SERVICIO DE LA ARMADA Y PARA HONRAR CON ELLO A NUESTRA AMADA ESPAÑA.»

DESPEDIDA DEL CONTRALMIRANTE DIRECTOR DE ENSEÑANZA NAVAL

«HAN PASADO DOS AÑOS Y MEDIO DE AQUEL SALUDO QUE DIRIJI CON OCASION DE MI INCORPORACION A ESTE PUESTO. DOS AÑOS Y MEDIO CON VOSOTROS Y EN EL MISMO EMPEÑO.

CIRCUNSTANCIAS USUALES DE NUESTRA CARRERA DETERMINAN MI CESE EN ESTA DIRECCION, Y A MODO DE BALANCE HE REPARADO MIS PREOCUPACIONES Y QUEHACERES A LO LARGO DE MI DEDICACION A «DIENA».

HA SIDO PARA MI UNA EXPERIENCIA APASIONANTE. ACUDI A ELLA CON VERDADERA ILUSION Y SI HE DE SER SINCERO CONFIESO QUE ME MARCHO CON LA IMPRESION DE UNA LABOR INCONCLUSA, Y CON EL DESEO AUN DE ACALLAR AQUELLA ILUSION CON QUE ACUDI.

COMO DECIA EN MI SALUDO, AL ENTRAR EN CONTACTO CON EL ELEMENTO HUMANO HA SIDO UNA DE LAS FACETAS MAS INTERESANTES DE MI LABOR.

CREO SINCERAMENTE QUE SI HE PODIDO HACER ALGO EN LA «DIENA» EN ESTE TIEMPO —Y NO ES RECURRIR AL SOCORRIDO TOPICO— HA SIDO POSIBLE GRACIAS A LA ENTUSIASTA COLABORACION QUE TODOS LOS QUE ESTAN BAJO ESTA ORBITA HE RECIBIDO.

RECUERDO QUE EN MIS COMIENZOS OS HICE UNA LLAMADA PIDIENDOOS VUESTRAS SUGERENCIAS Y PROPUESTAS, YA QUE CONSIDERO IMPRESCINDIBLE QUE, A TODOS LOS NIVELES, SE LES PERMITA EJERCITAR SUS JUICIOS E IDEAS, ALIVIANDO A SU VEZ AL MANDO EN SU TRABAJO. NO ME HAN FALTADO, Y HAN SIDO ALTAMENTE POSITIVAS, Y ELLO ME DA DERECHO A CONSIDERAR MI LABOR COMO UNA LABOR DE EQUIPO.

LA RECOMPENSA MEJOR, SIN DUDA, SERA LA SATISFACCION INTERIOR DEL DEBER CUMPLIDO, Y SI PARA ALCANZAR EL EXITO ES INDISPENSABLE QUE NOS SATISFAGA Y ENTUSIASME LO QUE HACEMOS, NO SE SI ESTA LO HABRE PODIDO CONSEGUIR, PERO SI PUEDO ASEGURAROS QUE ESA PREMISA NUNCA HA FALTADO EN MI DEDICACION DIARIA.

MUCHAS GRACIAS A TODOS POR VUESTRA COLABORACION, QUE NO DUDO QUE SEGUIREIS PRESTANDO A ESTA DIRECCION.»

EXPO/OCIO 81

La Armada Española, también en esta ocasión, ha sido testigo del espectacular éxito de esta Feria, que obedece, en esencia, a haber acertado al ofrecer todo lo que podía satisfacer las necesidades de la creciente y masiva demanda social, a través de un abanico de sugerencias para llenar ese hueco, a menudo vacío, del tiempo libre.

La Marina, como única representación de las Fuerzas Armadas, ha sido la «estrella» o mejor «el Invitado de Honor», en este acontecimiento comercial, cuya finalidad es formativa e informativa; y ha querido hacer acto de presencia en esta Exposición sobradamente conocida por su enorme aceptación popular.

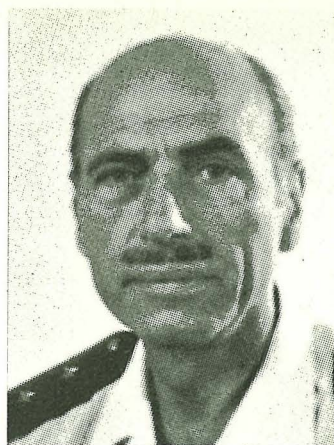
En la edición de EXPO/OCIO del año 80, se incorporó por primera vez un sector dedicado a la Náutica, que este año ha registrado un fuerte incremento, llegando incluso a ocupar el primer lugar por el número de metros cuadrados en los que se ha desarrollado. La participación en una Muestra de características tan heterogéneas, está sobradamente justificada si recordamos la importante parcela marinera que existe dentro de cada español; ese espíritu inquieto, combativo y viajero, cuyo mayor exponente y más clara representación es la Marina. Si bien el Salón Náutico de Madrid está especialmente enfocado a los aficionados a la Náutica de la zona centro, la Armada ha contribuido a su propia divulgación social, dentro de este marco, a través de su aportación a la EXPO/OCIO. La misión del Stand de la Armada ha consistido en enseñar la Marina actual al público, a esas personas que por razones geográficas pudieran estar alejadas de ella, acercarlas y mostrárselas a través de sus hombres y de sus medios. El stand estuvo atendido por dos Oficiales, dos Suboficiales, una señorita, tres marineros y varios miembros de la Policía Naval. Su función primordial era atender los requerimientos del público y dar la información adecuada sobre cualquier tema que se les presentara. Entre el material que se llevó a la Exposición se contaba con fotografías, maquetas, programas de Enseñanza Naval, metopas, bitácoras; y como material de propaganda, pósters, folletos, postales, etc. Tuvo una especial acogida el Arma Aérea —gran desconocida para la mayoría de las personas que acudían a visitar la Exposición—.

El objetivo inmediato es el de potenciar el intercambio y la comunicación. La Armada pone a disposición de los jóvenes diversas posibilidades de orientación para su vida profesional, y recibe todo un bagaje de comentarios de apoyo y críticas, siempre constructivas, si se sabe extraer de ellas lo positivo y con ello construir lo que ha de ser una Empresa Común. De ahí la enorme responsabilidad de su labor de proyección al exterior a través de la gente y de los medios de comunicación social. Este compromiso con la sociedad ha sido asumido y se ha visto reflejado en el cuidado que se puso para la organización del stand, en cuanto a su decoración y sistema informativo. La curiosidad que despertó el departamento era evidente dada la enorme repercusión e influencia de la Marina en la sociedad actual. Su huella está patente, tanto en las tendencias de la moda en el vestir (como se podía ver en las prendas y complementos que se vendían en los diferentes stands que rodeaban al de la Armada), como en el campo de la decoración (quedando esto patente en las casas de decoración representadas, cuyos stands se encontraban repletos de efectos marineros, desde llaveros, mecheros, mesas, muebles, hasta bitácoras fielmente reproducidas de las originales).

Dentro de la EXPO/OCIO, la importancia del departamento dedicado a la Armada, ha merecido una situación privilegiada. Su localización era muy fácil, ya que se destacaba gracias a la vistosidad de su fachada, ornamentada con dos cañones y un mascarón de proa del siglo XVIII, traídos de Valencia, donde fueron destinados a una exposición con motivo de la celebración del Día de las Fuerzas Armadas el pasado año.

La gente que iba a visitar el Salón de Madrid, se sorprendía, en principio, al encontrar un stand dedicado a la Armada, se acercaban con curiosidad y terminaban interesándose vivamente por todo cuanto allí se ofrecía. En las personas se notaba un interés muy especial y deseos grandes de conocer al máximo la vida y el entorno de la Armada Española. Es por esto que debe darse una importancia muy primordial a todo este tipo de acontecimientos de ámbito social y cultural, ya que en ellos se pretende reflejar y transmitir su imagen. Es innegable que sólo se quiere lo que se conoce, y el interés de la gente es palpable. A nosotros corresponde la función de mostrarla al exterior, abrir la escotilla y dejar que todo el que esté interesado pueda acceder a ella.

La EXPO/OCIO 81, celebrada en el recinto ferial de la Casa de Campo y convocada por IFEMA (Institución Ferial de Madrid), tuvo lugar el día 23 de abril y finalizó el 3 de mayo. Se llevó a cabo con un apretado calendario de actividades de toda índole: cine, conciertos, teatro, conferencias, etc., que se fue desarrollando a lo largo de sus nueve días de duración, cinco de los cuales eran festivos, lo que nos hace comprender mejor la avalancha de gente que se volcó sobre esta Feria del Tiempo Libre. Se estableció en cuatro pabellones diferentes; Náutica, Música, Caravaning y Filatelia, perfectamente atendidos por las azafatas y completos al máximo, dado la gran cantidad de expositores que concurrieron que superaron, con mucho, el número registrado el pasado año.



A DON TOMAS MUÑOZ TENREIRO, Teniente de Infantería de Marina.

Fallecido en día 8 de junio de 1981

¡ADIOS, QUERIDO AMIGO!

QUE SENTIMIENTO Y TRISTEZA MAS PROFUNDA SE OBSERVABA EN TODA LA NUMEROSA CONCURRENCIA QUE EN LOS MOLINOS DABAMOS EL ULTIMO ADIOS A DON TOMAS O MUÑOZ, COMO INDISTINTAMENTE LE HEMOS LLAMADO EN SU DILATADA VIDA MILITAR, LOS QUE TUVIMOS LA SUERTE DE CONVIVIR O COMPARTIRLA CON EL.

- SI, SUERTE DE COMPROBAR Y RECOGER ALGO QUE DE TANTA HOMBRIA COMO ENCERRABA SU PEQUEÑA PRESENCIA.
- SI, SUERTE DE COMPARTIR SU INMENSA HUMANIDAD.
- DE OBSERVAR ADMIRADO SU ALTO GRADO DE PROFESIONALIDAD TANTO EN ASPECTOS DE SU CUERPO COMO ADMINISTRATIVOS EN LOS DESTINOS DE OFICINAS QUE CON TANTA HONRADEZ Y EFICACIA HA DESEMPEÑADO.
- DE DISFRUTAR DE SU AMENA CONVERSACION EN TEMAS MUY VARIADOS QUE CON PROFUNDIDAD DOMINABA, O DE ADMIRAR SU SILENCIO EN AQUELLOS OTROS EN QUE NO QUERIA PARTICIPAR POR NO CONOCERLOS A FONDO O POR MOTIVOS ESPECIALES.
- EL GRAN SENTIDO DE COMPAÑERISMO QUE DEMOSTRO EN TODOS SUS DIFERENTES DESTINOS.
- SU TRATO EXQUISITO CON SUS SUBORDINADOS.
- SU ELEGANCIA EN EL ACATAMIENTO DE LAS ORDENES O INSTRUCCIONES DE SUS SUPERIORES, SIN ROZAR NUNCA LA MAS MINIMA SOSPECHA DE INDISCIPLINA, NI DE EXCESIVA SUMISION.
- ERA TANTA SU GRANDEZA QUE, HASTA SU REAL MADRID, PRESINTIENDO SU MARCHA DEFINITIVA, LLEGO DESMORALIZADO A SUS GRANDES COMPROMISOS DE FINAL DE TEMPORADA, Y YA CUANDO LES TENIA A SU ALCANCE, LOS PERDIO.

EN FIN, TOMAS QUE GRATO RECUERDO HAS DEJADO EN TODOS LOS QUE HEMOS TENIDO LA SUERTE DE CONOCERTE, TE AÑORAREMOS POR VIDA.

LA BANDERA DE ESPAÑA

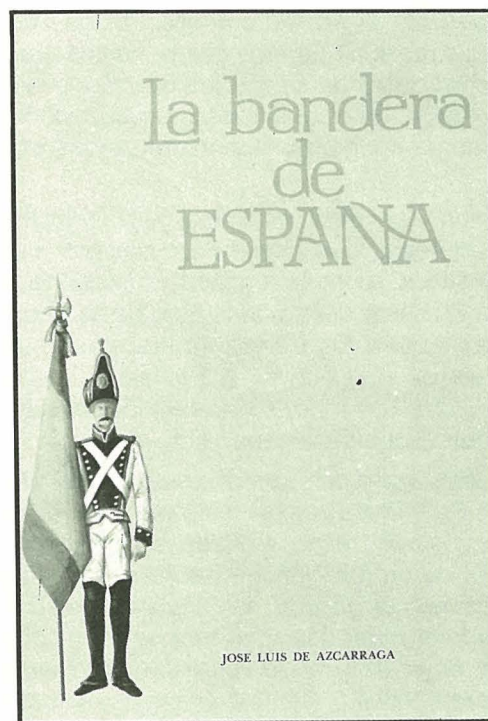
Tenemos, ante los ojos, un libro bellamente ilustrado, de perfecta edición y cómodo manejo, con un número limitado de páginas pero rebosante de excelente contenido literario, que, según vemos en su portadilla, se debe a José Luis de Azcárraga, bajo el título de LA BANDERA DE ESPAÑA. Y como nos ha parecido que puede ser interesante ofrecer en este Boletín del Departamento de Personal algunos comentarios sobre dicha obra, hemos visitado a su autor, en su despacho oficial de Ministro Togado de la Armada, y mantenido con él este diálogo:

— *Cómo se le ocurrió, mi general, escribir este libro?*

—No fui yo el primero en sugerirlo, sino el AJEMA, por igual iniciativa de los Ministros de Defensa y Cultura que con ocasión de una visita conjunta al Museo Naval, el pasado mes de junio, quienes al admirar sus vitrinas y en especial la número XVIII, que contiene los diseños originales del concurso convocado por el Rey Carlos III para dotar a los buques de nuestra Armada de un nuevo pabellón, pensaron que era urgente y necesario explicar a los niños y jóvenes de España y de una manera muy sencilla la historia de nuestra Bandera. Esta fue la verdadera raíz del libro que yo, parafraseando otra publicación, por desgracia muy desafortunada, he comentado que éste puede ser «el libro rojo... y gualda del cole»...

— *Tardó mucho tiempo en escribirlo?*

—No demasiado; en realidad la parte literaria me llevó tan solo un fin de semana, si bien la idea de la distribución de su contenido y unas líneas directrices que entregué al maquetista y dibujante de la EDITORIAL DONCEL, fue algo más laborioso. No obstante, como se trata de una publicación extremadamente cuidada, a todo color, su impresión ha durado más de medio año.



— *Se han editado muchos ejemplares?*

—En efecto, como se pretende distribuirlo por escuelas, colegios y cuarteles, la tirada creó que va a ser de varios millares de ejemplares.

—*Y el precio, mi General, dado el coste de la edición, será muy elevado?*

—No lo creo. Como suele decirse en tales casos, confío que se pondrá un «precio político», algo así como **doscientas** pesetas a lo sumo. No se trata de hacer un negocio, sino de explicar a nuestra juventud y al público lector en general, cómo es, qué es y qué simboliza la gloriosa Bandera de España, nuestra querida Patria, unida e indivisible.

CURSO PREPARATORIO PARA INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR, POR NORMAS.

Anualmente y en el mes de marzo son convocadas, por la Dirección de Enseñanza Naval, 10 Plazas entre Suboficiales y Cabos Especialistas para efectuar, por cuenta de la Marina, un curso de preparación para concurrir a las oposiciones de ingreso en la Escuela Naval Militar.

Motivados por el interés que año tras año despierta la convocatoria de este curso, hemos creído oportuno recopilar la mayor información posible respecto a éste, con la intención de cubrir aquellos requerimientos de los que estén interesados en el mismo.

Charlamos con don Vicente López Sánchez-Palencia, Profesor Civil desde hace muchos años. Le preguntamos sobre la formación profesional de los Cabos Primeros dentro de la Escuela de Suboficiales: Se inician estos Cursos de Preparación, por Normas, siendo Segundo de la Escuela de Suboficiales don José Fernández Cantalejo y Comandante-Director don Joaquín Cervera.

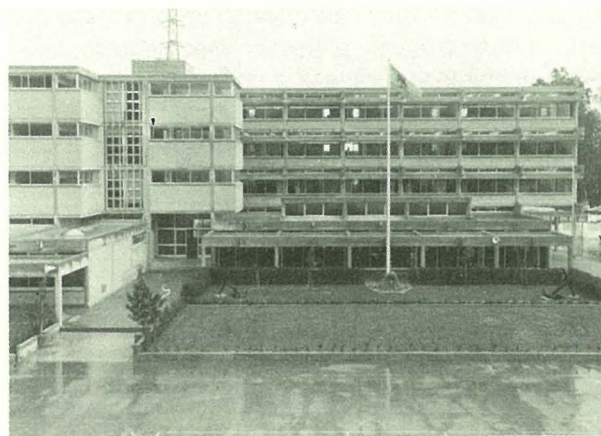
Para la instrucción del alumnado se buscó el mejor cuadro de Profesores posible tanto civiles como militares; a pesar de ello no puede evitarse que el primer año de preparación les resulte muy duro ya que, como norma general, los alumnos presentados suelen necesitar dos años para estar en condiciones de tener éxito en la oposición para ingreso en la Escuela Naval Militar, esto hace que el profesorado, por lógica, se dedique de una manera más especial a aquellos que tengan más posibilidades de ingreso; es decir, a los alumnos del segundo curso. También es verdad que se han dado casos de alumnos que han alcanzado plaza en la oposición dentro del primer año de preparación. Esto nos demuestra que la preparación es buena —dándose casos también de ingreso de alumnos que venían de letras—, lo que resulta difícil ya que es enorme el entusiasmo con que se presentan la mayoría de ellos; lo que se traduce en que a pesar de contar con plaza de gracia, pueden ingresar sin hacer uso de ella, normalmente, como los demás alumnos civiles.

El profesorado se tiene que entregar al máximo porque se le exige el mayor rendimiento, a menudo quieren que se les explique más de lo que se exige en el programa de ingreso; y hay profesores que imparten clases en sus casas los sábados.

No existen dificultades para su formación, pues vienen por iniciativa propia, con gran interés, aun cuando pierden dinero al retirárseles la gratificación por prolongación de jornada. Las responsabilidades es la cualidad que les puede calificar mejor, los alumnos estudian hasta las tres y cuatro de la madrugada y este sentido de compromiso puede observarse tanto en los casados como en los solteros, pues si bien anteriormente predominaban los casados, en la actualidad no es así. Los alumnos vienen a hacer este curso movidos por una inquietud personal, lo que facilita la labor y la convierte en un empeño común.

A continuación quisimos conocer la opinión del resto de los profesores, en su mayoría civiles, es decir, ajenos al ambiente y las circunstancias que marcan estas normas.

Opinaban que existía un aire de desánimo entre los alumnos del primer año, lo cual es hasta cierto punto comprensible si tenemos en cuenta que la gran mayoría se presenta a la oposición de ingreso, a partir del segundo año de preparación. No obstante esta falta de ánimo, según la opinión de los



profesores, podría verse muy paliada si se hiciera una selección previa a nivel de C.O.U. mediante un curso por correspondencia y consiguiente examen, con lo cual los futuros alumnos ingresarían en el curso preparatorio con una gran idea sobre el programa de la Oposición.

El Curso Preparatorio de Ingreso en la Escuela Naval Militar, tiene una consideración muy positiva, incluso para los Oficiales del Ejército de Tierra a

quienes dejó asombrados el grado de Formación Profesional del alumnado.

En cuanto a nuestras conversaciones con los Cabos Primeros, debemos resaltar algunas notas que nos darán una visión exacta de la postura de éstos ante dicho curso y la posibilidad que les otorga de llegar a convertirse en Oficiales de la Armada.

Estos chicos consideran el curso como algo más que una buena oportunidad, es una meta que se han marcado para llegar a ser Oficiales y estar al servicio de la Armada. Esta es la auténtica razón que les mueve, y lo que les impulsa a continuar venciendo todas las dificultades. El principal obstáculo, es tener que luchar con el tiempo, imprescindible por otra parte, para su necesaria formación y que, en la mayoría de los casos, es de tres años (tres cursos preparatorios). Esto les hace pensar en que se puede llegar a perder un año de Suboficial. Están de acuerdo en que el cambio de Profesorado ha sido positivo, ya que el Profesorado civil puede continuar impartiendo clases durante varios años.

Son todos conscientes de lo que se les va a exigir y del sacrificio que les va a costar: Muchas horas de sueño y una vida casi monástica. Pero para aquéllos que no excluyan la responsabilidad del trabajo, los resultados son siempre compensatorios.

CONTENIDO DEL CURSO PREPARATORIO PARA INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR (Actualizado)

Como condición imprescindible para concurrir al curso, es haber superado el Curso de Orientación Universitaria (C.O.U.) o estar en posesión de la declaración de APTO en las Pruebas de acceso a la Universidad para mayores de 25 años, no haber cumplido los 29 años el 31 de diciembre del año anterior a la publicación de la Convocatoria, estar bien conceptuado y tener buenos informes así como ser declarado APTO en el reconocimiento médico.

Las instancias debidamente informadas por el Comandante en Jefe de quien depende el interesado, deberán tener entrada en el Registro General del Cuartel de la Armada antes de día 30 de abril



del año de publicación de la Convocatoria; y vendrán acompañadas de:

- Dos fotografías tamaño carnet, de frente y descubierto con el nombre y los dos apellidos al dorso.
- Informes personales especialmente rendidos a este efecto y Hojas de Hechos.
- Certificado que acredite que reúne las condiciones necesarias en cuanto a nivel de escolaridad.

La selección de los alumnos que tomarán parte en el curso preparatorio será efectuada por la Dirección de Enseñanza Naval.

El curso comienza el 1 de septiembre y finaliza el 31 de julio.

Los alumnos, podrán prepararse en la Escuela de Suboficiales, hasta tres cursos escolares completos, durante los cuales podrán optar como máximo a opositar dos veces.

Los que después de realizar tres cursos preparatorios no hayan sido presentados o, siéndolos, no hubieran obtenido plaza, cesaran en la Escuela de Suboficiales, no pudiendo continuar preparándose por cuenta de la Marina.

Las pruebas exigidas en la Oposición serán las mismas que para los Opositores Libres; y para obtener plaza les bastará alcanzar el nivel exigido.

REGATAS COPA DE ESPAÑA DE CRUCEROS

Coincidiendo con la celebración del DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS 1981, que tuvo lugar en la Ciudad Condal el pasado día 31 de mayo, la Asociación Nacional de Cruceros organizó una regata de este tipo. Invitada la Armada a participar en dicha regata, estuvo presente con el yate «Porto-Pi», de la Comisión Naval de Regatas de Baleares, patroneado por el CN. Marcial Sánchez Barcaiztegui, con una tripulación compuesta por el CN. Ayesta, CC. Ingeniero Romero Aznar, Capitán de Máquinas Puig y A.N. Pascual de Riquelme. A tal fin salieron de Palma en la tarde del 28 de mayo, cruzándose al entrar en el puerto de Barcelona con las unidades de la flota que salían para participar en la revista naval del día 29.

La regata tuvo lugar el día 30, obteniendo el «Porto-Pi» el primer puesto en su clase. En la entrega de trofeos, y por las autoridades que asistieron al acto, se resaltó y agradeció el esfuerzo de la Armada por estar presente en la regata, teniendo que desplazarse 130 millas el yate participante, lo que fue aplaudido por los allí presentes.

El día 31, una vez finalizado el desfile de las Fuerzas Armadas, salió de Barcelona el «Porto-Pi» para poder estar la tripulación el lunes 1 de junio en sus destinos, llegando por la mañana a Palma de Mallorca, con el natural casancio, pero con la satisfacción de que la Marina pudiera representar a las Fuerzas Armadas en una prueba deportiva a ellas dedicada.

PARTICIPACION DEL YATE DE LA ARMADA «PORTO-PI»

Una de las etapas que constituía la regata valedera para el Campeonato de España de Cruceros, con salida de Barcelona, Ciudadela (Menorca) y Palma de Mallorca, la constituía el triángulo formado por **Palma-Tagomago-Cabrera-Palma**.

Dicha regata tuvo lugar el día 9 de mayo, a las 11 horas, con salida de Palma, con gran encalmada, que dura hasta las 13 horas. A esta hora entra un SW de 12 nudos con el cual navegamos en demanda de TAGOMAGO.

A las 18 horas entra un fuerte chubasco de agua y viento con role al NW y rachas de hasta 45 nudos, que nos obliga a tomar dos rizos y dar el Génova 2.

Sobre las 20 horas, a la vista de TAGOMAGO y muy bien situados, se escucha por VHF, canal 16, una llamada de auxilio del yate tipo «DIONE», que dice tener rotura del timón y que su situación es preocupante. Se decide ir en su ayuda y abandonar la regata.

La situación del citado yate es el 120 del Faro de La Mola, pero no saben distancia; habla con ellos el Teniente de Navío ZARAGOZA y nos hacemos idea de dónde están, por lo cual les lanzamos bengalas, que no ven.

A las 22 horas nos ven las luces y ponemos proa hacia el yate tipo «DIONE 28», que resulta ser el «ROCK AND ROLL» al que alcanzamos sobre las 23 horas. A esta hora les damos remolque, pero la situación meteorológica es mala (NW 30 nudos Fuerte Marejada). Falta el remolque y arriamos la mayor, con lo cual es más fácil la aproximación.

A las 24 horas navegamos a un largo con el Génova 2 y el «DIONE» a remolque, dando una velocidad entre 6 y 7 nudos. EL «DIONE» lleva por su popa los sacos de las velas y el tormentín.

Entre las 24 y las 1 horas falta el remolque dos veces, una de ellas por rotura de una cornamusa del «DIONE».

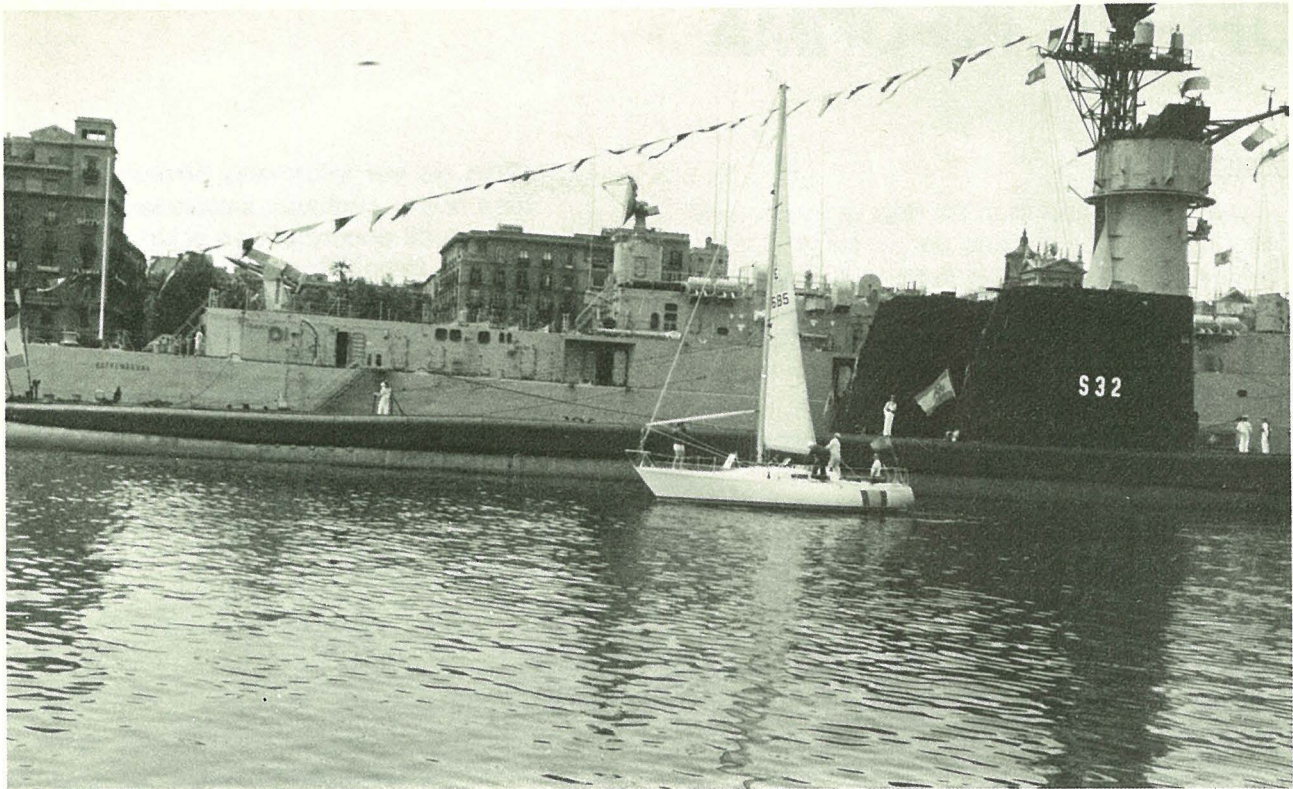
Enlazamos con la Estación Radio Costera de Palma, que en todo momento da las máximas facilidades y ésta tiene contacto con el Comandante de Marina que organiza la salida a la mar del MCM «GENIL» y Lancha «P.V.C. 31», a la cual le damos el remolque, dirigiéndonos a Palma, donde se llega a las 6 horas del día 10 de mayo.

Al día siguiente la dotación del «DIONE», como muestra de gratitud, invita a toda la dotación del «PORTO-PI», con su correspondiente familia, a una magnífica cena en el restaurante «CORONEL».

La dotación del «PORTO-PI» estaba compuesta por el:

- C. de C. VICTORIANO SANCHEZ BARCAIZTEGUI.
- C. de C. GABRIEL DE LA TORRIENTE CASTRO.
- T. de N. SEBASTIAN ZARAGOZA SOTO.
- Cap. Inte. ENRIQUE AMADOR SERVET.
- A. de N. RAFAEL CEÑAL MARTINEZ.
- A. de N. PABLO SUANCES REY.

La dotación recibió toda clase de felicitaciones y enhorabuenas por su actuación tanto por parte de la Federación Española de Vela como de la Asociación de Cruceros.



Yate «Porto-Pi» de la Comisión Naval de Regatas Baleares que participó en Barcelona en la regata del día de las Fuerzas Armadas, saliendo del puerto de Barcelona para Palma de Mallorca.



Yate «Porto-Pi» saliendo del puerto de Barcelona, preparando para izar el «Spi».

OFIPER INFORMA

CONSULTA:

Teniendo una anotación de Hoja de Hechos (15 días de arresto impuestos por el señor Comandante) y estando previsto el ascenso a Sargento 1.º sin tiempo para invalidar la nota, interesa saber posible impedimento, para que este se produzca.

RESPUESTA:

El arresto no es impedimento para entrar en clasificación para el ascenso.

—*—

CONSULTA:

Por encontrarse en suspenso el Reglamento de Especialistas de la Armada, según O. M. número 215/80 (D. O. número 58), y por tanto, continuar vigentes las disposiciones mencionadas en la derogatoria segunda de la Ley 19/1973 (D. O. número 168) la pregunta es la siguiente:

¿Por qué no ascienden los Sargentos Primeros Escribientes que se encuentran cumplidos de condiciones, habiendo vacantes (como hay) para su ascenso al empleo inmediato?

RESPUESTA:

No ascienden los Sargentos Primeros Escribientes que están cumplidos de condiciones de embarco y tienen vacantes, por tener que perfeccionar 6 años en el empleo de Sargento 1.º que establece al artículo 30 del Decreto 1650/74, que desarrolla la Ley 19/73, de Especialistas de la Armada.

—*—

CONSULTA:

Si al regresar de un permiso reglamentario al barco me encuentro con que este se halla fuera de su base y he de ir hasta donde se halle.

Pregunto: ¿Me corresponde pasaporte? ¿Me corresponden dietas de viaje?

RESPUESTA:

- 1. Si bien nada hay legislado parece lógico que el personal embarcado, que accidentalmente esté disfrutando el permiso reglamentario, deberá interesar de la Zona Marítima donde radica la base de su buque, el lugar en que se encontrará el citado en la fecha de incorporación al destino.**

- 2. Caso de ser informado erróneamente o bien si por cualquier circunstancia el buque no se encontrara en el lugar indicado por el Organismo competente consultado, el interesado deberá ser pasaporteado para el puerto donde debe encontrarse el buque, por cuenta del Estado, no por estar dispuesto taxativamente, sino por lógica, ya que esta circunstancia es ajena a su propia voluntad y le perjudicaría económicamente.**

—*—

CONSULTA:

Con motivo de la próxima asignación de destinos para realizar el período de prácticas como Sargento eventual. Me interesaría conocer las prioridades que por estar casado me corresponden a la hora de pedir el citado destino.

Desearía esta información para ver si tengo posibilidades de ir a un destino de tierra en la Zona Marítima del Estrecho.

RESPUESTA:

El estado civil no otorga prioridad alguna en la concesión de destinos al personal del Cuerpo de Suboficiales.

El interesado tendrá que atenerse a las previsiones de destinos para personal de la Escala de Complemento que se enuncien en el futuro, teniendo en cuenta que los destinos se cubren con arreglo a las necesidades de la Armada.

En el momento actual es prematuro conocer las vacantes que con arreglo a este criterio han de ocasionarse y concederse al personal de Complemento.

—*—

CONSULTA:

En el D. O. número 223 del año 1977 y según la O. M. número 1.127/77, dice que el Mando de Fuerzas y Abanderado en desfiles y actos militares, la ostentarán los Jefes y Oficiales del Cuerpo General, Cuerpo de Ingenieros, Infantería de Marina, Máquinas e Intendencia.

Mi pregunta es esta: ¿Un Oficial del Cuerpo de Sanidad E. E. puede ostentar el Mando de una

Brigada bien de Alumnos o Dotación como puede darse en cualquier Escuela?

Segunda pregunta: ¿Puede un Oficial de Sanidad de la E. E. ser nombrado para montar como Oficial de Guardia de dicho recinto escolar, teniendo en cuenta que tiene bajo sus órdenes a una guardia Militar, que en muchas ocasiones debe ponerse al mando de ella, bien para rendir honores o cualquier otra acción del Servicio?

Como quiera que en la O. M. que les hago referencia no la veo muy explícita o aquí, en este Centro Escolar no la ven muy clara, les ruego la posible aclaración de estos extremos, quedando siempre a sus órdenes.

RESPUESTA:

- El punto 1 de la Orden Ministerial que se cita empieza: «El mando de fuerzas de Marinería y Tropa en actos militares y desfiles se encomendará a sus mandos naturales que podrán ser...» y termina «con arreglo a la composición y dependencia orgánica de las fuerzas y a las características especiales del acto».
- De acuerdo con lo anterior las fuerzas de Marinería y Tropa encuadradas normalmente a las órdenes de Oficiales pertenecientes a los Cuerpos que se indican en dicha Orden Ministerial deben actuar militarmente bajo estos mandos naturales en acciones operativas y otros actos militares y desfiles. Esto no es óbice para que en ocasiones imprevistas y por motivos fundamentados puedan estar temporalmente bajo las órdenes de Oficiales de otros Cuerpos.
- La Ley 19/1973, de 21 de julio, de Especialistas de la Armada en su artículo 21 determina el objeto y funciones del personal de las Escalas Especiales y en su artículo 32. Uno diferencia los conocimientos de Especialidad de los propios de Cuerpo, Escala y categoría. Por su parte las Reales Ordenanzas para las FAS en su Título IV, de las funciones del militar, determina dichas funciones de manera general, en el ejercicio del mando, en el apoyo y asesoramiento al mando, en el combate, en la instrucción, adiestramiento y enseñanza, etc., sin respuesta negativa a las preguntas formuladas.

— Igualmente las Reales Ordenanzas en su artículo 109 señala unas normas a tener en cuenta por todo militar que auxilia al mando y los artículos 73 y 75 las responsabilidades a asumir y sentir por todo Oficial respecto a su unidad. Naturalmente todo ello queda determinado por las limitaciones peculiares de la persona y su circunstancia, siendo el mando el llamado a fijarlo en todo en lo que no se oponga a las consideraciones anteriores.

— Sentado lo anterior, la respuesta a las preguntas formuladas es que es el mando de la Escuela de Suboficiales el llamado a determinar, según las circunstancias, de personal subalterno y necesidades para la seguridad de la Dependencia, cuando un Oficial de la misma, de un Cuerpo no comprendido en la Orden Ministerial tratada, debe tomar el mando de una Brigada de Marinería o entrar en turno de Subalternos para el Servicio de Guardia Militar en el entendido que se debe procurar que tanto una cosa como otra tenga un carácter temporal lo más reducido posible.

—*—

CONSULTA:

Actualmente tengo el número 2 para el ascenso a Brigada, y hasta la fecha no he ascendido habiendo vacantes, la cosa creo que es motivada por la posible aplicación de la Ley de Especialistas en la que se determina que para el ascenso a Brigada son necesarios 6 años de antigüedad en el empleo. Recientemente los ascendidos a este empleo no contaban ni tan siquiera con tres años y medio, y como éstos muchos. En el caso de que yo fuera de los Sargentos Primeros jóvenes o sea de lo que actualmente cuentan con alrededor de los 30 años no habría problema, pero mi caso como podrá ver en la adjunta fotocopia, de aplicarse esta Ley no llegaría al retiro con el empleo de Teniente, ya que actualmente tengo 45 años, considerándome perjudicado tanto moralmente como económicamente y todo ello por una serie de reformas durante mi carrera militar que en vez de beneficiarme me perjudicaron.

RESPUESTA:

En efecto, la causa de no ascender a Brigada

Escribiente viene impuesta por el artículo 30 del Decreto 1650/1974 (D. O. número 139), que desarrolla la Ley de Especialistas de la Armada que establece como tiempo mínimo de condiciones generales para entrar en clasificación, a efectos de ascenso, 6 años en el empleo de Sargento 1.º

Ciertamente, como expone el interesado, el último Sargento 1.º ascendido a Brigada, don Antonio Rodríguez Rodríguez, contaba solamente con 3 años, 4 meses y quince días en el momento de su ascenso, pero su ingreso en el Cuerpo de Suboficiales tuvo lugar el 31 de Julio de 1973, es decir, con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Especialistas de la Armada y por tanto le era de aplicación la Disposición Transitoria 6.ª del Decreto 1650/1974 que desarrolla la Ley de Especialistas y Real Decreto 1694/1977 (D. O. número 160), que determinaban:

«A los que, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, pertenecían ya al Cuerpo de Suboficiales les serán de aplicación para entrar en clasificación las mismas condiciones que su anterior legislación les fijaba para el ascenso».

—*—

CONSULTA:

Los Suboficiales tenemos pendiente de aprobación, con reparos por Hacienda, un Real Decreto de reducción en la permanencia del empleo de Subteniente para acceder al de Teniente, y enterado de dicho problema y dado el dilatado proceso de nuestra carrera (mi caso, Subteniente más moderno con 30 años de Servicio), solicito de usted información sobre qué podemos hacer los Suboficiales para que nos pueda representar en este asunto, ante el señor Ministro de Hacienda, el Capitán de Navío, señor don Luis Méndez Bushell, y caso de que no le fuese posible lo hiciese el Capitán de Corbeta, don Angel Cuevas Vega.

RESPUESTA:

Ha sido designado el CN. don Luis Méndez Bushell.

—*—

CONSULTA:

Desearía se me informase sobre que criterios se siguen para:

1. Selección y Clasificación de aspirantes a Voluntarios Especialistas.
2. Criterios de actuación en relación con los alumnos que no superan el Curso I de Especialización.

—*—

RESPUESTA:

El relativo problema, de captación de Voluntarios Especialistas, que, en tiempos pasados, tenían las Fuerzas Armadas, viene planteándose en los últimos años con signo totalmente contrario, de tal forma, que, en lo que a la Armada se refiere, las dos convocatorias anuales ya tradicionales, arrojan un promedio superior a cinco peticionarios por cada plaza convocada.

Este hecho ha forzado a la adopción de nuevos procedimientos y criterios selectivos, toda vez que la capacidad física de nuestro Centro de Formación de Especialistas (C.F.E.) de San Fernando no permite ya la concentración en el «curso inicial de selección y clasificación», de todos los concursantes, que documentalmente acrediten cumplir las condiciones de la convocatoria.

A este fin se vienen ya, en las dos últimas convocatorias, concentrando y sometiendo en las Cabeceras de Zona, a los opositores de la misma, para evacuación del reconocimiento médico y test psicofísico; datos iniciales que, en unión de una serie de criterios selectivos —previa y detenidamente analizados y sancionados por el Mando— (edad, titulaciones acreditadas, posible capacitación laboral previa, Especialidades deseadas, etc.), permiten a la DIENA una pre-selección de concursantes, con la que reducir el número total de presentados, al de absorbibles por el C.F.E. para el «Cursillo de selección definitiva y clasificación por Especialidades», de que saldrán los nombrados Alumnos para cada una de las Escuelas correspondientes a la Especialidad ofrecida por la Armada y aceptada por el concursante, en el número de plazas convocadas para cada una de ellas.

Es inevitable, no obstante, que en este Curso I de Especialización por creciente complejidad de los estudios; falta de hábito de un esfuerzo mental continuado; desánimo, o baja acometividad ante el esfuerzo que el ambiente militar y

técnico de las Escuela implica, etc., se de un determinado tanto por ciento de alumnos que no llegan a alcanzar el nivel exigido para aprobar el Curso.

Por otra parte, la experiencia práctica acusó un creciente número de alumnos que, sin razones escolares que lo justificasen, forzaban su eliminación del Curso con renunciaciones voluntarias; sin otra justificación que un personal cambio de deseos; o como medio preconcebido de «cumplir su Servicio Militar sentado en un pupitre» y en época de su particular conveniencia.

Analizadas las posibles soluciones a este creciente problema se adoptaron, en interpretación legalmente válida del artículo 12 del Decreto 1650/74 que desarrolla la Ley de Especialistas de la Armada, los siguientes «criterios de actuación de las Escuelas de Especialidad».

Todo alumno que no alcance a finalizar el Curso I de Especialidad, será propuesto a la DIENA, tras detenida consideración por el Consejo de Enseñanza de la Escuela correspondiente para una de las tres soluciones siguientes:

- 1.^a Los que, habiendo puesto de su parte el exigible esfuerzo, no han podido, por cualquier causa, aprobar el curso: Se les ofrecerá repetirlo, si así lo desean y, en caso negativo, se podrá rescindir su compromiso de 3 años, quedando como Marineros hasta cumplir el Servicio Obligatorio.
- 2.^a Los que, no pudiendo con la Especialidad de que se trate, podrían no obstante, a juicio de la Escuela con otra determinada, más fácil; se les ofrecerá empezar de nuevo, cambiando de Especialidad (siempre que cuente con condiciones psicofísicas para la nueva y resulte numéricamente incluíble en el curso correspondiente).
- 3.^a Los casos en que tal resultado negativo sea debido a falta de interés, atención o esfuerzo exigible, o a propio deseo, o conveniencia, de no seguir por el camino emprendido, sin causa *acaecida después de la firma de su compromiso y razonablemente justificada*, quedan como Marinero hasta completar el compromiso previamente contraído.

A esta tercera solución nos ha llevado la consideración de que: Aceptar, sin estricta aplica-

ción de los resortes de defensa del Servicio que la Legislación vigente nos permite, sería fomentar:

- Inmaduras y precipitadas apreciaciones, en cuanto al real contenido y servidumbres de un futuro militar por el que libremente optaron.
- Arrastres, transitorios y coyunturales, de otros compañeros de curso (todo el que decide irse, trata de no hacerlo solo) frecuentemente lamentados posteriormente por ellos mismos.
- Una inaceptable ligereza en este primer compromiso personal de su vida social, contraído con la Armada.
- Indefensión total de las necesidades del Servicio, en cuanto a previsión y programación de vacantes y ritmos de necesaria cobertura.
- Casos, comprobados o patentes en multitud de ocasiones de una «solución preconcebida de cumplimiento del Servicio Militar en las más cómodas condiciones».
- Ruinosa administración de nuestros limitados medios económicos del capítulo correspondiente.
- Lesiones a la debida justicia distributiva, al dejar inicialmente fuera de plaza a otros concursantes, que aspiraban realmente al ingreso en la Armada como definitiva orientación de vida.

A nadie se le oculta que la solución de hacer cumplir este compromiso de tres años, manteniendo en la Armada a elementos disconformes con la misma, no es solución óptima para el Servicio y, en determinados casos, puede incluso aparecer como futura fuente de problemas disciplinarios; pero (aparte de que para este tipo de problemas contamos con los debidos medios de enfrentamiento, y que, solo en contadísimos casos de irresponsabilidad total, mantiene un individuo aislado, postura extrema de lucha con la Corporación que lo integra), pensemos, que este es un caso claro en que cualquier aparente *mejor solución* resultaría *enemiga de la buena*. Al ser tal, la única que legalmente nos permite hacer frente a una problemática ante la que, de otra forma, el Servicio quedaría inerte frente a reacciones de grupo que, si bien coyunturales, podrían anular prácticamente los imprescindibles ritmos de mantenimiento de plantilla, se estableció como necesaria.

JURA DE BANDERA Y EN LA ESCUELA

Todos los 16 de julio, día de la Virgen del Carmen Patrona de la Armada y de los hombres de la mar, se celebra en la Escuela Naval Militar el solemne acto de la Jura de Bandera de los Aspirantes de Primer Año y la Entrega de Despachos a los nuevos Oficiales que vienen a inyectar su savia, al viejo en años, pero joven en espíritu e ilusión, escalafón de los Cuerpos Patentados de la Armada.

Es el sístole y diástole del corazón de nuestra Escuela. Lanza un chorretón de sangre pura tras cinco años de permanencia en su seno y recoge ya, como soldados, como auténticos hijos, a los aspirantes que han jurado por Dios y por su honor servir y defender, respetar y hacer respetar a España y con ella todo lo que le es consustancial.

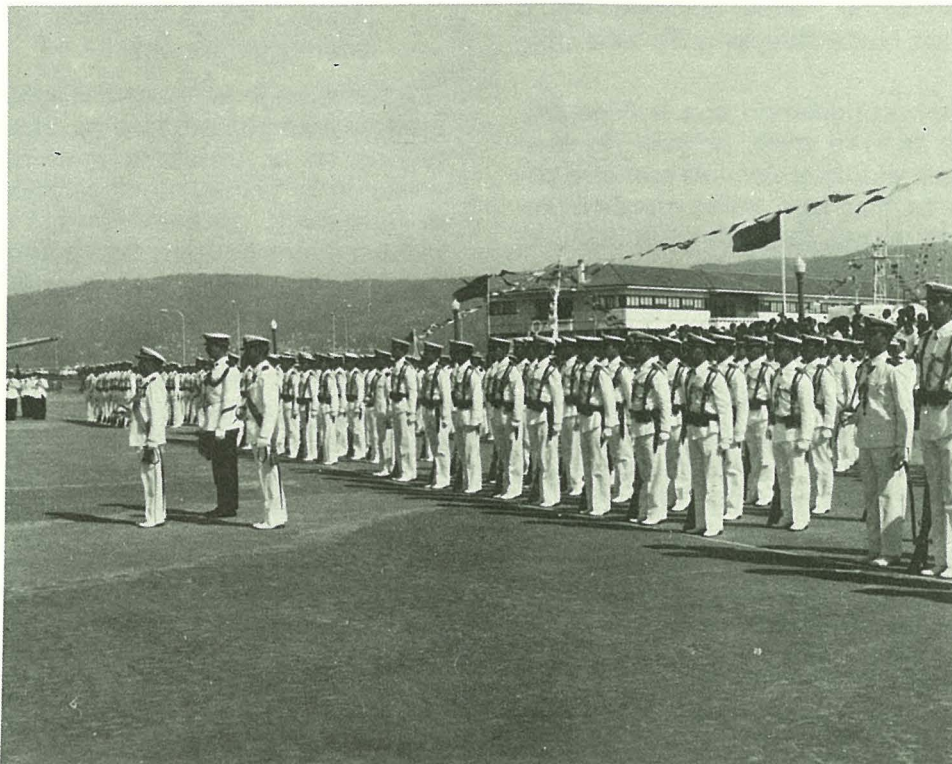
Por ello, a la pregunta que nos hacemos, como veteranos en estas lides ¿Cómo es posible que siempre sea totalmente distinta esta ceremonia, igual por otra parte a lo largo de los años? Encontramos fácil la respuesta; ningún acto castrense cansa ni aburre al que siente la milicia; y mucho menos, claro está el

acto castrense por excelencia de nuestra Escuela Naval. Pues cuando se ama ninguna caricia es igual a la otra; ningún momento pasado con la persona querida es repetición de otro anterior.

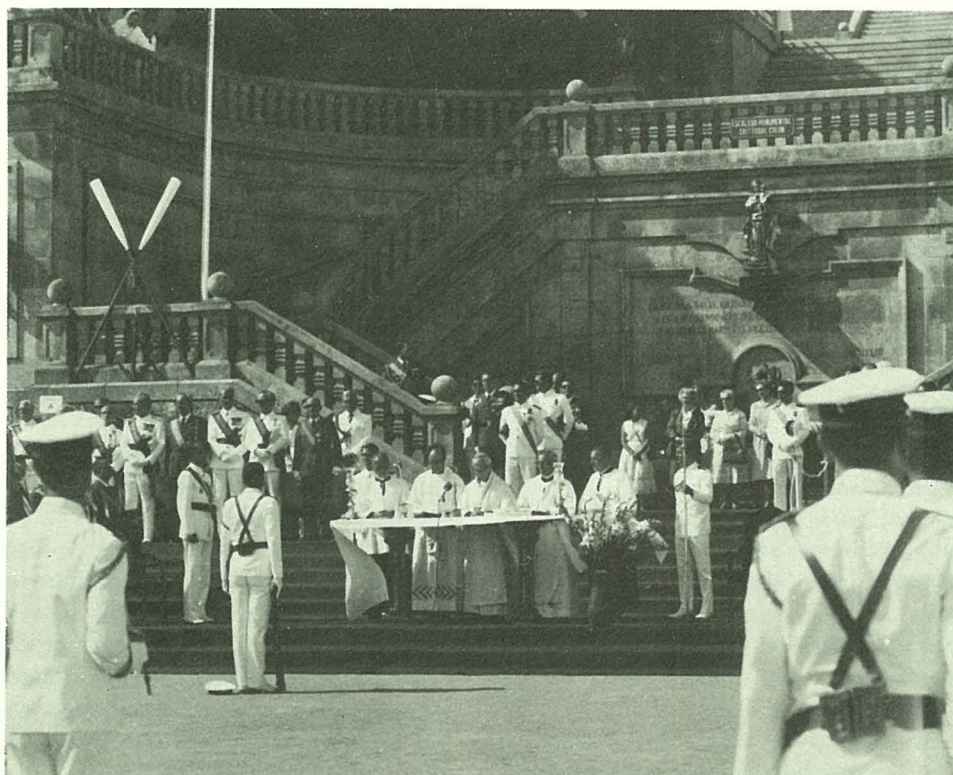
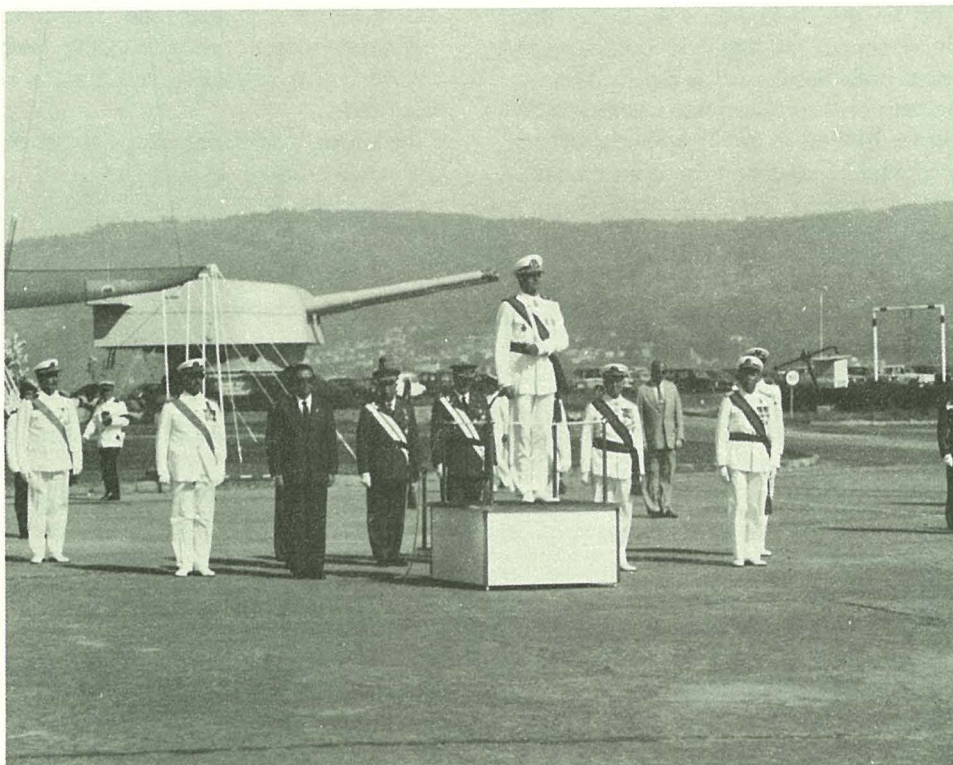
Llegamos temprano a la explanada bellamente adornada con banderas y bordeada por tribunas, ya llenas de público paciente.

Por ella se mueven alumnos con uniforme de gala y brillante armamento. Los fusiles relucen, todos pasan revista al vestuario y equipo, en espera del toque de llamada de la Banda de Música para formar.

El tiempo es espléndido y es muy de agradecer el suave viento del norte, que mitiga en parte los efectos de un sol de justicia, quien dispuesto a no perderse tan hermoso espectáculo, fija su ardiente mirada sobre todo lo allí presente, dando luminosidad a barcos, edificios, dársena y calor a los asistentes. Pero no es día para pensar en pequeñeces de si hace o no calor, es día para sonreír al hijo, al novio, al hermano o simplemente al amigo o compañero.



ENTREGA DE DESPACHOS NAVAL MILITAR



Suenan de pronto las alegres notas de la llamada, empiezan las rápidas carreras de los Aspirantes, las más pausadas de los Guardiamarinas, próximos ya a su lugar de formación y el marchar de los nuevos Oficiales conscientes de su protagonismo.

Los mandos de las diferentes Brigadas, dan órdenes y novedades y en contados minutos el Batallón de Alumnos y la Brigada de Marinería, que en representación de la dotación de la Escuela asiste al acto, se encuentran en orden de parada.

Es el momento en que la Bandera de la Escuela Naval Militar debe ocupar su lugar de honor en la formación. Suenan brillantes las notas del Cornetín y les pone contrapunto el seco chasquido del firme de los hombres que forman en la explanada. Un Oficial y tres Guardiamarinas se destacan de la formación,

su paso solemne corresponde a la alta misión que tienen encomendada: dar escolta a la Enseña Nacional. Los alumnos y la dotación responden vibrantes al ¡Viva España! que precede a la aparición de la Bandera. En un silencio expectante a los acordes del Himno Nacional y con honores de Ordenanza aquella se incorpora a la formación.

Son ya las 11,00 horas, S. M. el Rey desemboca en la explanada, le acompañan el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y las primeras Autoridades Militares y Director de la Escuela Naval Militar.

Firme sobre un podium S. M. recibe los honores. Luego y tras saludar a la Bandera ocupa el puesto reservado.

El señor Arzobispo inicia el Sacrificio de la Misa tras el Evangelio, la homilia:

Para navegar en el mar y en la vida es necesaria la buena orientación.

Lo cual supone un claro conocimiento de los objetivos y del rumbo que hay que seguir para alcanzarlos.

Los objetivos de la Marina de guerra española los conocéis desde que se inició en vosotros el deseo ilusionado de ser un día Oficiales de la Armada.

Sabéis muy bien que consisten en defender la paz de España desde el mar y la libertad de España de cruzar los anchos mares del mundo.

Pero estos altos ideales son recibidos con facilidad por los que sois creyentes como integrantes de vuestra vocación ante Dios y por los que tenéis dudas como elementos que constituyen el fin de una profesión honrada y noblemente aceptada para toda la vida.

Lo importante es que se concreten en los servicios y en el comportamiento de todos los días.

Y esto no se consigue sin esfuerzo y sin el auxilio de la gracia de Dios.

Por eso hemos de vivir vigilantes y defendernos de las tentaciones de la rutina y del menor esfuerzo, de vivir sólo atentos a nuestro provecho y desentendidos de nuestros compañeros y subordinados, de olvidar que las misiones son comunes y que tan imprescindibles son las funciones de la cabeza como las de los pies y las manos según recuerda San Pablo al revelarnos el misterio de la Iglesia como Cuerpo de Cristo (1 Cor 12,21).

La experiencia de mis visitas a los Centros de Enseñanza de la Armada no puede ser más positiva. He sentido la acogida cordial y generosa de verdaderas comunidades humanas en las que los Jefes, los Oficiales, los Suboficiales, los Marineros, los Especialistas y hasta el personal civil se sentían miembros de una gran familia.

Pero hablamos de la necesidad de la orientación y no hay duda de que siempre se puede mejorar el rumbo de nuestro servicio de todos los días para que España confíe en la Armada y para que los hombres de la Armada puedan confiar en Dios que premiará sus esfuerzos por perfeccionarse y por unirse fraternalmente entre sí, al concederles la llegada feliz al puerto de la salvación de Dios en el Reino de los Cielos.

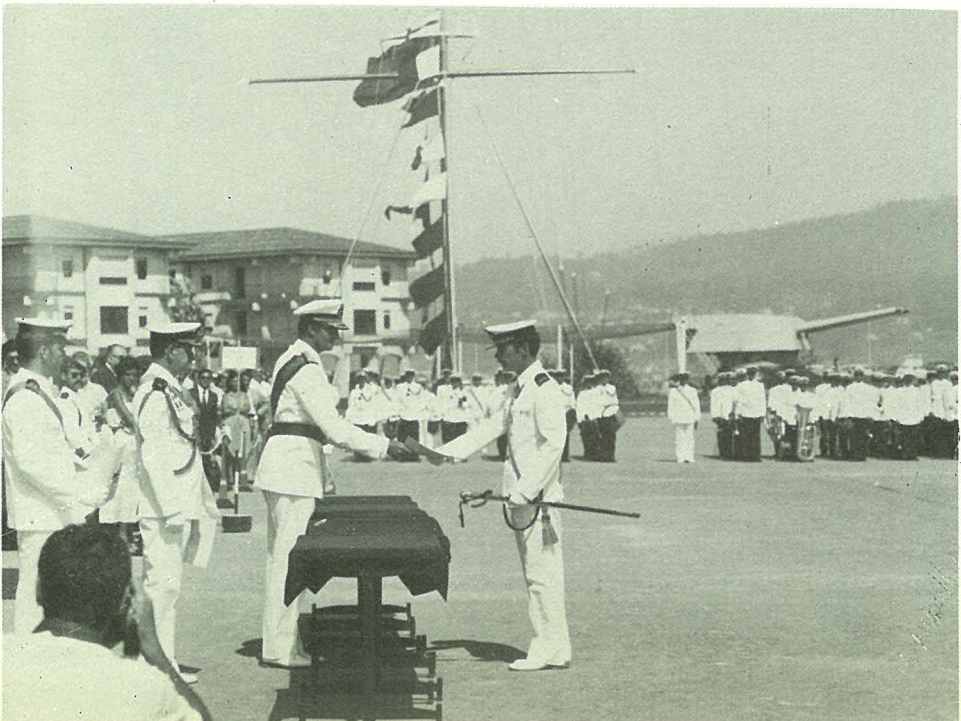
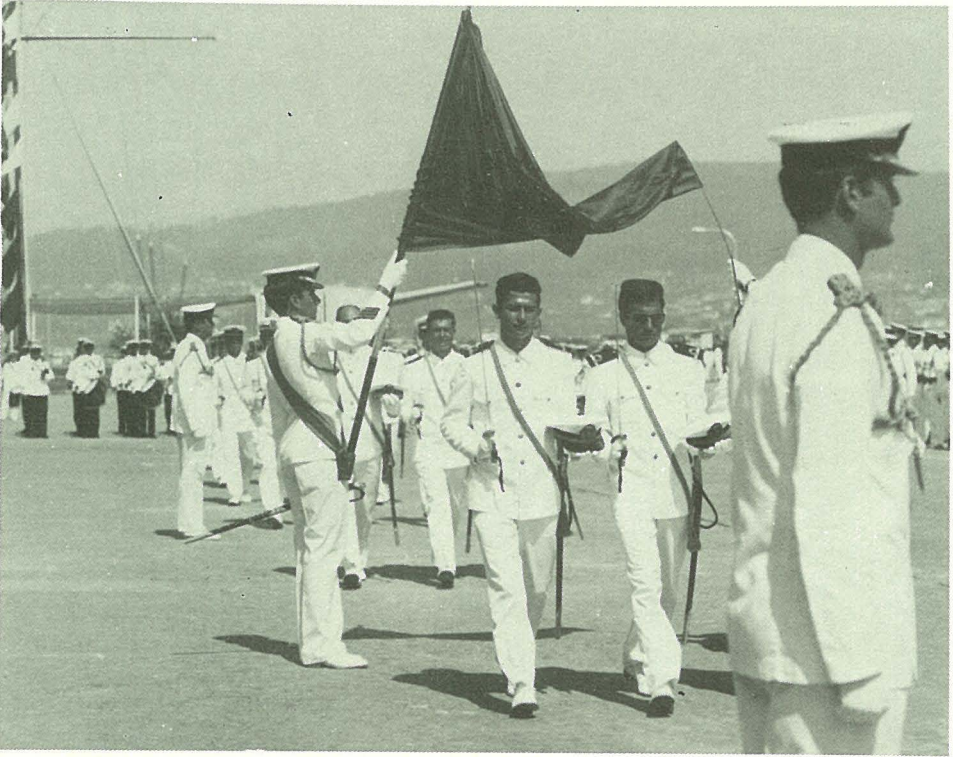
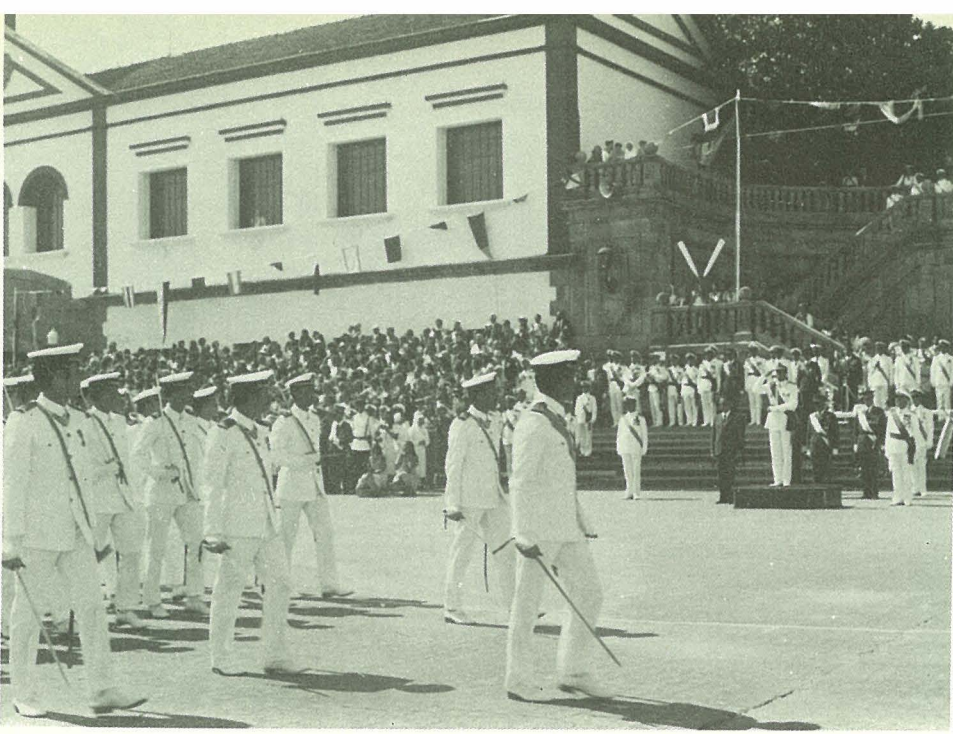
La consagración reviste la solemnidad castrense del «rindan», toda una juventud rinde sus armas y se descubre ante Jesús Sacramentado. Luego la banda de Música y ya la Fuerza en presente le rinde los honores del Himno Nacional.

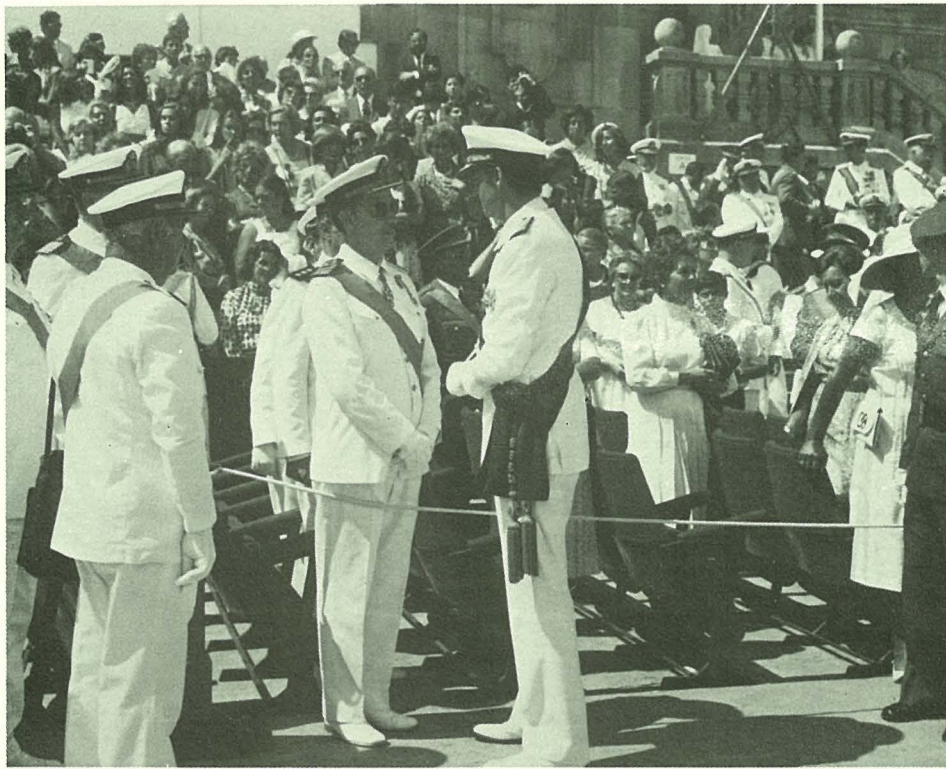
Finalizada la Misa, los Aspirantes de Primer Curso ocupan su puesto en formación para proceder al acto de la Jura; la Bandera se adelanta; el Cornetín toca de frente; la Banda de Música se arranca con «Viejos Camaradas»; vibran al unísono miles de corazones, pues miles somos los presentes; hay lágrimas contenidas y sueltas, fruto de una emoción profunda; los que hemos vivido esta experiencia como protagonistas podemos asegurar que hemos asistido a esta Jura

con el mismo nudo en la garganta que aquel día y que nos hemos sentido uno, con cada uno de los que han besado la Bandera.

Luego los Aspirantes han pasado de «a tres», con la cabeza sojuzgada, bajo la Bandera, era su último homenaje del día.

Pasemos ahora a la Entrega de Despachos, Su Majestad el Rey lo hace a los números uno de las diferentes promociones, luego ya de a seis los van recibiendo el resto de los Oficiales, procediendo a continuación a la imposición de Condecoraciones a los nuevos Oficiales que se han distinguido en sus estudios a lo largo de su carrera y han salido primeros de sus respectivas promociones.





Mención aparte merecen la imposición de tres condecoraciones; dos al valor y amor a la Bandera, las del Teniente de Infantería de Marina don JUAN ORTI PEREZ y de su hermano don ROMAN ORTI PEREZ y la impuesta a Sor ANUNCIA ALONSO GONZALEZ por su abnegada labor durante cuarenta años en la Enfermería-Hospital.

Los presentes así lo entienden y aplauden durante minutos a estos tres ejemplos de honor unos y dedicación caritativa la otra.

Cierra el acto con vibrante alocución el Comandante-Director:

SEÑOR:

PERMITIDME QUE MIS PRIMERAS PALABRAS SEAN DE BIENVENIDA A VUESTRA MAJESTAD. LA ESCUELA NAVAL SE SIENTE OTRA VEZ HONRADA CON VUESTRA PRESENCIA Y, EN NOMBRE DE TODA SU DOTACION, OS DOY EL TESTIMONIO DE NUESTRA GRATITUD POR DIGNAROS PRESIDIR ESTE SOLEMNE ACTO Y OS CONFIRMO NUESTRA MAS SOLIDA Y PROFUNDA LEALTAD.

PEDIMOS A LA VIRGEN DEL CARMEN, NUESTRA PATRONA, QUE OS PROTEJA, QUE PROTEJA A ESPAÑA, A LA ARMADA Y A TODOS CUANTOS HOY NOS ENCONTRAMOS AQUI PARA HONRARLA.

CABALLEROS ASPIRANTES DE LA PRIMERA BRIGADA:

CON ESTE JURAMENTO DE FIDELIDAD A LA BANDERA QUE ACABAIIS DE PRESTAR ANTE DIOS Y EN PRESENCIA DE SU MAJESTAD COMO TESTIGO DE EXCEPCION HABEIS CONTRAIDO UN COMPROMISO DE POR VIDA CON ESPAÑA, OS OBLIGAIIS A DEFENDER LA SOBERANIA E INDEPENDENCIA DE LA PATRIA, SU UNIDAD E INTEGRIDAD TERRITORIAL, Y OS COMPROMETEIS TAMBIEN, A OBEDECER Y RESPETAR AL REY Y A VUESTROS JEFES.

ANTE ESTOS IMPORTANTES COMPROMISOS EN LA CUSPIDE DE TODOS SE ENCUENTRA LA DEFENSA DE ESPAÑA, FUNCION QUE SE LE RECONOCE A LAS FUERZAS ARMADAS EN NUESTRA CONSTITUCION. ESTA MISION, NOS UNE EN TODO MOMENTO CON LOS TIEMPOS PASADOS, PRESENTES Y FUTUROS, YA QUE LA PATRIA ES INMORTAL Y TIENE QUE SOBREVIVIR Y PERMANECER SIEMPRE UNIDA.

HABEIS JURADO OBEDIENCIA A NUESTRO REY Y A VUESTROS JEFES; OBEDIENCIA QUE LLEVA CONSIGO EL RECONOCIMIENTO DE LOS CONCEPTOS DE AUTORIDAD, JERARQUIA, SUBORDINACION, DISCIPLINA Y LEALTAD, COMO FIRMES PRINCIPIOS DE ESTAS VIRTUDES MILITARES QUE DEBEN SER INMUTABLES SI NUESTRA VOCACION ES VERDADERA.

EN ESTA OFRENDA GENEROSA DE VUESTRA VIDA, QUE LA FORMULA DEL JURAMENTO LLEVA EXPLICITA, CADA UNO DE VOSOTROS DEBE MEDITAR LA TRASCENDENCIA DE ESTE SOLEMNE ACTO. NO SE TRATA SOLAMENTE DE CUMPLIR UN HITO MAS DE NUESTRA VIDA MILITAR, SINO QUE ES EL VOTO QUE UNE AL MILITAR CON LA PATRIA.

REPRESENTA, POR TANTO, UNA RENUNCIA QUE OS LIBERA DE TODO EGOISMO Y MIRA PERSONAL. ES UN ACTO DE LEALTAD A ESPAÑA, LO QUE SIGNIFICA ESTAR SIEMPRE AL SERVICIO DE SUS MAS ALTOS INTERESES.

CULTIVAD LAS VIRTUDES MILITARES QUE INTENTAMOS ARRAIGAR EN VUESTROS CORAZONES, Y EL PREDOMINIO DE LO ESPIRITUAL SOBRE LO MATERIAL, LLENANDO VUESTRA VIDA CON LA SATISFACCION PROFUNDA DEL DEBER CUMPLIDO. PERO SI ALGUNA VEZ OS SENTIS DESFALLER EN VUESTRA PROMESA, ACORDAROS DE ESTE DIA Y MIRAD A ESTA BANDERA QUE ACABAIIS DE BESAR: ESTOY SEGURO QUE ENTONCES SENTIREIS LA FUERZA NECESARIA PARA PERSEVERAR EN VUESTRA INCONDICIONAL ENTREGA.

POR ULTIMO, CABALLEROS ASPIRANTES, FRENTE A LAS LARGAS SINGLADURAS QUE AUN OS QUEDAN POR LA PROA HASTA COMPLETAR VUESTRA FORMACION, TENED PRESENTE QUE A ESPAÑA Y A SU BANDERA TAMBIEN SE LAS SIRVE CON EL TRABAJO COTIDIANO Y CON LA PLENA DEDICACION A VUESTROS DEBERES: EN EL ESTUDIO, EN LA INSTRUCCION, EN EL CUMPLIMIENTO DEL REGIMEN ESCOLAR SIN TIBIEZAS NI DESFALLECIMIENTOS, DANDO LO MEJOR DE VOSOTROS MISMO SIN REGATEOS. SOLO ASI, CON VUESTRO ESFUERZO Y AMOR A LA PROFESION, PODREIS ALCANZAR EL ALTO GRADO DE PREPARACION NECESARIO PARA EL OFICIAL DE LA ARMADA.

SEÑORES OFICIALES:

DESPUES DE ESTOS AÑOS DE ESFUERZO, DE DEDICACION Y DE ILUSIONES, FINALIZAIIS HOY UNA ETAPA IMPORTANTE DE VUESTRA VIDA Y HA LLEGADO EL MOMENTO DE INCORPORAROS A LAS UNIDADES DE LA ARMADA. A PARTIR DE AHORA SERA VUESTRA CONDICION DE OFICIAL LA QUE OS EXIJA CUMPLIR CON VUESTRO DEBER. VAIS A TENER OCASION DE PONER EN PRACTICA LAS ENSEÑANZAS QUE HABEIS RECIBIDO, CONVIRTIENDOOS, POR VUESTRA ACTUACION Y PREPA-

RACION, EN MODELO VIVO ANTE VUESTROS SUBORDINADOS Y EN LOS MAS FIRMES Y LEALES AUXILIARES DE VUESTROS JEFES EN EL DIFICIL EJERCICIO DEL MANDO.

VUESTRO PRIMER DEBER DE OFICIAL ES MANDAR, Y MANDAR BIEN, A LOS HOMBRES QUE SIRVEN A LA PATRIA EN LA ARMADA, CON PRUDENCIA EN EL JUICIO Y FIRMEZA EN LAS CONVICCIONES. EL EJERCICIO DE MANDO ES EL MAS EXIGENTE DE LOS SERVICIOS, POR CUANTO SON LAS FACULTADES DEL ESPIRITU LAS QUE MAS SE PRECISAN CULTIVAR; ACORDAROS DE QUE EL MANDO NO DESCANSA EN LA FUERZA SINO EN LA SUPERIORIDAD MORAL DEL QUE LO EJERCE. EL VERDADERO CONDUCTOR DE HOMBRES HA DE PREDICAR CON EL EJEMPLO DE SU RECTITUD Y ABNEGACION PARA ILUMINAR EL CAMINO DE CUANTOS SE MIREN EN EL. NO OLVIDEMOS QUE LAS PALABRAS CONVENCEN PERO LOS HECHOS ARRASTRAN. EL OFICIAL DE LA ARMADA HA DE TENER LA CONFIANZA DEL SUPERIOR Y LA ADMIRACION Y RESPETO DEL INFERIOR, TRATANDO DE SUPERARSE CADA DIA POR MEDIO DE UN GRAN ESFUERZO PERSONAL Y DE LA PLENA DEDICACION.

NO ABANDONAR VUESTRA PREPARACION, YA QUE SI HA SIDO DURO EL APRENDIZAJE, MAS DURO VA A SER EL CONTINUADO ESFUERZO PARA MANTENEROS AL DIA EN TODOS LOS ORDENES DE LA CARRERA NAVAL. LA EVOLUCION DE LOS MEDIOS ASI LO IMPONE. OS ENCONTRAREIS CON NUEVOS EQUIPOS, NUEVAS TACTICAS Y NUEVOS PROCEDIMIENTOS Y ES NECESARIO QUE TRABAJEIS CON INTENSIDAD, BUSCANDO ESE PERFECCIONAMIENTO QUE OS PERMITIRA SALIR AIROSOS EN LAS DISTINTAS SITUACIONES A LAS QUE TENDREIS QUE HACER FRENTE BAJO VUESTRA RESPONSABILIDAD.

SOIS RESPONSABLES DE QUE VUESTROS HOMBRES DESEMPEÑEN SUS DESTINOS CON LA MAYOR EFICACIA, PERO TAMBIEN SOIS RESPONSABLES DE INCULCARLES UN NOBLE ESPIRITU, PARA QUE SIEMPRE ESTEN DISPUESTOS A DARLO TODO POR ESPAÑA.

SI LOGRAIS QUE ESTA ILUSION QUE HOY OS ANIMA NO SE EMPAÑE JAMAS, SABIENDO CUMPLIR EN TODO MOMENTO CON ESTOS DEBERES, ACRECENTANDO LOS CONOCIMIENTOS TECNICOS Y EL ESPIRITU DE SERVICIO, ESTOY SEGURO QUE ENTONCES HABREIS ALCANZADO LA VERDADERA CATEGORIA DE OFICIALES DE LA ARMADA.

DESEO AGRADECER A LOS AGREGADOS NAVALES QUE HOY NOS ACOMPAÑAN COMO REPRESENTACION VIVA DE LA HERMANDAD DE NUESTRAS NACIONES, SU PRESENCIA Y SU GENTILEZA AL SER PORTADORES DE LOS GALARDONES CON QUE SU RESPECTIVO PAIS HA TENIDO A BIEN DISTINGUIR A LOS NUEVOS OFICIALES DE LA ARMADA ESPAÑOLA QUE SE HAN DESTACADO DURANTE SU CARRERA Y QUE, DESDE AHORA, SERAN ORGULLOSO TESTIMONIO DE LOS VALORES QUE ESAS RECOMPENSAS REPRESENTAN.

NO PODRIA TERMINAR SIN EL RESPETUOSO Y ADMIRADO RECUERDO A TODOS LOS QUE DIERON SUS VIDAS POR ESPAÑA. QUE EL ESPIRITU QUE LOS ANIMO Y LA GRANDEZA DE SU EJEMPLO NOS GUIEN POR DERROTEROS DE BIEN HACER PARA EL MEJOR SERVICIO DE LA PATRIA.

SEÑORES OFICIALES, ALUMNOS Y DOTACION GRITAD CONMIGO:

¡VIVA ESPAÑA!

¡VIVA EL REY!

Finalizado el discurso, el Batallón de Alumnos y Brigada de Marinería desfilan ante Su Majestad. En ese momento comprendemos que el sol se ha regodeado en estos actos, hace calor, todos buscan la sombra, las familias se apiñan alrededor de los protagonistas del día.

IMPRESIONES SOBRE DIFERENTES PUERTOS, EN EL 52º CRUCERO DE INSTRUCCION DEL B/E. «JUAN SEBASTIAN DE ELCANO»

Desde Pensacola a Nueva York, se ha hecho una encuesta, con las mismas preguntas, a distintos niveles de la dotación. En las respuestas aparecerá el diferente punto de vista.

Han sido encuestados: 14 Guardiasmarinas, 5 Cabos y 10 Marineros. En total 29 personas, que suponen un 9 por 100 de la dotación.

Se hace referencia a los puertos de Río de Janeiro (Brasil), Montevideo (Uruguay), Buenos Aires (Argentina), Valparaíso (Chile), El Callao (Perú), Balboa (Panamá) y Pensacola (EE.UU.), que son los puertos visitados hasta el momento. Se atracó en Río de Janeiro el día 9 del pasado febrero y se salió de Pensacola el día 12 de mayo.

El cuestionario versó acerca de las siguientes preguntas:

- 1ª. Impresión que te causó América.
- 2ª. ¿Qué es lo que más te ha impresionado del viaje?
- 3ª. Hispanidad. ¿La comprendes mejor ahora?
- 4ª. Españoles en América. ¿Encontrastes paisanos? ¿Cómo te trataron?
- 5ª. ¿Qué opinan sobre el Elcano?
- 6ª. ¿Dónde lo pasaste mejor?
- 7ª. Alguna anécdota o sucedido.

Como notas previas o aclaratorias, hay que hacer constar que el buque estuvo en todos los puertos, cinco días, excepto en Balboa, dos, en Montevideo, cuatro y siete en Pensacola. A Río de Janeiro se llegó en los preámbulos del Carnaval y a Pensacola, invitados a la Fiesta de las cinco banderas, en el 200 aniversario de la Toma de Pensacola (Florida), el 9 de mayo de 1781 por el español Bernardo de Gálvez. En todos los países juega también un papel importante las distintas Casas de España, el número de sus miembros, la economía del país, si es la primera visita, los días de estancia en el puerto, etc. Se ha escogido a los más jóvenes para la encuesta; ellos son la esperanza del futuro, los de la entrega, los de la audacia, los de las primeras impresiones que marcan un hito en la vida. Los que tienen más trato con el pueblo, los que venden simpatía y amor a raudales. Los que parten los corazones y van devolviendo en cada puerto una carta y una tarjeta.

A los que los demás, nos encontramos representados, ya que la juventud, es la edad que el niño desea, el joven disfruta y el viejo llora.

Se puede correr el peligro de la inexperiencia también, y ser del último que llega.

Quizá la encuesta esté un poco mediatizada por estar hecha después de Pensacola (una ciudad en fiestas) y la última vivencia es la que causa más impacto en la juventud.

Todo es bastante relativo y las afirmaciones pueden depender del medio y del individuo.

I. Impresión que te causó América.

MARINEROS:

- En América no te sientes extranjero en absoluto (Baena Blázquez).
- Una gran impresión, porque me acogieron muy bien, es una parte del mundo muy bonita y hermosa; nunca la hubiese visto si no llega a ser por el Elcano (José Navarro).
- Tienen unos contrastes impresionantes, tienen riquezas naturales inmensas desaprovechadas y gente que también pasa hambre (Alvaro González).
- Me causó muy buena impresión, aunque me ha parecido muy diferente a como yo creía (Jesús L. Díaz).
- Un mundo joven, balbuciente, con un inmenso potencial humano y terrestre, mediatizado por el patrimonio español y la cercana y poderosa influencia norteamericana (Ignacio Llamas).
- U.S.A. es un país duro y competitivo, pero agradable (Francisco Campos).
- Brasil: un país donde todo es grande, su riqueza y su pobreza, su vitalidad y su gente (Baena Blázquez).

CABOS PRIMEROS:

- Del viaje por tierras americanas, se debe destacar el aprecio y estima con que hemos sido acogidos en los puertos de los distintos países, por el cariño que demuestran hacia los españoles (Javier Nuñez).
- Una ideología común de vivir; se nota nuestra presencia.

Los EE.UU., como esperaba, gran derroche de confort y bienestar y una elevada cultura social. La gente muy educada y bastante amable (Montero Rodríguez).

GUARDIASMARINAS:

- El conocer América nos ha supuesto el tomar contacto con nuestros hermanos y darnos cuenta por nosotros mismos del hondo arraigo que tiene España en todo el continente. Ha sido una experiencia muy interesante (Gómez Fdez. de Córdoba).
- El buen carácter de la gente; aquí quieren mucho a España y están enterados de todos los problemas que allí suceden, tienen una buena información y les preocupa lo que ocurre en la Madre Patria (Miguel Flores).
- Una impresión francamente buena, tomando en cuenta el respeto que le tienen a lo español (Sancha Orduña y Juan Cornago).
- América es una extensión de España en muchos aspectos (Agustín González).
- Gente muy similar a los españoles, más que los europeos (Enrique Zafra).
- Me gustó la acogida y el trato que se nos dispensó en todos los puertos (Eduardo Bernal y Bueno Murga).

II. ¿Qué es lo que más te ha impresionado del viaje?

MARINEROS:

- Lo que más me ha impresionado del viaje es la gran belleza de algunas ciudades y de los paisajes naturales que he visto conforme íbamos realizando el viaje; entre ciudades puedo citar Río de Janeiro y Buenos Aires, y como paisajes naturales, los canales patagónicos (Pradas del Rey).
- El mismo viaje es impresionante, llegando a disfrutar de la compañía y diversas caras del mar. La sociabilidad que he llegado a adquirir tratando con gente tan diferente en forma de pensar a mí. (Fco. Campos).
- La amistad y la admiración que tienen los sudamericanos con España. Se vuelcan con nosotros en cada puerto (Alvaro González).
- La fuerza con que españoles que salieron de España hace años, con apenas 17 años, conservan el recuerdo y un cariño a España, aún después de haberse casado con sudamericanas y con hijos allí, y cómo han traspasado ese amor de España a ellos. Atravesando los canales patagónicos, se piensa que los hombres que por primera vez pasaron por allí, serían de otra raza. ¿Qué es lo que les impulsaba a continuar? A nosotros con mapas, radar, práctico, señales y motor, ya nos pareció una heroicidad (Baena Blázquez).

—Lo que más me impresionó fue cruzar el Estrecho de Magallanes y el Canal de Panamá. También el temporal que cogimos de Buenos Aires a Punta Arenas (José Navarro).

CABOS PRIMEROS:

- El trato tan bueno que tienen hacia nosotros en todos los puertos que visitamos (Paredes Díaz).
- Río de Janeiro, la bahía más bonita que he visto. Me impresionó mucho la primera vez que pisé tierra en Río de Janeiro, puesto que era mi primera estancia en este continente (Torralba).
- En los canales patagónicos, la belleza del paisaje, contrastada con la rudeza de una tierra sin conquistar por la civilización humana; en general es una experiencia única (Pérez Camuñez).

GUARDIASMARINAS:

- La gran hospitalidad que nos han brindado en los países visitados y el gran recibimiento que nos dieron en Pensacola. La belleza de Río de Janeiro y de los canales patagónicos, y por supuesto la experiencia de pasar aquel famoso temporal en el golfo de San Jorge (Gómez Fdez. de Córdoba).
- Todas las navegaciones a vela (Martínez Ruiz).
- La cantidad de gente española que hay por estos países y las ganas que tienen de conocer y volver a su país, sobre todo la gente mayor, puesto que la gente joven ya se ha hecho al lugar y no la añoran tanto como sus padres o abuelos (Miguel Flores).
- La buena acogida a los representantes de la Madre Patria (Enrique Zafra).
- El calor, el trato y recibimiento que todas las gentes de Iberoamérica nos han dispensado (Alvaro de Agustín).
- Paisaje y entrada en la bahía de Guanabara (Río de Janeiro. Brasil) (Cordón).

III. Hispanidad. ¿La comprendes mejor ahora?

MARINEROS:

- Se adquiere mayor visión del conjunto de seres y tradiciones heredadas o autóctonas, que configuran el fenómeno de la Hispanidad. Un fenómeno que «debía ser» de fraternidad y convivencia por cuanto cobra su sentido en la identificación y los beneficios que reporta gozar de un patrimonio común (Ignacio Llamas).
- En el transcurso del viaje he podido apreciar los grandes lazos que hay entre nuestros hermanos hispanoamericanos; en ellos se puede apreciar nuestras costumbres y religión (Pradas del Rey).
- Siempre he comprendido la hispanidad, pero

ahora la he vivido y veo lo fuerte que es la relación entre todos estos países y su Madre Patria (Alvaro González).

- Ahora tengo un concepto más realista de lo que yo sabía (Jesús L. Díaz).
- Creo que es un campo donde no hay casi nada hecho. Desde luego es un hecho que si no se vive es difícil de comprender. Una de las cosas más positivas de mi viaje quizá sea el haber sentido, que aparte fronteras y banderas, formamos parte con sudamérica de una comunidad que tienen en común muchas más cosas que el idioma. Creo que este hecho está más claro y vivo a nivel de calle que a nivel de Estado, y que los sudamericanos tienen más conciencia que nosotros mismos, aunque el problema quizá sea de información y conocimiento (Baena Blázquez).

CABOS PRIMEROS:

- Desde luego viajar en este barco es el mejor libro que puede haber, para darse cuenta del significado que tiene esta palabra (Paredes Díaz).
- Siempre fue un concepto claro para mí, simplemente, en algunos puertos la «viví» (Montero Rodríguez).
- Sí, ahora lo comprendo mucho mejor, pues he vivido el trato y la consideración que tienen estos pueblos hacia nosotros (Torralba).
- Sí, todos aman o admiran a España o a su Madre Patria, como se le suele llamar por estas latitudes; además todos comparten un deseo común: Visitar España, sean o no, nacidos en ella (Pérez Camuñez).

GUARDIASMARINAS:

- Sentimiento de cariño hacia «La Madre Patria» (Zumalacarreui y González Aller).
- Desde luego que sí, puesto que he tenido la oportunidad de dialogar, charlar y convivir un poco con ellos (Miguel Flores).
- Comprendo el agradecimiento de los americanos a quienes le dejaron la cultura, religión, lengua (Enrique Flores).
- Sí, en Argentina, por ejemplo, había muchos emigrantes españoles, se sentían más patriotas que los que residimos en la Patria. He aprendido. (Agustín González).
- Antes, en y después del viaje siempre hemos comprendido la Hispanidad, pero en el viaje la hemos vivido intensamente (Alvaro de Agustín y Cerdón).

IV. Españoles en América. ¿Encontrastes paisanos? ¿Cómo te trataron?

MARINEROS:

- El trato es sin duda, cordial y muy abierto, extremadamente generoso (Ignacio Llamas).
- Para mí en casi todos los puertos hubo un recibimiento increíble por parte de los españoles allá.

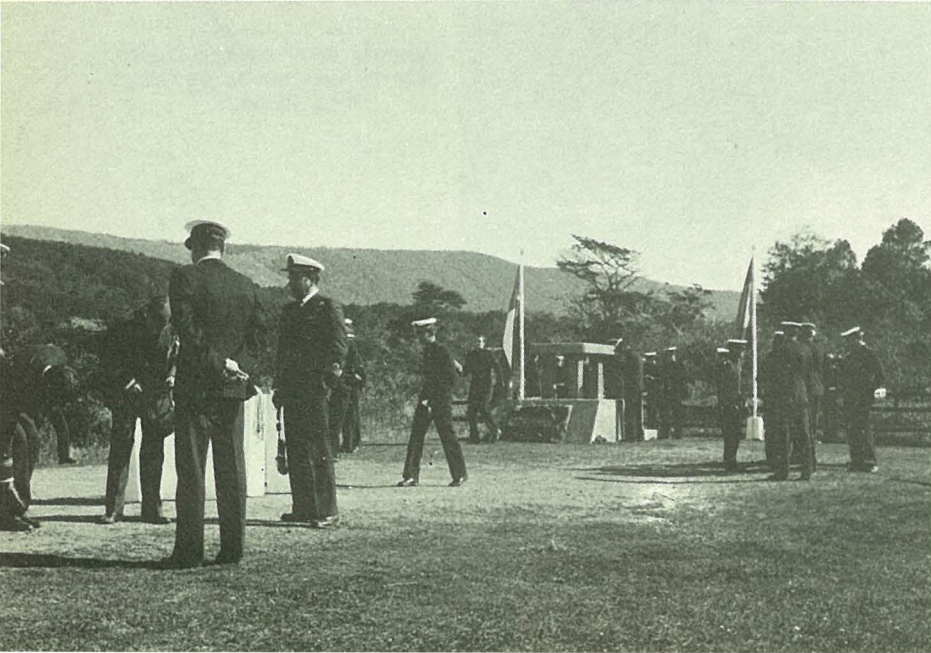


**Ofrenda floral en Montevideo
ante el monumento de Isabel
La Católica.**



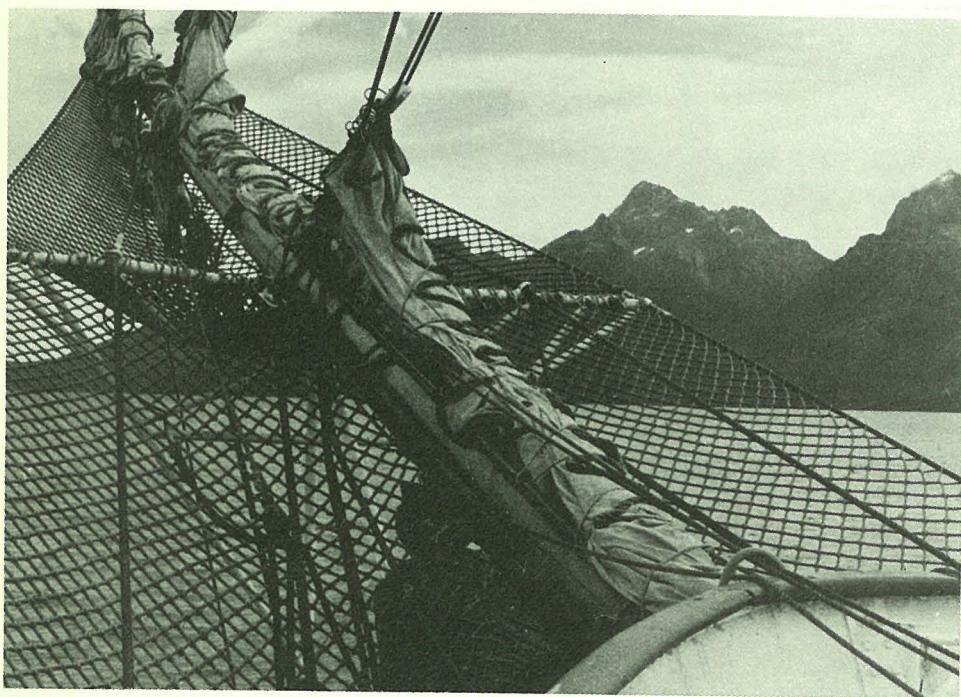
El Presidente Pinochet a bordo, en Valparaíso (Chile).

Jura de la Bandera en Valparaíso.



Responso ante el monumento a los Españoles en Punta Arenas (Chile).

Ofrenda floral en Montevideo ante el monumento al General Artigas.



En los Canales Patagónicos

Llegada a Buenos Aires



Hubo desde los que te saludaban en la calle con un ¡Viva España!, hasta los que me ofrecieron su casa, su tiempo y su cariño. Pasando por los que te invitaban en los bares y restaurantes, te enseñaban la ciudad, o simplemente te preguntaban por algún vecino suyo llamado Pepe, que tú no tienes ni idea de donde existe o está. Te preguntan cosas de España y a la vez que te ofrecen su hospitalidad te cuentan su último viaje a España y cuando será el próximo (Baena Blázquez).

—Aunque no encontré paisanos tuve el honor de visitar y tratar con algunos españoles descendientes de ellos. En relación al trato no pudo ser mejor ya que se desvivían porque yo estuviera a gusto en su casa y que en aquellos momentos era como la mía (Sánchez Cazorla).

—Difícilmente es diferenciar un paisano de un nativo del país, porque el apoyo y amabilidad en el trato, es como si todos lo fueran. He encontrado muchos paisanos cuya mente y pensamiento están puestos en España (Javier Núñez).

—Recuerdan con añoranza lo que nosotros les comentamos, pagándonos con trato maravilloso, desviviéndose por hacernos la estancia en puerto en su compañía, de lo más agradable posible. Al entrar en sus casas les llevábamos un trocito de España (Paredes Díaz).

GUARDIASMARINAS:

—Encontramos muchos paisanos sobre todo gallegos, y todos ellos sin excepción, nos trataron



El Presidente Belaunde Terry a bordo en El Callao (Perú).

—Los españoles en América son muchos; cruzaron el Atlántico en busca de un medio de vida mejor y algunos lo encontraron, pero siempre está en ellos esas ansias de regresar a nuestra España. A mí en particular me han tratado bien en muchas ocasiones pues son amables y hospitalarios (Pradas del Rey).

—Encontré muchos españoles en América, predominando el gallego; encontré pocos andaluces, pero a los españoles que conocí me trataron fabulosamente (Jesús L. Díaz).

—Encontré algunos paisanos y me trataron muy bien, me lo daban todo de corazón y me invitaron a su casa unos días con ellos (José Navarro).

CABOS PRIMEROS:

—No nos pudieron tratar mejor, nos hicieron sentirnos en nuestra casa. Sus atenciones atenuaron nuestras nostalgias (Pérez Camúñez).

—Me encontré bastantes paisanos que me trataron muy bien (Torralba).

magníficamente. Nos aconsejaron y ayudaron en todo momento, para que nuestra estancia en puerto fuera más grata (Gómez Fernández de Córdoba).

—No hacía falta que encontrase paisanos para que la gente te tratase muy bien (Martínez Ruiz).

—Se portaron fenomenal con nosotros y se puede decir que se volcaron con cualquiera del barco (Miguel Flores).

V. ¿Qué opinan sobre el «Elcano»?

MARINEROS:

—Dado que es un viajero anciano, ha pasado a ser mítico. El público ve realizadas en él muchas de sus ilusiones. Desearían embarcar rumbo a la aventura, materializar sueños y ambiciones de li-

bertad, de lejanía. Impresiona su magnífica estampa, su soberbia arboladura (Ignacio Llamas).

- Para ellos la faceta de el «Elcano» como Buque-Escuela, pasa casi desapercibida. Su faceta como embajada flotante de España toma más relevancia e importancia para ellos que cualquier otra. Muestran con orgullo a el «Elcano» como representante de España, diciendo: «Esto es España» y nosotros somos españoles. Esta misión de embajada a largo plazo, es la más importante de las que el «Elcano» realiza (Baena Blázquez).
- Decían que era fabuloso, maravilloso y algunos adjetivos más de admiración y gusto (Sánchez Cazorla).
- Opina del barco que es un trozo de España en el



Capitán de Navío don Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto.

extranjero; para los amantes de la vela es un gigante de los mares (Pradas del Rey).

- Les encanta el «Elcano», muchos lo conocen de otros viajes y se forman colas impresionantes para visitarlo, porque como dicen ellos: «Este barco es España» (Alvaro González).
- Es una embajada flotante, con mucha fama y el que lo ve dice que es fabuloso. En cierta forma nos envidiaron por poder viajar en él y visitar todos los países (Jesús L. Díaz).

CABOS PRIMEROS:

- Para los neófitos el «Elcano» es el barco más bonito que han visto sus ojos, para los entendidos una maravilla única en el mundo, otros decían dar cualquier cosa por navegar en él (Pérez Camúñez).
- Lo que más les impresiona es ver subir a la Marinería por las jarcias.
- Que es un pedazo de España, el cual les informa de cómo está su país (Javier Núñez).
- Para los demás un bonito velero, que les lleva un poco de alegría en su estancia y poder contactar con nosotros (Paredes Díaz).

GUARDIASMARINAS:

- Por regla general que es el barco velero más bonito del mundo y que es un pedazo de España (Juan Cornago y Sancha Orduña).
- Siempre buena por el barco en sí (bonito). La de las visitas mejor por considerarse bien tratados. Los españoles se sentían «en su casa» (Zumalacarregui y González Aller).
- Muchos venían con la intención de pisar el barco, decían que así pisaban tierra española y hablaban con sus paisanos (Eduardo Bernal y Bueno Murga).
- Una experiencia única en la vida. Oportunidad excepcional para una ambientación completa de

la vida en la mar. Oportunidad, también excepcional, de un conocimiento de unos países cada uno distintos entre sí, pero todos muy interesantes (Alvaro de Agustín y Córdón).

- El «Elcano» es algo de ellos mismos. Un trozo de España que les lleva a España, un charlar con españoles, un pisar territorio español (Agustín González).

VI. ¿Dónde lo pasaste mejor?

MARINEROS:

- Yo me lo pasé mejor en Río de Janeiro, Pensacola y Valparaíso, creo que son los puertos que más me gustaron (José Navarro).
- En Montevideo fue el primer contacto con la Hispanoamérica de verdad, además tuve la suerte

de conocer a unos amigos que me lo enseñaron todo a fondo, su forma de vivir, sus problemas (Alvaro González).

- En Río de Janeiro, Buenos Aires, Valparaíso y Pensacola (Pradas del Rey).
- No puedo decir un sitio concreto, cada sitio tuvo su encanto y sus cosas buenas y malas (Baena Blázquez).
- Lo pasé bien en todos los puertos hasta ahora tocados, pero principalmente en Buenos Aires, El Callao y Pensacola (Jesús L. Díaz).

CABOS PRIMEROS:

- Me resulta difícil destacar un puerto en concreto, pero en Valparaíso me trataron muy bien; en Pensacola fue la cúspide del viaje, a pesar de la diferencia del idioma (Péres Camúñez) (Cómo se nota que fue el último puerto).
- El lugar donde lo he pasado mejor es difícil de decir, pues yo personalmente tengo un itinerario y voy marcando con una puntuación cada puerto y hasta ahora de los nueve puertos que hemos tocado, van empatados seis con la máxima puntuación, pero si he de elegir uno, me quedo con Pensacola (Torrallba).
- Por ser para mí el turismo, mi afición particular, todos los países han sido interesantes, siendo realmente difícil diferenciar en cual se pasó mejor (Javier Núñez).
- Particularmente, aunque en todos se pasa muy bien, el que mejor recuerdo me dejó fue Argentina y Montevideo, por la amabilidad de su gente (Paredes Díaz).

GUARDIASMARINAS

- Sin lugar a dudas, en Pensacola. De todas formas, guardamos un agradable recuerdo de todos los puertos visitados (Gómez Fernández de Córdoba).
- La verdad es que no sabría decirlo, pues he disfrutado en todos los sitios en que he estado y en todos se han volcado con nosotros (Miguel Flores).
- Por contraste, en Pensacola (Agustín González).
- En todos los puertos, con sus lógicas diferencias (Enrique Zafra).
- En Perú y Uruguay (Alvaro de Agustín y Cordón).
- En Buenos Aires, pues a pesar de las dificultades económicas, la gente era muy amable y respetuosa (Eduardo Bernal y Bueno Murga).
- En Buenos Aires y Valparaíso (Zumalacarregui y González Aller).
- En Río de Janeiro, Buenos Aires y El Callao. (Martínez Ruiz y Martín Paz).
- En Valparaíso, Buenos Aires y Pensacola (Juan Cornago y Sancha Orduña).

VII. Alguna anécdota o sucedido.

MARINEROS:

- Hemos visto un cachalote y delfines (José Navarro).
- Las despedidas son lo más impresionante, el puerto lleno de niñas con lágrimas en los ojos, la banda de música, la gente diciendo adiós (Alvaro González).
- La divertida situación de encontrarse solo en un local donde todo el mundo habla inglés, y todos me preguntaban casi al mismo tiempo sobre el barco (Francisco Campos).
- Aquí puedo contar las fiestas que se han hecho en el barco: una al cruzar el Ecuador, las Olimpiadas de el «Elcano» y otro gran concurso de Palmoteos 81, en los cuales la tripulación de el «Elcano» ha disfrutado mucho (Pradas del Rey).
- En Pensacola la salida de 6 muelas de mi boca (fue al dentista) y en El Callao, cuarenta y cinco minutos perdido en el puerto (Sánchez Cazorla).
- La vivencia más palpitante fue asistir al ensayo general de una escuela de samba, sumergirme en el mundo delirante del ritmo y bailar ininterrumpidamente durante horas, inmerso en una agitación general, casi hipnótica (Ignacio Llamas).
- La satisfacción que dio, repararle el coche al primer secretario de la Embajada de España en Perú, y en agradecimiento me ofreció el coche los días que quedaban de puerto (Jesús L. Díaz).

CABOS PRIMEROS:

- En los canales patagónicos, cuando un señor de un poblado se me acercó con su canoa, para hacer el trueque con el barco, y cuando dicho señor se disponía a marchar, comprobó que la corriente le había llevado la canoa. Por el barco se puso una embarcación para trasladarlo a su poblado (Javier Núñez).
- En Valparaíso, estando un día de guardia, se me acercó una mujer de unos 60 años y me preguntó por un Cabo que ella había conocido cuando el «Elcano» estuvo allí en 1977, me enseñó una fotografía de él, y me eché a reír cuando vi que ese Cabo (Cabo 2.º entonces) era el Cabo 1.º ES. Luis Rodríguez, que también está dando ahora el viaje. Le dije a esa señora que esperase un momento, cuando tuvo delante al Cabo Luis, se le abrazó y comenzó a llorar (Torrallba Cardoso).
- En Río de Janeiro, vi llorar como a un niño a un anciano de 70 años, decía que se estaba muriendo y que ahora más que nunca «deseaba España» (Montero Rodríguez).
- En Punta Arenas me preguntó una señora si era cierto que el Comandante era don Cristóbal Colón y ante mi respuesta afirmativa, respondió con admiración ¡creí que ese señor había muerto ya! (Pérez Camúñez).

GUARDIASMARINAS:

- En Buenos Aires, un muchacho que vino a bordo con un título firmado por el Rey Alfonso XIII; este título se lo había dado su abuelo y prometió que cada vez que el «Elcano» tocara Buenos Aires, se lo enseñaría al Comandante (Eduardo Bernal y Bueno Murga).
- La pena de una señora española que se quedó sin poder visitar el barco (Nos explicó lo que sentía al ver la Bandera) (Zumalacarregui y González Aller).
- La grúa municipal nos quitó el coche en Nueva Orléans (Martínez Ruiz).

VIII. Puertos.

RIO DE JANEIRO: Cosmopolita.
MONTEVIDEO: Artificial.
BUENOS AIRES: Tremendo.
VALPARAISO: Ardiente.
EL CALLAO: Exótico.
BALBOA: Transitorio.
PENSACOLA: Idílica, de película.
Marinero JESUS DIAZ ORTIZ).

RIO DE JANEIRO: Bien.
MONTEVIDEO: Normal.
BUENOS AIRES: Muy bien.
VALPARAISO: Muy bien./Normal.
EL CALLAO: Muy bien./Bien.
BALBOA: Normal.
PENSACOLA: Bien.

(Caballeros GG.MM. RICARDO ZUMALACARREGUI DE LUXAN y CRISTOBAL GONZALEZ-ALLER LACALLE).

RIO DE JANEIRO: La ciudad más hermosa del mundo. 7 (un siete).
MONTEVIDEO: Una ciudad muy tranquila. Poco ambiente. 6 (un seis).
BUENOS AIRES: Muy cara. La inmensa cantidad de mujeres bonitas que había en nuestra fiesta. 6 (un seis).
VALPARAISO: Un gran puerto. La gente muy cariñosa. Un gran orgullo, el poder saludar personalmente al General Pinochet. 8 (un ocho).
EL CALLAO: Me sorprendió el gran atractivo que les supone la presencia de un buque español. 6 (un seis).
BALBOA: Muy aburrido. 4 (un cuatro).
PENSACOLA: El mejor puerto hasta el momento. Aprendí mucho inglés y conocí gran cantidad de gente. Gran afición marinera. 9 (un nueve).
(Caballero G.M. ALFONSO GOMEZ FERNANDEZ DE CORDOBA).

Puntuación de 0 a 10 puntos:

RIO DE JANEIRO: 7 (siete).
MONTEVIDEO: 7 (siete).
BUENOS AIRES: 6 (seis).
VALPARAISO: 7 (siete).
EL CALLAO: 9 (nueve).
BALBOA: 4 (cuatro).
PENSACOLA: 7 (siete).

(Caballeros GG.MM. ALVARO DE AGUSTIN VAZQUEZ y JOSE IGNACIO CORDON SCHARFHAUSEN).

Como se nota el «terror» del Guardiamarina por las notas.

IX. Conclusión.

De tanto empedrado de hechos y de ideas, de vida y de corazón, cada uno tiene derecho a sacar su conclusión.

Yo me voy a atrever a proponer la mía.

Desde hace más de 50 años, el B/E. «Juan Sebastián de Elcano» es el embajador más universal que tiene España, a través del mundo.

En América, es el decano, el más conocido y el más querido.

A bordo, además de buque-escuela de Guardiasmarinas, va una escuela de patriotismo y diplomacia.

Es un embajador flotante con un gran mensaje de fraternidad.

Al ir a vela, es como querer andar por el mar, y así llevar el mensaje en la mano.

España que tiene un destino en la mar y en América, debe reconocer en este hidalgo velero, que cada año atraviesa el Atlántico con nuevos alisios, al gran mensajero de sus tesoros: que son sus hombres y su bandera.

Se les lleva un fuerte abrazo y un cariñoso saludo de España.

Hispanidad que celebra la sangre fecunda, que porque es madre, es siempre joven.

A una madre, como a la Patria, no se la ama porque sea la mejor o la más grande, sino porque es la nuestra. En los pueblos, como en los hombres, la dignidad es virtud y el orgullo es defecto.

Somos deudores y herederos de unos hombres, pero también de una raza, de un espíritu, de una fé.

Coordiné y realizó: Capellán Mayor JUAN ALVAREZ CUBOS.

MEDIO SIGLO DE MARINA: DON MANUEL CERVERA Y CABELLO



El mejor homenaje que se hace a un marino es poder reconocer el ejemplo que de competencia y entrega haya demostrado a lo largo de su vida profesional; así pues hoy queremos dejar constancia de estas cualidades en la labor desempeñada por el Excelentísimo Señor Almirante Don Manuel Cervera, fallecido el pasado 30 de mayo en Cádiz.

La Armada ha perdido uno de sus mejores marinos, pero ha ganado un modelo perenne de servicio a la Patria para sus presentes y futuros Oficiales.

Don Manuel Cervera y Cabello nace el 16 de mayo de 1907, en el Ferrol del Caudillo.

Inicia su carrera como Aspirante de Marina en la Escuela Naval Militar en 1922; sale de Alférez de Fragata en 1925 y, dos años más tarde, asciende a Alférez de Navío.

Poseía la Especialidad en Submarinos y la cualificación de Ingeniero Electricista.

Recordamos su paso como A.N. en sus principales destinos y las Cruces y Condecoraciones que le fueron otorgadas como reconocimiento de su actuación en los mismos:

- Guardacostas «Muluya».
- «Almirante Cervera».
- «Lazaga».
- «España».
- Torpedero 17.

En 1927 se le concedió la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo de 1.ª clase. Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco, por motivo de la estancia en China del «Blas de Lezo».

Dos años más tarde le fueron impuestas las insignias de Caballero de la Orden de San Benito y se le hace entrega del diploma de la Medalla del Homenaje, Medalla Conmemorativa de la Jura de S. M. el Rey Alfonso XIII.

En 1931 realiza el Curso de Submarinos y, dos años más tarde, asciende a Teniente de Navío. Quedando en situación de disponible forzoso, efectúa estudios de electricidad en Lieja. En 1935 ocupa su destino como Oficial electricista en el «Méndez Núñez», de donde desembarcó para efectuar el Curso Especial en la Escuela de Radiotelegrafía.

En 1936 comienza el año en la Comisión Inspectora del Submarino D-1 y Destructor «MIRANDA»; posteriormente embarcó en el Crucero «Miguel de Cervantes», ocupando el destino de Oficial Ayudante de Derrota. Habiendo sido declarado el estado de

guerra, es destinado a la Estación Radiotelegráfica del Departamento de Cádiz, con carácter de absoluta confianza por ser operador y haber tenido que detener a todos los que en ella estaban. En septiembre es ordenado tomar el mando del Guardacostas «UAD KERT» que se encontraba en Algeciras; posteriormente lo haría en el «Lázaro» y el «Balears», en este último como Jefe del Servicio de Comunicaciones.

Desempeñando su destino anterior, es nombrado Jefe de Comunicaciones para el Enlace con el Ejército de las Operaciones del Norte. Cuando por sucesión de Mando le correspondió ser el último Comandante del «BALEARES», al ser éste torpedeado, supo retener la confusión de los primeros momentos, decidiéndose por la defensa del buque, seguido unánimemente por la dotación. Ordenó el traslado de los heridos a cubierta, lo que se llevó a cabo en parte ya que rápidamente el buque escoró, por cuyo motivo, de acuerdo con los oficiales de a bordo, ordenó abandonar el barco; hundiéndose con él pocos minutos después. Logró salir a la superficie, siendo recogido por el Destructor «Boreas». Así desembarcó del «Balears» con solamente 10 Oficiales, 22 clases y 349 marineros de un total de 50 Oficiales, 95 clases y 1.034 marineros. Con posterioridad, es hospitalizado en Soller para la consiguiente curación de las heridas sufridas. Sería condecorado con la Medalla Militar Colectiva.

En 1939 se encargó del Servicio de Comunicaciones del «Navarra». Más tarde, en mayo de este mismo año, embarcaría en el Crucero Auxiliar «Mar Cantábrico», donde ocuparía el puesto de Profesor de los Alféreces de Navío en el viaje de Instrucción, pasando luego destinado al Submarino C-1 como Comandante. En este mismo año, se le otorgarían las siguientes condecoraciones: Tres Cruces de Guerra, Cruz Roja del Mérito Militar y la Medalla de la Campaña.

Dos años después, pasó a formar parte de la Flotilla de Submarinos y se le encargó de la Jefatura del

E.M. de la misma. En junio se le nombra Comandante del Submarino C-4. Al siguiente año asciende a Capitán de Corbeta y se le destina como Comandante del «General Mola». En 1943 se le otorga la Medalla del Mérito Militar individual, en atención a los méritos contraídos en su actuación al mando del «Baleares». Cruz de la Orden de San Hermenegildo de 2.^a Clase y la Medalla Militar distintivo blanco. En 1944 cesa en su anterior empleo y se le nombra Jefe de la Estación de Radio de Ciudad Lineal. Dos años más tarde, es nombrado Inspector de fabricación de material de radio en MARCONI, E.S.A. y Vocal electricista en la Comisión Inspectora en Aranjuez, además de Profesor del Curso para Oficiales Especialistas.

En 1948 es ascendido al empleo de Capitán de Fragata, manteniéndose en los anteriores destinos y formando parte de la Plana Mayor E. del Crucero «Canarias» y es nombrado Profesor de Alféreces de Fragata. Al año siguiente es destinado de Comandante del «Jorge Juan». Se le nombra Comendador de la Orden de San Benito de Avis. En 1950 toma el mando del Destructor «Churruca», del cual cesa al hacerse cargo del de la Flotilla de Lanchas Torpederas y siendo Jefe de la Base de Apoyo de las Lanchas Rápidas (Puntales). Este mismo año recibe una felicitación de S.E. el Jefe del Estado por su actuación como Comandante del «Churruca», durante las maniobras efectuadas con la flota.

En 1951 se le nombra, con carácter interino, Jefe Delegado Radiotelegráfico del E.M.A. en la zona Suroatlántica. Más tarde, y sin cesar como Jefe de la Flotilla de Lanchas Torpederas, se encarga de la Jefatura de la Estación Naval de Tarifa. Al siguiente año, es designado como Jefe de Transmisiones y Electricidad del Departamento de Cádiz.

En 1953 es nombrado Inspector de Electricidad y Transmisiones de la Inspección Departamental de Cádiz, Construcciones, Suministros y Obras de la Marina.

Siendo nombrado en 1956 Subgobernador de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea, cesa en su anterior destino y pasa al servicio de otros Ministerios; incorporándose al Gobierno General de dichos Territorios. Le serán concedidas por su permanencia en las Provincias del Golfo Guineano las insignias de la Orden de Africa y la Cruz del Mérito Militar con distintivo blanco pensionada con el 10 por 100.

En 1960 asciende a Capitán de Navío. Le fue impuesta por el Presidente de la República la Orden de la Estrella Ecuatorial Gabonesa; y es nombrado Gobernador Civil de la Provincia de Río Muni. Al año siguiente vuelve al Servicio Activo en la Armada; más tarde efectúa el Curso de Información para Almirantes y Capitanes de Navío en la Escuela de Guerra Naval. Fue nombrado Jefe interino de la II^a Sección del E.M.A.; más adelante se le confirmaría en el citado destino como Jefe del mismo. Se le designó Vocal de la Junta Rectora de la Oficina de Prensa del Ministerio de Marina. Posteriormente es pasaportado

en Comisión de Servicio para Cartagena, con el fin de efectuar el III Curso de Información C.I.A.F.

El Gobierno de la China Nacionalista le concede la Cruz de la Orden de «Yen Juei» (Nubes y Bandera) 5.^o grado.

En 1962 se le nombra Jefe de la Escuadrilla de Corbetas y se le concede la Placa de San Hermenegildo.

Dos años más tarde, pasa a disposición de la S.A. de la Jurisdicción Central, destinado al Alto Estado Mayor. Le fue impuesta en la Embajada de Portugal la Cruz de II^a Clase del Mérito Militar Portugués que le había sido concedida.

En febrero de 1966 es ascendido al empleo de Contralmirante, siendo posteriormente destinado como Jefe de la II^a Sección el A.E.M. Se le conceden la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, y por Orden del Señor Ministro de Industria, se le nombra Consejero de la Junta de Energía Nuclear en representación del A.E.M. Al año siguiente se le designa para asistir al 1.^o Curso de Logística para Mandos Superiores en la Escuela de Guerra Naval.

En 1968 se le conceden la Gran Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo blanco. Más tarde, la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco.

En abril se le concedería la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco, y se le asciende al empleo de Vicealmirante, siendo nombrado Comandante General del Arsenal de la Carraca. Al año siguiente se le hace entrega de la Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil y es nombrado por Decreto 2.^o Jefe del A.E.M., cesando en su anterior destino, siendo designado Presidente de la Representación Española en el Comité Consultivo Conjunto Hispano-Norteamericano.

En 1970 le es impuesta la Gran Cruz de la Orden de Avis. Posteriormente le será concedida por el Gobierno Portugués la Gran Cruz del Mérito Militar de 1.^a clase.

A partir del día 16 de mayo, se dispone pase al Grupo B, fecha en la que cumple la edad reglamentaria, quedando en la situación de «disponible», haciendo entrega de la 2.^a Jefatura del A.E.M. Se le otorgaría también la distinción de la Legión del Mérito «USA-COMMANDER».

En 1972 es asignado al Alto Estado Mayor por haber sido nombrado Presidente de la Subcomisión de Industrias para la Defensa. Al siguiente año, y sin cesar en su anterior destino, se le nombra representante del citado Organismo en la Ponencia de Defensa Nacional del Plan de Desarrollo, cesando en el cargo de Presidente de la Subcomisión de Industrias para la Defensa.

El 16 de junio de 1975 pasa a la situación de reserva con el empleo de Almirante por hallarse en posesión de la Medalla Militar individual. El 30 de mayo del presente año, causa baja en la Armada por fallecimiento.

TRES POEMAS SOBRE EL MAR

Han sido escritas por el Cabo Primero Especialista Escribiente **Ricardo Bermejo Alvarez**, Primer Premio del Concurso de Poesía celebrado en el Cuartel de Marinería del Cuartel General de la Armada.

Del viento de Levante

*Empuja. El viento empuja y desorienta
el corazón de oro de los árboles,
riza la mar, destroza las cometas,
que ascendían por la brisa, sosegadas...
Un músculo invisible... ¡es el levante!,
fuerza que sopla por donde el sol derrama
su primera calor. Cádiz ondea
todo lo vegetal, frágil y verde.
Súbitamente el mar se encorajina,
se encona con los pardos navegantes,
como si un genio oculto reviviera,
al frote de una ráfaga, en su lámpara.
No da tiempo al remanso del suspiro
ni al cabello peinado, todo es ira,
usurpadora de la tarde quieta,
grito meteorológico que asola
frondas y toldos, blusas y campanas.
Viento sin elegías, puro y elemental
como la roca, la corriente, el alba...
como todo lo que a Natura pertenece.
Este viento que baja y que revuelve
el cajón litoral de nuestra casa,
el lánguido paseo de cada tarde.*

Soneto al Juan Sebastián de Elcano

*Blanco sobre la mar, proa a algún sueño
de corazones claros, de grumete...
yo iría sobre tu lomo: Clavileño
de las olas, como el mejor jinete.*

*Revivirás la Historia con empeño,
amando más el mar que te acomete
que el litoral errado del ensueño...
Blanco alazán con crines de juanete.*

*Un capitán gentil irá en el puente,
como aquel Almirante fue en su día,
a descubrir de nuevo el continente.*

*Apuntará tu proa la geografía
de América Latina, y el presente
se hará, de ayer, en la cartografía.*

Azul

*Azul era la ola que, a mi pecho,
arrimó las sirenas del ocaso;
azul era la senda que, al Parnaso,
llevó mi amor transido, desde el lecho...*

*Azules las colinas, los ribazos,
la dentada espesura del helecho...
El mar, aquella tarde, era ya un hecho,
era amor consumado entre mis brazos...*

*Y azul era el rumor que regalaba
la espuma restregándose en la roca,
como un asomo de romanticismo.*

*Azul era la luna, que regaba
con un hilo de luz toda mi boca,
y azul, como la mar, era yo mismo...*



Una Unidad de la Sexta Escuadrilla efectúa toma sobre la cubierta del DD. «Blas de Lezo» en aguas de Marín.

