

NUMERO 47



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO DE PERSONAL

B  **LETIN**
INFORMATIVO
PARA PERSONAL



B **LETIN** **INFORMATIVO** **PARA PERSONAL**

NUMERO 47 - OCTUBRE 1988

SUMARIO

PORTADA:

Dando la bienvenida
a los expedicionarios de
«RIO BAKER»

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Departamento de Personal (OFIPER)
Cuartel General de la Armada
Calle Montalbán, 2
28014 MADRID (España)

IMPORTANTE:

En atención al número limitado de
ejemplares del BIP, y en beneficio de
todos, rogamos se facilite su difusión
entre nuestros lectores, poniéndolo a
su alcance en cámaras, camaretas,
sollados, bibliotecas, etc.

Página

Portaaviones «PRINCIPE DE ASTURIAS» ...	1
ANTARTIDA - Patrimonio de la Humanidad	12
TREINTA ANIVERSARIO	23
Juramento de fidelidad a la Bandera y entrega de Reales Despachos en la ESCUELA NAVAL MILITAR	28
PRIMERO, PRIMER, PRIMERO	32
15.490 EL FERROL-NAVAL	35
Jura de Bandera en la Agrupación de Infantería de Marina, de los llamamientos 2.º y 3.º de 1988	38
El Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote (CIAF)	40
Centro de Formación de Especialistas y Cuartel de Instrucción de Marinería de Cádiz	44
Entrega de la Bandera de Combate a la Corbeta «VENCEDORA»	48
PATRULLERO «ORDOÑEZ» ¿Barcelona 92?	49
GALERIA DE PINTORES	52
MUSEO NAVAL DE EL FERROL	54
FRAGATA «NUMANCIA»	58
ACTIVIDADES DE NUESTROS CLUBS	61
LA VIRGEN DEL HANGAR	3.ª cubi.

«Principe de Asturias»



Creada el Arma Aérea de la Armada en el año 1917, el primer buque a su servicio fue el ex-carguero alemán NEWENFELDS transformado en portahidroaviones en 1922 y rebautizado con el nombre de DE-DALO; estuvo prestando servicio hasta 1935, año en que pasó a primera situación, causando baja en la Armada en 1940. El segundo buque fue el portaaviones de escolta norteamericano CABOT, construido en 1943 y transferido a España en 1967, rebautizándosele con igual nombre que a su antecesor, clasificándosele de portahelicópteros y adquiriendo la «nacionalidad española» en 1973.

El 30 de mayo de 1988, a los setenta y un años de la creación de nuestra Arma Aérea, la Armada ¡por fin! iba a recibir, provisionalmente, a su primer portaaviones nacido español: EL PORTAAVIONES «PRINCIPE DE ASTURIAS». Tal acaecimiento puede calificarse de histórico.



La expresión más adecuada para definir España bajo el aspecto geográfico-político, es la de un Archipiélago situado entre Europa y África, que se extiende a lo largo de unos 3.600 kilómetros, constituido por tres grupos de islas bañadas por las aguas del Mediterráneo y del Atlántico. Estos tres grupos de islas son: las Orientales (Menorca, Ma-

lorca, Cabrera, Ibiza y Formentera), las Centrales (Península, Melilla y Ceuta) y las Occidentales (Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, La Palma, Gomera y Hierro).

Este Archipiélago efectúa por mar el 92 % de las importaciones y el 82 % de las exportaciones. Por la zona de influencia marítima de las islas Orientales y Centrales navegan anualmente más de 52.000 buques que transportan unos mil millones de toneladas de mercancías; por la zona de influencia marítima de las islas Occidentales discurre el tráfico entre Europa y América Central y del Sur, así como el tráfico de la costa africana del Atlántico y del, que doblando el Cabo de Buena Esperanza, se dirige a Europa, incluida la ruta del petróleo del Golfo Pérsico.

El control y dominio del mar territorial y zonas marítimas de influencia son vitales para España. Sin una Marina Oceánica que pro-

teja y aleje apetencias extrañas, este Archipiélago se vería seriamente amenazada no solo en su integridad territorial y libertad, sino también en su política internacional que quedaría poco respaldada, pues sabemos que la Fuerza es una «ratio política»...

Indudablemente, disponer de una Marina Oceánica no resulta barato, como tampoco lo es instalar en nuestro hogar una puerta blindada; pero vale la pena el esfuerzo económico para que la familia viva en paz y con seguridad. Además, al igual que hay puertas blindadas al alcance de todos los bolsillos, pues también España puede y debe poseer, porque lo necesita, una Armada Oceánica con arreglo a sus posibles... y este «posible» es el Grupo de Combate.

El Grupo de Combate, constituido por el portaaviones PRINCIPE DE ASTURIAS, con sus aviones y helicópteros embarcados, fragatas de las clases SANTA MARIA y BALEARES permite, por su potencia aeronaval y radio de acción, contar con cierto «peso específico» en la balanza de la política internacional, «disuadir» en caso de crisis y, si se llega al enfrentamiento bélico, actuar «en fuerza» y con eficacia en nuestra mar y en las zonas de influencia marítima de nuestra ineludible responsabilidad. Todo ello en garantía de la defensa de cada una de las quince islas que componen este maravilloso Archipiélago que se llama España.

—oOo—

La experiencia táctica que se adquiriría con el DEDALO, aeronaves, y buques escolta, considerado todo como un conjunto operativo, originó el Grupo Aeronaval. También se vió la necesidad de dar el salto definitivo de una Armada de «segunda mano» a una Marina Oceánica, moderna, eficaz y de «nacionalidad española».

Como escoltas se eligieron las fragatas tipo FFG y para portaaviones el polivalente SCS (Sea Control Ship) norteamericano. Todos habrían de hacerse en astilleros españoles y sus anteproyectos muy especialmente en lo que al SCS se refiere, modificados para adaptarse a nuestras necesidades y posibilidades.

Puede decirse que el PRINCIPE

DE ASTURIAS, por la evolución de su proyecto inicial, es casi español en su concepción y con un elevado porcentaje hispánico en su construcción.

Todo llega. Así el 29 de mayo de 1977 se firma la Orden de Ejecución con la Empresa Nacional Bazán para su construcción en la factoría de El Ferrol. Dos años después el 11 de marzo comienza a elaborarse el acero, y el 8 de octubre de 1979 se pone la quilla.



La dotación con su Comandante, antes de iniciarse la ceremonia de la entrega.

Señalada efeméride es la del día 22 de mayo de 1982 cuando en ceremonia presidida por SM. El Rey don Juan Carlos se efectuó su botadura, siendo amadrinado por SM. La Reina doña Sofía.

En el memorable acto, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada don Saturnino Suanzes de la Hidalga, expresó: «La botadura hoy del PRINCIPE DE ASTURIAS y su posterior entrada en servicio proporcionarán: A la Defensa Nacional, proyección oceánica en sus concepciones estratégicas y garantía de la mejor defensa de los inte-

reses marítimos nacionales dentro de nuestra zona de responsabilidad (...). A la Política Exterior Española, respaldo y apoyo. A la Industria, prestigio a escala internacional (...). A la Economía Nacional, casi 12.000.000 de hombres/hora (...). A la Fuerza Naval, equilibrio táctico en su composición aportando el necesario y fundamental apoyo aéreo «in situ» que para cualquier acción ofensiva, o defensiva, exigen hoy las tácticas particulares de la guerra

antiaérea, la lucha antisubmarina, el combate en superficie, o la reacción sobre la costa.»

Aun habrían de transcurrir seis años...

—oOo—

El Ferrol. Arsenal Militar. Muelle n.º 12. Lunes 30 de mayo de 1988. Parece que no lloverá.

Atracado al muelle, el PRINCIPE DE ASTURIAS espera su incorporación a la Armada. Ante su imponente mole, y paralela a estribor, forma en línea, sobre el muelle la dotación con su Comandante el Ca-

pitán de Navío don Alfonso León García; le sigue la que será la primera Guardia Militar del portaaviones, luego los Jefes, los Oficiales, los Suboficiales, los Cabos primeros (V) especialistas, los Cabos primeros especialistas, y marinería. Hacia proa una Compañía de Honores del Tercio del Norte con Bandera y bandas.

Frente a la formación cinco tribunas para la presidencia, autoridades, personalidades, comisiones e

Honores y luego a la dotación del R-11. Saluda a las autoridades.

El personal de la Inspección de Construcciones y Obras (ICO) embarca e inspecciona el buque. Finalizada ésta dan novedad al Almirante Jefe del Arsenal, Vicealmirante don Jesús Portillo Julvez. Todo está listo para que la Armada reciba al portaaviones.

El Vicealmirante Portillo da la novedad del estado del buque al AJEMA y solicita autorización para firmar en nombre de la Armada el documento de recepción del PRINCIPE DE ASTURIAS haciéndolo por parte de la EN. Bazán don José Magaña, Director de la Factoría de El Ferrol. Ambas partes estampan su firma en el documento. ¡Ya la Armada tiene su primer portaaviones! Falta el abanderamiento.

En una mesa, junto a la que se sitúan el Almirante Jefe del EMA y el Comandante del buque se halla la Enseña plegada sobre una bandeja de plata. El Teniente Vicario de la Zona Marítima don Juan Alvarez Cubos, revestido de sobrepelliz, pronuncia la siguiente oración: «La ceremonia litúrgica que vamos a realizar en este acto de bendición

de la Bandera tiene como objeto darle carácter sagrado y valor religioso al Emblema de nuestra Patria y pedir a Dios Nuestro Señor que, con su protección divina, nos ayude a mantener siempre limpio el ideal que la Bandera representa.» Acto seguido bendice la Enseña con la rúbrica del ritual.

El Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada toma la Bandera y se la entrega al Comandante del PRINCIPE DE ASTURIAS quien, tras recibirla y después de besarla, solicita permiso para embarcar con la dotación.

Concedido, a la voz de «¡Dotación preparada para embarcar!», y a los acordes de una marcha militar van embarcando, en primer lugar, la Guardia Militar; luego, y de moderno a antiguo, la dotación restante. Por último lo hace el señor Comandante portando la Bandera.

Ya a bordo, con la dotación formada en toldilla y la Guardia Militar dando frente a la popa, el CN. León, primer Comandante del portaaviones PRINCIPE DE ASTURIAS, iza la Bandera, y a continuación pronuncia la fórmula del artículo 606 de nuestras Ordenanzas:

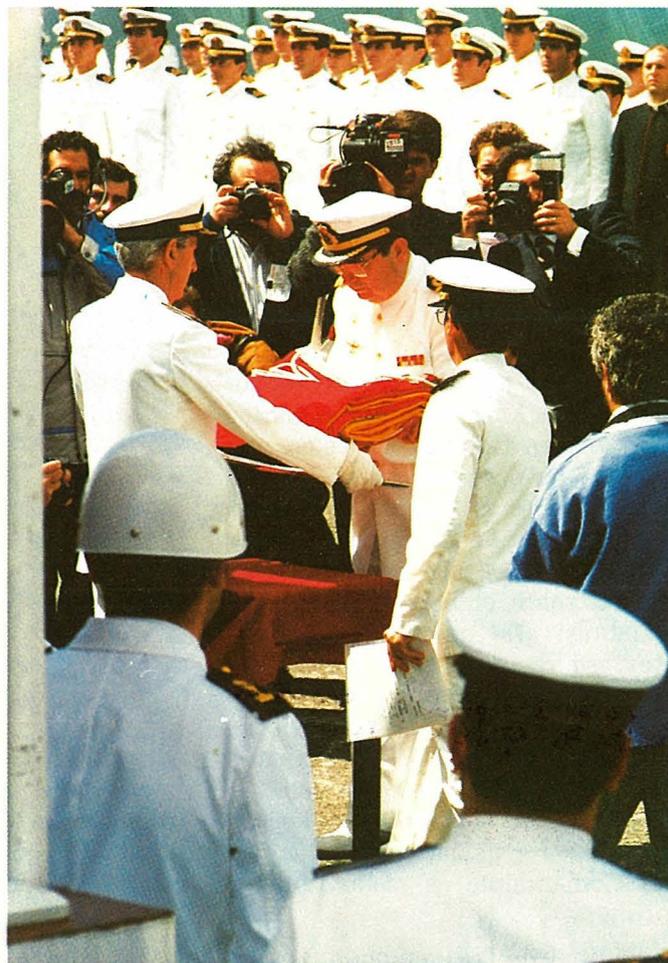


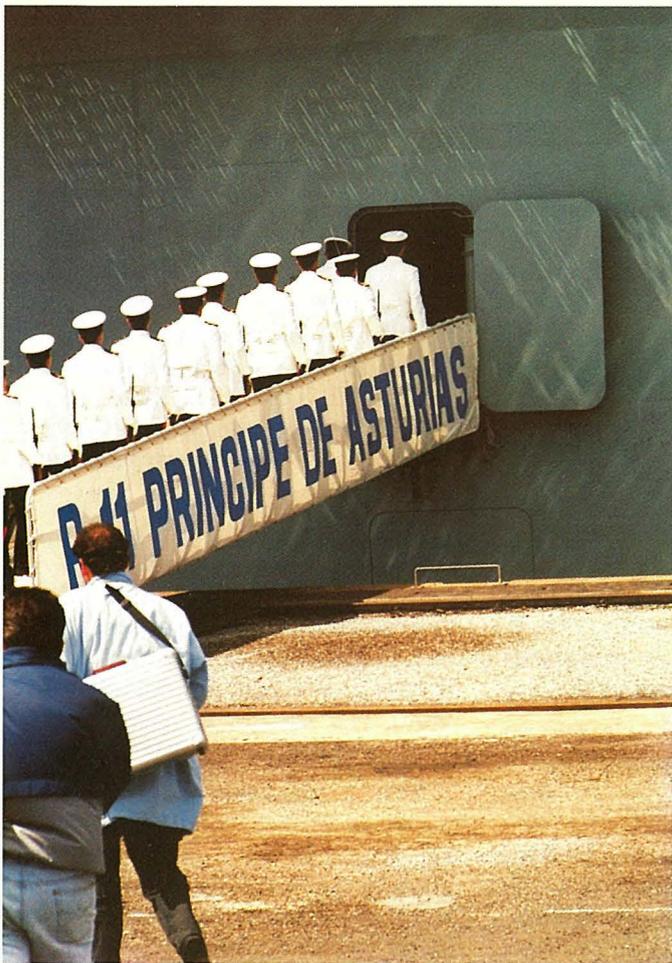
invitados: todas repletas. La prensa ocupa tribuna especial para mejor desarrollar su función. Se espera la llegada del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada don Fernando Nardiz Vial quien presidirá tan solemne e histórica ceremonia.

A las doce en punto llega AJEMA siendo recibido por el Almirante Capitán General de la ZM. don Fernando Martín Ivorra. Sube al podio y se le rinden honores de arma presentada e Himno Nacional mientras, desde el Arsenal, se disparan diecisiete cañonazos.

Pasa revista a la Compañía de

El CN. León, Comandante, recibe de manos de AJEMA la Bandera de Combate.





Embarcando la dotación por el portalón de proa.

◀ Primero embarca la Guardia Militar con el Teniente Montaña al mando.

«Dotación: la Bandera es el símbolo de la Patria inmortal; los que tenemos el honor de estar alistados bajo ella estamos obligados a defenderla hasta perder la vida. En garantía de que jurais y prometeis entregaros a su servicio: ¡Prepárense para cargar, Armas! ¡Apunten, Armas! ¡Fuego! (Una descarga rubricó el izado). Dotación ¡Viva España!». El viento hizo ondear la Bandera de Combate.

Autorizado por AJEMA, el Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico don Arturo Gamboa Ballester, embarca y da posesión del mando del portaaviones al Capitán de Navío don Alfonso León García, mientras la Guardia Militar permanece en «arma sobre el hombro». Son sus palabras: «De orden de S. M. El Rey, se reconocerá al Capitán de Navío don Alfonso León García como Comandante del portaaviones PRINCIPE DE ASTURIAS, respetándole y obediéndole en todo lo que mandare concerniente al servicio. ¡Viva España!». El gallardete de Comandante es izado por vez primera.

El final de la ceremonia es la vi-



La dotación se dirige al portalón de popa para embarcar.

sita del Almirante Jefe del EMA y autoridades navales al buque, rindiéndole los honores correspondientes. A su desembarco, la Compañía de Honores cierra el acto con un desfile.

Un vino de honor espera a los in-

vitados en el Club Naval de Oficiales «La Cortina».

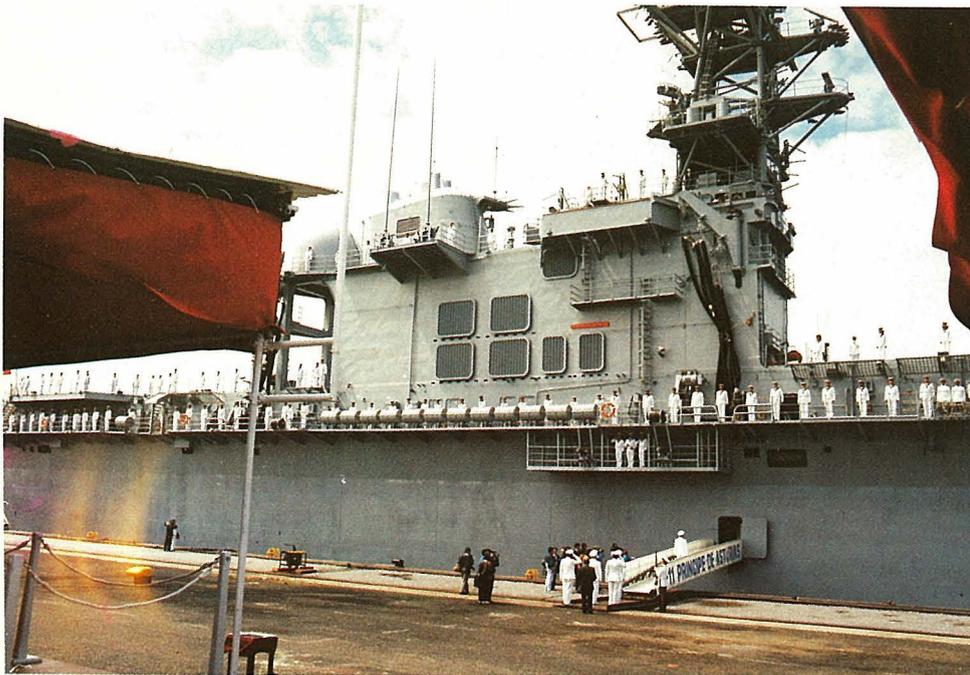
Emociona, y satisface, haber sido testigo de un acaecimiento que ya ha entrado en la Historia Naval de España.



Primera puesta de centinela en el portalón. (Soldado José D. Jiménez Pérez y Cabo Francisco J. Díaz Senavilla.)



Listo para desempeñar comisión.

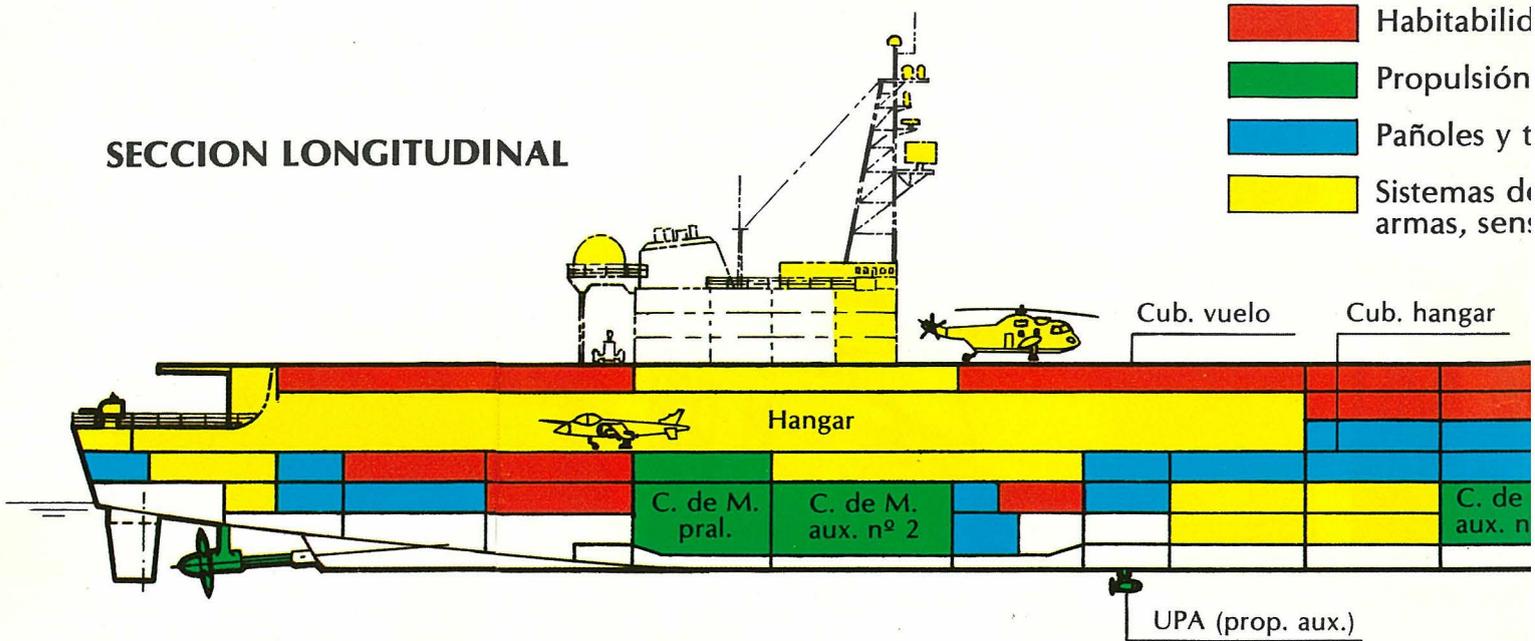


AJEMA y autoridades navales efectúan la primera visita al R-11.

Ya ondea la Bandera de Combate.



SECCION LONGITUDINAL



CN. don Alfonso León García, Comandante del «PRINCIPE DE ASTURIAS», en el puente.

Al siguiente día el cronista tenía el privilegio de entrevistar al Comandante del portaaviones, y también de aprovechar para visitar el buque.

Nos recibe en su cámara y, acto seguido, le formulamos la primera pregunta:

—Capitán de Navío don Alfonso León García. El BIP pretende mostrar a los lectores de la Armada qué es, y qué representa el PRINCIPE DE ASTURIAS. Para ello le hacemos la primera pregunta. ¿Cuál es la misión del Grupo de Combate al que pronto se incorporará el R-11?

—El Grupo de Combate de la Flota es una fuerza naval, inte-

grada por el portaaviones con su UNAEMB y fragatas de escolta, en el que las unidades complementan sus sistemas de armas, de forma que actúa como una unidad táctica homogénea. Es capaz de ejercer el control sobre la zona de responsabilidad marítima; dominio relativo que supone la protección del tráfico marítimo propio y la interdicción y destrucción del tráfico del enemigo.

Le ampliaré: el Grupo de Combate, por su potencia y movilidad, tiene capacidad para controlar una zona oceánica de 600 millas de radio de acción, dentro de la cual puede, no solo proteger el tráfico propio asegurando las comunicaciones marítimas, sino des-

truir al del contrario; el Grupo es capaz de «colocar» con total precisión 40 toneladas de bombas en cualquier objetivo dentro de su radio de descubierta.

El Grupo de Combate hace que España puede controlar la zona que abarca el estrecho de Gibraltar, las Canarias, las Azores, y por el norte hasta el paralelo de Brest; area oceánica que nos es vital.

—Entiendo, Comandante, que ya España posee una Marina Oceánica moderna, eficaz y equilibrada, capaz de asumir responsabilidades internacionales de mutua defensa y de garantizar nuestra integridad, soberanía y libertad. Esto no se conseguiría con una Armada Costera. ¿Podría decir ahora cual es la misión del PRINCIPE DE ASTURIAS, dentro del conjunto Grupo de Combate?

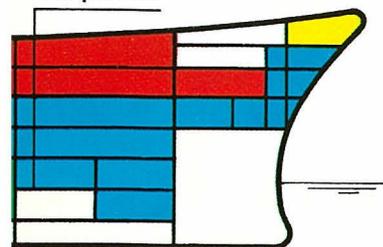
—Antes de contestarle quiero cerrar la anterior concretándole que el Grupo de Combate de la Flota es la primera fuerza naval de nuestra Armada que dispone de un avanzado sistema de combate integrado que permite un óptimo intercambio de información táctica y el más moderno y eficaz empleo coordinado de todas sus armas. Ahora paso a contestar su pregunta.

La misión del R-11 es la de disponer de un buque capaz de operar y apoyar una UNAEMB (Unidad Aérea Embarcada) todo tiempo y de composición acorde con la misión que se le asigne y

eres

ombate (locales operativos,
es y hangar)

1a. plataf.



Cámara de máquinas.

ser «Buque de mando» del Grupo
de Combate.

Para lo último, está preparado para conducción de misiones ofensivas antisuperficie, antisubmarinas y antiaéreas, así como para la protección de las líneas de comunicación propias e interdicción de las enemigas; apoyo a otros grupos: anfibios, de aprovisionamiento, convoyes, y grupos operativos sin portaaviones.

Además, el PRINCIPE DE ASTURIAS está capacitado para: ejercer el control de su espacio aéreo, mantener el mando operativo de las aeronaves en vuelo, vigilar el espectro electromagnético y acústico de la zona de operaciones, defensa antimisil, control e interferencia de emisiones electromagnéticas, enlaces de comunicaciones con otros buques y tierra, inteligencia operativa, y reparación de las averías que puedan surgir en equipos y sistemas.

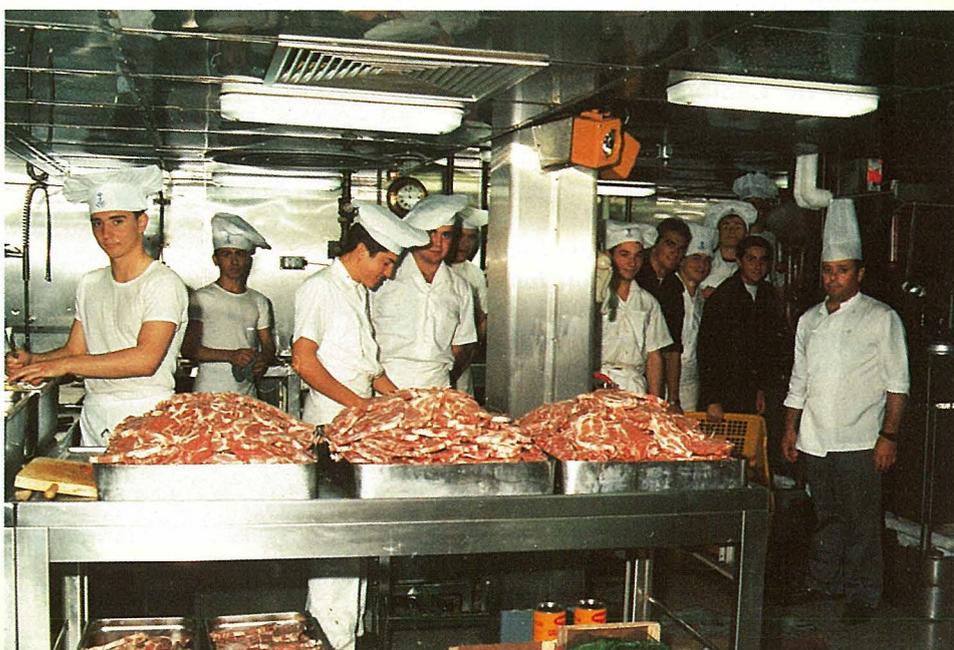
—CN. León. Tengo entendido que el R-11 es el mayor buque de guerra con que ha contado la Armada, y que su capacidad aérea de combate es notoriamente superior a la de sus homólogos de otras naciones. A los lectores les gustaría conocer sus características principales.

—Tome nota. Eslora total 195,871 metros; longitud cubierta de vuelo 175,3 metros, como sabe dicha cubierta de vuelo tiene rampa «Sky jump» de 12.º que aumenta la seguridad, reduce la carrera de despegue de los aviones y permite la utilización casi simultánea de la cubierta de vuelo por



Cámara de control central.

Cocinas.



aviones y helicópteros. Prosigo, superficie cubierta de vuelo 4.586 metros; superficie cubierta hangar 2.300 metros; manga en cubierta de vuelo 32,004 metros; manga en línea de flotación 24,384 metros; puntal desde el centro de la cubierta de vuelo 20,574 metros; calado con hélice principal 9,420 metros; desplazamiento 16.200 toneladas a plena carga siendo el máximo admitido de 17.400 toneladas; altura de la galleta del palo a la línea base 57 metros; altura de la cubierta de vuelo a la línea de flotación 14 metros; altura del puente de gobierno a la línea de flotación 23,5 metros; velocidad 26 nudos; potencia 47.000 SHP; una hélice de de cinco palas y paso controlable de 6,1 metros de diámetro; autonomía de 7.000 millas a 20 nudos; armamento 4M MEROKA y capacidad aérea operativa 29 aeronaves.

—¿Podría decirnos cuál es la dotación del portaaviones?

—7 Jefes, 36 Oficiales, 77 Suboficiales, 108 Cabos primeros especialistas, 140 Cabos segundos, 70 marineros, 21 soldados y 5 Personal civil; lo que totaliza 558.

A esta cifra habrá de añadirse el Almirante y su Estado Mayor, así como también la UNAEMB que para cada misión se embarque.

—Comandante: ¿Podría, aunque sea de pasada, decirnos como está organizado el buque?

—Administrativamente, la organización se descompone en seis servicios:

SERVICIO DE OPERACIONES, que está estructurado en los destinos de Mando y Control; Electrónica; Comunicaciones; y Armas. Operativamente se transforma en un conjunto hombres-sistemas-equipos que configuran el «Sistema de Combate».

Dicho «sistema», diseñado para poder cumplir los requisitos operativos antes mencionados, se compone a su vez, de los siguientes: Sistema de Sensores; Sistema de Mando y Control, con los subsistemas de Cálculo, de Unidades Auxiliares, de Comunicaciones, de Presentación y Sistema de Armas.

Ahora paso al **SERVICIO DE CONTROL DEL BUQUE**, el cual abarca las áreas de: Navegación; Maniobra; Detall; y Seguridad.

En cuanto al **SERVICIO DE VUELO**, he de expresarle que tiene las áreas de Primario de Vuelo; Secundario de Vuelo; Control de Tráfico Aéreo; y Apoyo de Aeronaves.

SERVICIO DE MAQUINAS, con Propulsión; Electricidad; y Seguridad Interior.

Dos son las áreas que abarca el **SERVICIO DE APROVISIONAMIENTO**: Material; y Habitabilidad.

Por último el **SERVICIO DE SANIDAD**, con hospital, quirófanos, sala de consultas, rayos X, Farmacia, sala de dentista, etc.

—Capitán de Navío León. ¿Podría...?

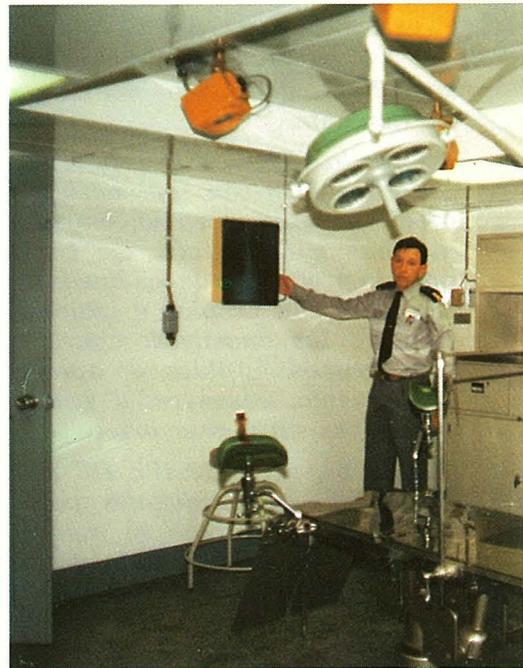
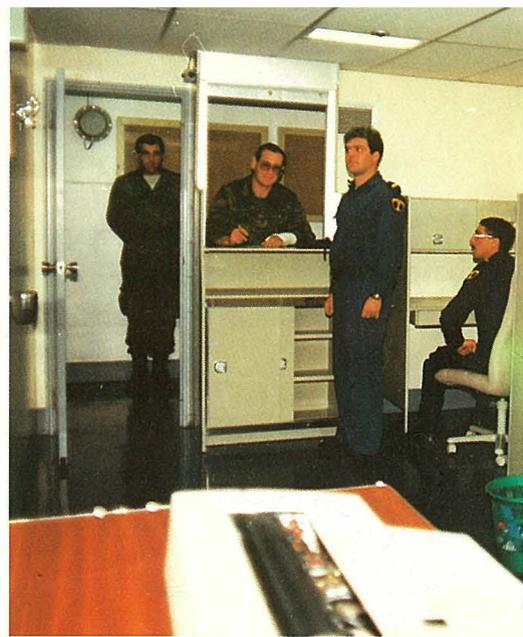
—Me gustaría seguir con la entrevista, pero me viene el tiempo escaso pues debo asistir a una reunión que tengo programada. No obstante, el Teniente de Navío don Juan Antonio Miranda Freire le acompañará a visitar el buque.

—oOo—

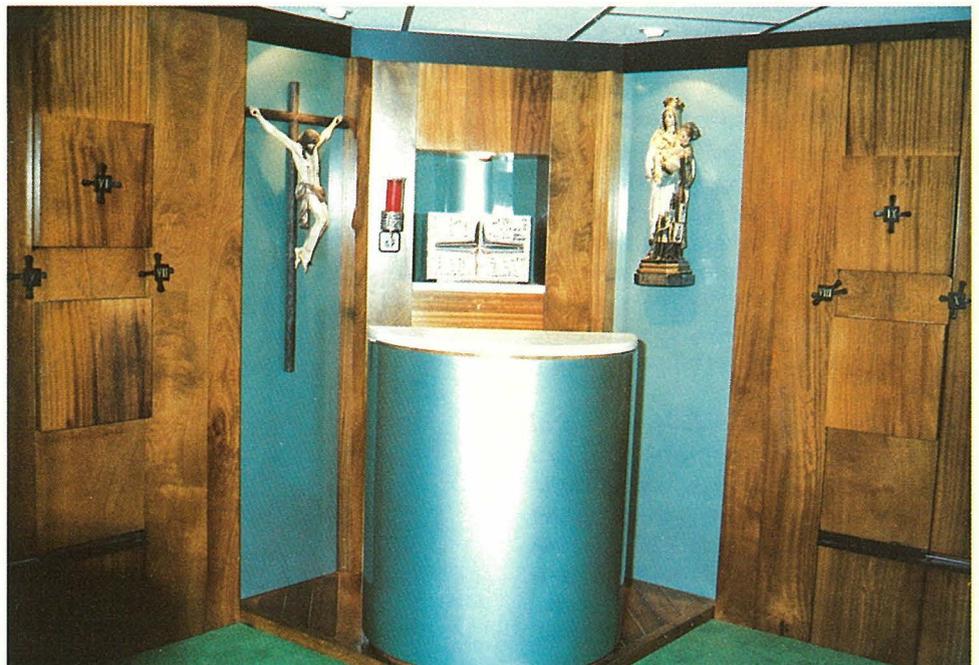
Visitar el mejor portaaviones del mundo, de su clase, es una grata «excursión», y si me apuran, un buen ejercicio.

Su casco y superestructura están contruidos en distintos tipos de aceros. Los espesores de las planchas oscilan de 28,5 milímetros en el máximo de quilla horizontal y los 6,5 milímetros en la superestructura. Las plataformas de los ascensores y el palo, son de aluminio.

Dispone de un sistema estabilizador constituido por cuatro quillas de balance y por dos pares de aletas

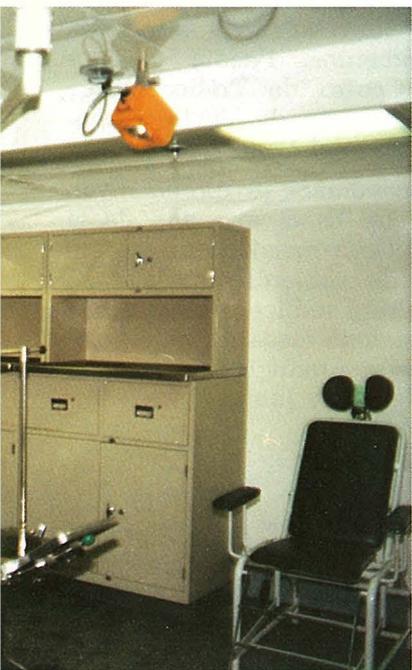


Capilla.





«Oficina central».



Uno de los quirófanos.

estabilizadoras con sus correspondientes unidades de potencia hidráulica controladas por ordenadores.

La protección contra la corrosión del casco la constituyen los ánodos de sacrificio, situados en determinadas zonas de la obra viva, y las corrientes impresas. Las líneas de su obra viva son de una perfección hidrodinámica notable.

Con el TN. Miranda iniciamos el recorrido por los doce niveles, o plantas, que se alcanzan desde la quilla al palo.

— La quinta cubierta (doble fondo), aloja una serie de tanques y de compartimentos.

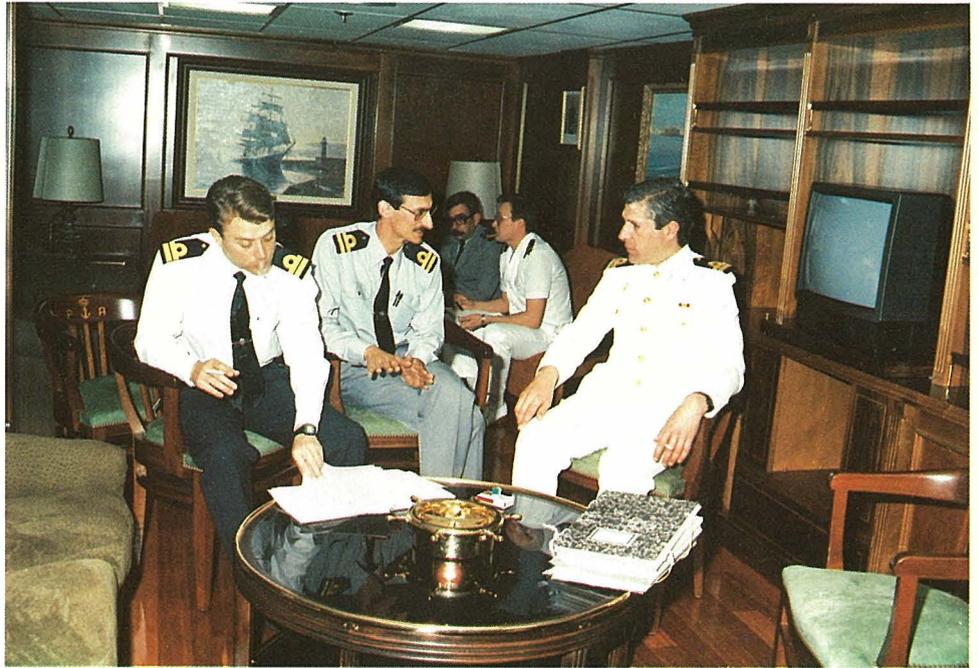
— Iniciamos la ascensión, y en la cuarta cubierta (techo de tanques) se hallan pañoles; tanques. La cámara de máquinas principal que

cuenta para la propulsión con dos turbinas de gas, LM-2500, con una potencia total de 47.000 HP, aplicados a un solo eje formado por cuatro secciones y una longitud total de 46,5 metros, que incorpora un sistema de PRAIRIE para reducción del ruido hidrodinámico, dicho eje mueve la hélice propulsora de paso controlable, 5 palas, y de un diámetro de 6,096 metros y un peso de 40 toneladas, capaz de proporcionar al buque una velocidad de 20 nudos

ción, así como las plantas de aire acondicionado.

Observamos los troncos de las «Unidades de Propulsión Auxiliar» diseñadas para ayudar a maniobras de puerto y para propulsión de emergencia hasta 5 nudos. Son dos las Unidades, movidas por motores eléctricos de 800 HP, sumergibles, que mueven una hélice dentro de toberas KORT, con sus mecanismos de izado y arriado.

— Llegamos a la tercera cubierta



Cámara de Oficiales, Tenientes Caridad Villaverde, Sánchez Pedros y Pérez Ojeda.

con una turbina, y de 25 con ambas, efectuándose el control de modo «remoto» desde la «Consola de Control de Propulsión» situada en la «Cámara de Control Central»; en «modo» de conducción «Programado» el control de las turbinas puede realizarse desde la «Consola de Control del Buque» situada en el puente de gobierno.

Reanudamos el recorrido por la cuarta cubierta y visitamos las cámaras auxiliares, que son dos. En ellas van instalados los equipos de producción de energía eléctrica consistentes en tres grupos generadores (uno en cámara 1 y dos en cámara 2) movidos cada uno de ellos por una turbina de gas ALLISON K-501. Aprovechando el poder calorífico de los gases de exhaustación va montada en cada una de ellas una caldera encargada de generar el vapor necesario para los servicios auxiliares (cocinas, lavandería...). También en estas cámaras están instalados el sistema de control del combustible, plantas destiladoras y circuitos auxiliares de purificación, lubricación y refrigera-

(1.ª plataforma) que asienta 99 compartimentos, pañoles diversos, zonas de habitabilidad de Suboficiales y de marinería, así como diversas cámaras y tanques.

— Pasamos ahora a la segunda cubierta (cubierta de seguridad interior) que ubica 152 compartimentos, cámaras frigoríficas, congeladoras y despensas. Pañoles y cámaras, zonas de habitabilidad de Suboficiales, de Cabos 1.º y de marinería. Estaciones de espuma y de amarre. Mixie y batitermógrafo.

— Hemos llegado a la primera cubierta (cubierta hangar). El hangar tiene 2.250 metros cuadrados, lo que permite aparcar 17 aeronaves. Zona de mantenimiento, estación de combustible y de contraincendios; sistema de rociado con división del hangar en cinco zonas, gobernado a distancia desde la estación de confraglación; actualmente está en fase de ejecución la instalación de dos cortinas ignífugas, metálicas y plegables, que en caso de necesidad lo dividen en tres zonas.

En una esquina, en lo alto, la imagen de la Virgen del Carmen,

procedente de un buen y acertado detalle del GALICIA, preside el hangar para, desde allí, despedir a sus hijos los pilotos navales quienes saben, que al regreso de la misión, la hallarán esperándoles como buena Madre.

— Ascendemos al nivel uno, que tiene 63 compartimentos. Zona de habitabilidad de Suboficiales, de Cabos 1.º, y de marinería. Compartimento de ventiladores. Puesto de

(CIC y CECOM). Central telefónica. Talleres diversos... Salas de Alerta.

— Ya alcanzamos la imponente cubierta de vuelo (nivel tres). 175 metros de longitud; 32 metros de anchura y 4.586 metros cuadrados de superficie. Seis puntos de toma para helicópteros. Línea central de despegue de aviones. Dos ascensores de aeronaves dispuestos de tal forma que su utilización no impide en ningún momento el normal de-



Un «estar de Cabos Primeros».

socorro de proa. Estación de confragación. Todos los alojamientos son muy confortables, ya que la habitabilidad de este buque es excelente.

— Ascendemos al nivel dos (cubierta galería). Tiene 224 compartimentos. Zonas de habitabilidad de Suboficiales, incluido comedor. Zona de cocinas, panadería, friegaplatos y autoservicios. Comedor de marinería. Zona de habitabilidad de Jefes y de Oficiales, incluida cámara. Zona de oficinas. Zona del Almirante y su Estado Mayor. Centros de trabajo de la UNAEM. Hospital y Farmacia. Oratorio. Peluquería. Cafetería. Locales operativos

sarrollo de operaciones de vuelo. Ascensor de armas número 1, a proa del ascensor de aeronaves número 1. Tomas de energía eléctrica. Estaciones contraincendios. Rampas de vertidos para eliminación rápida de munición. Repartidores de agua para rociado. Alumbrado que permite operaciones nocturnas rápidas y seguras. Nichos de los «KING POST». Múltiples tinteros para anclaje y trinca de aeronaves. Lo más característico, la rampa de despegue «Ski Jump» de 12.º de gradiente que ha supuesto mayor seguridad en el lanzamiento, menor carrera, posibilidad de simulta-

nearse operaciones de aviones a proa de la isla con helicópteros a popa.

Once compartimentos tiene la «isla» en este nivel tres. Secundario de vuelo. Zonas de abrigo de personal de cubierta de vuelo. Pañol de sonoboyas.

— Subimos por dentro de la «isla». Nivel cuatro. Posee 9 compartimentos. Estación meteorológica. Radar designación MEROKA. Refrigeración equipos electrónicos, etc.

— Accedemos al nivel cinco. Nueve compartimentos. Puente de Estado Mayor. Compartimento Radar tridimensional. Local TACAN e IFF. Zona exhaustación turbinas, etc.

— Se llega al nivel seis. Seis compartimentos. Puente de Gobierno. Centro de Tráfico Aéreo (CTA). Primario de Vuelo. Camarote de mar del Comandante.

— Ascendemos al último nivel. Nivel siete. Es el más alto de la «isla» y lleva instalado un puesto auxiliar de gobierno, que por su mayor altura reduce de 500 a 300 yardas la zona ciega de visibilidad por la proa, producida por la pendiente del «Sky Jump».

—oOo—





Puente de gobierno. (Consola de control del buque).



Comedor de Suboficiales.

SG (ER) Hernández López, SG (RA) Crespo García, SG (EL) Lago Rodríguez, SG 1.º (RA) Vivancos López, BR (RA) Heras Velasco, SG 1.º (RA) Vega Moreira y SG (ES) Garrido Girón.

Bien viene, so pretexto de contemplar el panorama, calmar el reuello ocasionado por tanto recorrido horizontal y sobre todo por el vertical. El buque es impresionante. El cronista, ya serenado, vuelve al camarote del Comandante para despedirse del Capitán de Navío don Alfonso León García, primer Comandante del primer portaaviones de la Armada de España. Además es de justicia darle las gracias en nombre del BIP por la entrevista concedida y por todas las facilidades dadas para que esta crónica llegue a los lectores. Gracias también al TN. Miranda por la «correría» de a bordo.

(Fotos: Manuel de Santiago y OFIPER)

Antártida

Patrimonio de la Humanidad

Hace algunos meses, exactamente el 22 de enero pasado, un grupo de 22 científicos españoles y dos técnicos de T.V.E. iniciaron la campaña de mayor duración de las que hasta ahora había realizado nuestro país a la Antártida: la **Campaña del «RIO BAKER»**.

España en calidad de miembro no consultivo del Tratado Antártico, desde el 31 de marzo de 1982, ha ido poniendo su granito de arena en esa primera gran empresa común para todas las naciones, que constituye hoy el último reducto de la Humanidad. Y, consciente de la grave responsabilidad que significa, para las generaciones presentes, la salvaguarda de esos territorios y de los conocimientos que de su estudio puedan extraerse, como legado para las generaciones futuras, ha querido sumarse a esta trascendental convocatoria mundial, con la esperanza de llegar a ser miembro de pleno derecho en el Tratado Atlántico, con voz y voto sobre las decisiones políticas que afecten al futuro del Sexto Continente.

Por **M.^a Carmen Jáuregui García**

Nuestro país cuenta con reminiscencias históricas y base científica que avalan su candidatura. Así pues, no podía pasar por alto esta gran oportunidad, ni debía hacerlo; por una parte, en memoria de aquél marino, el Almirante español **Gabriel de Castilla**, que abrió las fronteras naturales de aquellas tierras para el resto del mundo, en 1603, a bordo del «Buena Nueva», traspasando los 64° de latitud sur; y, por otra, como ineludible compromiso hacia el constante desarrollo de la ciencia española.

LA CAMPAÑA DEL RIO BAKER

El 22 de enero pasado, un grupo de 22 científicos españoles y dos cámaras de la T.V.E., emprendieron la llamada **Campaña del «RIO BAKER»** a la Antártida, que tuvo una duración total de 54 días, dentro de

los meses del verano antártico. Al mando de la expedición estuvo el C. N. Manuel Catalán, e intervinieron todos los organismos de la ciencia española que convergen en los mismos campos de interés, a los que la Armada no es ajena.

Para profundizar un poco más en el espíritu que impulsó la participación española en la empresa antártica, la OFIPER emplazo al **C. N. Catalán** para una entrevista, en donde nos expusiese, bajo un punto de vista totalmente particular, sus ideas, impresiones personales y vivencias, obtenidas a partir de su experiencia antártica.

Creemos de enorme interés este testimonio por ser revelador de ese mundo fantástico, que apenas llegamos a imaginar desde los oscuros parapetos de la gran urbe, y por presentarnos una visión general del por qué y para qué de la presencia española en el Continente Helado.



Listos para comenzar la campaña «RIO BAKER»: CN. Manuel Catalán; CF. Carlos Rodríguez Casán; Oceanógrafo Carlos Palomo; CC. José M.^a Fernández López; Comte. (E.T.) Pedro Ramírez Verdún; CC. Rafael Bolais; CC. (H) Enrique Moreu; Oceanógrafo Javier Rey; Ingeniero de Telecom. Francisco González; Cap. (E.T.) Rafael Estrada; Técnico T.V. Juan Carlos Sastre; Cap. (E.T.) Alfonso Juez; T.N. José Aguirre; Cap. (E.T.) Manuel Balaguer; Cap. (E.T.) Francisco Varela; Cap. Inf. Marina Juan Manuel Oregón; Cap. Médico Manuel Quiote (E.T.); Tte. Cartógrafo (E.A.) Francisco Cepero; Tte. (E.A.) José Antonio García Caraballo, Sgt. (E.A.) Francisco Plané; Sgt. (E.A.) Carlos Plasencia; Técnicos T.V. Javier Sigüenza y Pablo Fernández Payá.

ENTREVISTA CON EI C.N. CATALAN

El C.N. Manuel Catalán y Pérez-Urquiola es, en la actualidad, Director del Instituto y Observatorio de la Marina, órgano científico de alto prestigio Internacional y que, en alguna ocasión, hemos traído a las páginas de nuestro Boletín.

El Talgo pendular Madrid-Huelva iba atravesando ya los campos andaluces. Esos campos maravillosos que, especialmente en el mes de mayo, se encuentran en pleno esplendor regados de color por esas incomparables flores silvestres. Iba disfrutando realmente del viaje, como en tantas ocasiones en que he tenido que hacer este mismo trayecto en busca de alguno de mis reportajes para el BIP; pero, en esta ocasión, mucho más todavía, pues

hacía ya tiempo que no iba a la Zona Marítima del Estrecho y estaba echando un poco en falta la luz, el color, el sol y esa legendaria simpatía de las gentes del Sur. Mi destino era San Fernando, y, entre otros sitios visitaría el Instituto y Observatorio de la Marina, en donde tenía concertada mi entrevista.

Confieso que me hacía gran ilusión tener la oportunidad de realizar este trabajo, pues significaba un cambio en la uniforme temática de mis reportajes. Me había preparado un largo cuestionario, ya que una de las cosas que más le asusta a un periodista es quedarse «en blanco» ante su entrevistado, sobre todo si éste es de pocas palabras.

Tras un breve preámbulo, en el que el C.N. tuvo la amabilidad de invitarme a una taza de café que él mismo preparó en su improvisada

«Mellitta», iniciamos el trabajo contemplando una serie de diapositivas obtenidas de la Campaña «RIO BAKER» a la Antártida. Las fantásticas escenas de paisajes helados me situaron perfectamente en el ambiente adecuado para comenzar mi trabajo y pronto me cercioré de que no tenía necesidad de revisar el extenso cuestionario que traía preparado, pues la fácil elocuencia de mi interlocutor captó rápidamente mi interés y motivó mi curiosidad de tal manera que la entrevista se convirtió, desde el principio, en un agradable coloquio:

La primera pregunta era la obligada en estos casos, porque nos daría la razón de ser de la presencia española en la Antártida. **¿Por qué España sintió la necesidad de presentar, en su día, la candidatura como miembro de pleno derecho al Tratado Atlántico?**

—Bien, para empezar, yo estoy convencido de que la Antártida fue descubierta por Gabriel de Castilla en 1603, a pesar de que hay opiniones encontradas sobre esto; por lo tanto, el interés de España no nace ahora, sino que se remonta a mucho tiempo atrás en su historia.

En el siglo XVII, España ya tenía soberanía sobre América del Sur, y realmente la reivindicación de esas tierras y de su prolongación natural, que es la Antártida, podría ya contemplarse dentro del Tratado de Tordesillas, por el que los territorios conocidos que caían para un lado pertenecían a Portugal, y los que caían para otro, eran de España. Sin embargo, este Tratado no es admitido por muchas naciones, basándose en que no se puede reivindicar aquello que no se conoce; y, aunque Tolomeo hablara ya de «las Tierras ignotas del Sur...», de hecho aún no se había puesto el pie en la Antártida.

Será en el siglo XVIII cuando comiencen las primeras manifestaciones de interés sobre la zona que rodea la Antártida, por ser ésta especialmente abundante en ballenas y focas, elementos muy preciados para la industria de las grasas y pieles.

A partir de la II Guerra Mundial fueron proliferando las peticiones de soberanía por parte de Argentina, Chile, Inglaterra, etc., apoyándose, unas veces, en el mismo Tratado de Tordesillas; y otras, en proximidad geográfica. Esto llevaría a una serie de enfrentamientos que se hicieron verdaderamente duros en los años cuarenta y cincuenta hasta que se vio la necesidad de establecer un acuerdo, a nivel internacional, que «congelase» todas estas reivindicaciones y estableciese como un bien común de la Humanidad a la Antártida: En 1959 había nacido el Tratado Antártico, que tendrá una vigencia de treinta años, a partir de 1961.

—Pero, ¿España no ha tardado mucho en presentar su candidatura, si consideramos que fue el país que dio a conocer la Antártida al resto del mundo?

—Quizás sí; pero es ahora cuando se están poniendo todos los medios para conseguirlo. España pertenece al T. A. desde el 31 de marzo de 1982, en calidad de miembro no consultivo, y ha venido realizando diferentes aportaciones a la

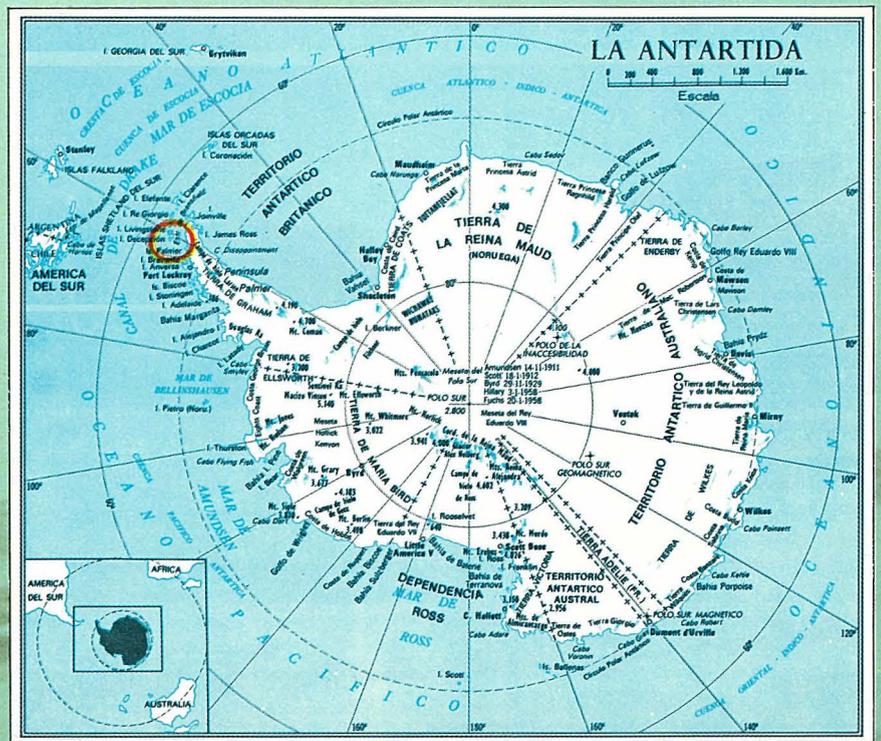
investigación científica antártica. Ahora se ha instalado una base permanente, la base Juan Carlos I, y se ha llevado a cabo la última expedición, la Campaña RIO BAKER, que pretendía desarrollar un programa científico y suministrar logísticamente las necesidades de la base. Y así se hizo.

—¿En qué consiste el programa científico que España ha establecido como desarrollo de sus investigaciones antárticas?

—Es un programa muy ambicioso, ya que contempla una amplia gama de investigaciones en todos los campos de la ciencia; en la Biología, Geofísica, Oceanografía, Geodesia, Hidrografía, Glaciología, estudios sobre la generación de la capa de ozono, etc. Todo esto contemplado a cuatro años vista, y todos cuantos participan en él representan a un organismo o instituto; otros van en representación de empresas de nuestro país. En este pro-

grama participan todos los organismos de la ciencia española y, ahora, ya ha salido publicado en el BOE, se está planificando la construcción de un barco antártico español, que reúna las especiales características requeridas para los fines que persigue nuestro programa. Por otra parte, la base Juan Carlos I se ha utilizado, hasta ahora, como base antártica de verano exclusivamente, en el futuro es posible que se llegue a establecer la base de forma permanente.

Todas estas investigaciones nos llevarán a profundizar en el conocimiento científico, lo que constituye en sí mismo la base principal sobre



la que se asientan los pilares del T.A. Hoy por hoy, la Antártida es un inmenso laboratorio que nos permite desarrollar experiencias y observar nuestra tecnología en condiciones extremas. Por nuestra parte hemos llevado allí instrumentos que hemos desarrollado en el Observatorio de la Marina, como son las Centrales Horarias, que se están instalando ahora en los barcos, Sistemas de Navegación, un conjunto de Sismógrafo, que nos permitirá estudiar la generación de las islas Shetland; y todo ello en condiciones de trabajo realmente duras a lo

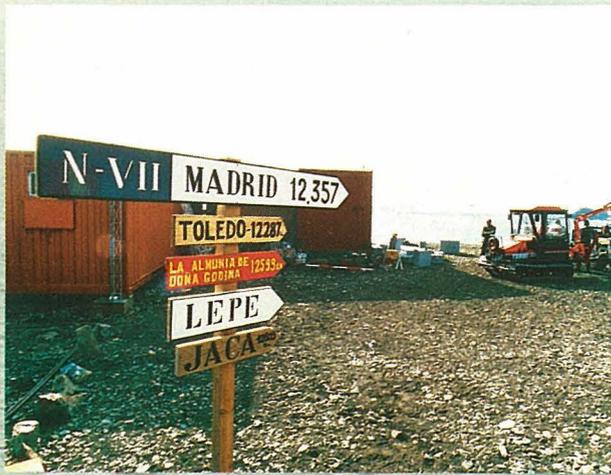
largo de los meses que duró nuestra permanencia allí.

—¿Cuál es su opinión, después de haber sido testigo de la belleza que encierran esas tierras, acerca de su posible explotación por el hombre?

—Quiero resaltar, y con ello me remito a lo que dice el Tratado Antártico, que la investigación científica «per se» es un fin. Ahora, el cómo se vayan luego a utilizar todos estos conocimientos, es otra

cuestión. Lo que sí es claro, es que no se puede saber qué elementos o riquezas potenciales existen allí si antes no se han investigado las estructuras que la componen.

Pienso que, dado que nuestro hábitat natural es la Tierra y que la única especie con inteligencia es el hombre, con capacidad por tanto para construir y destruir, con op-



Base Española, en la que, como puede verse en el detalle de la fotografía, no se olvidan a los familiares y amigos por muy lejos que se encuentren.

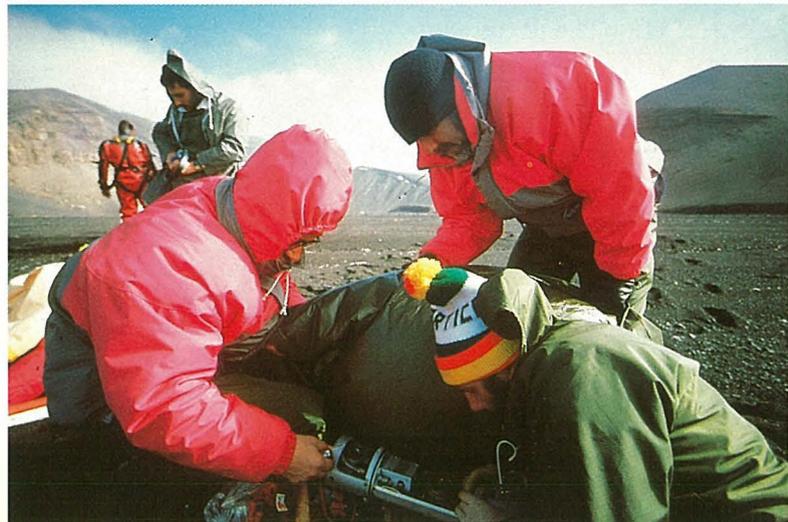
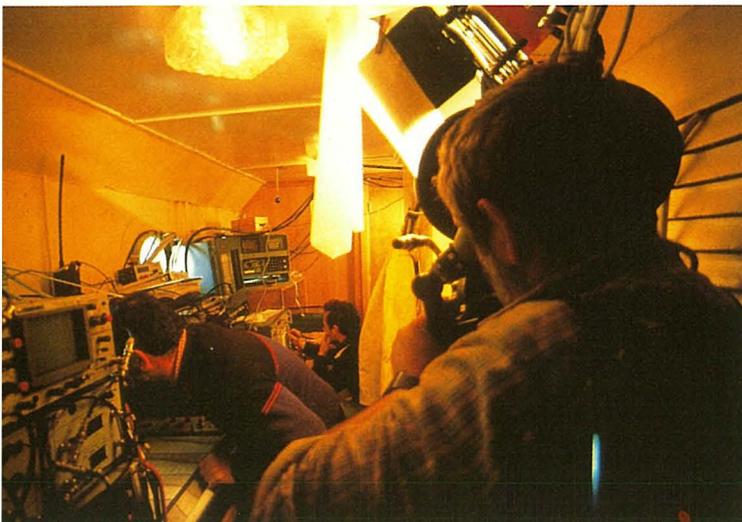
ción a disfrutar y como única solución de supervivencia la de explotar los recursos de su planeta y con necesidad de generar la energía suficiente para ello. El hombre tiene derecho a utilizar todos los recursos que estén a su alcance; pero, eso sí, respetando los factores ecológicos que son la base del equilibrio de la Naturaleza y, por tanto, el seguro de su propia subsistencia.

El problema que se plantea con la Antártida es que se trata del último reducto de la Humanidad; es decir, el único sitio donde todavía no se ha producido contaminación alguna. Y, obviamente, esto es así porque, hoy por hoy, el hombre no dispone de tecnología capaz de explotar esta zona del Globo. Y, entre nosotros, mi secreta esperanza es que nunca disponga de ella.

Ahora bien, existe una razón de gran peso que sustenta la necesidad de estas investigaciones, y es que para hacer una aportación científica de verdadero interés, por ejemplo para Europa, ha de ser algo realmente importante, porque está todo muy estudiado ya. Sin embargo, en la Antártida se realizan cosas de gran trascendencia, porque se está haciendo por primera

Laboratorio de instrumentación científica.

Equipo Hidrográfico calibrando un Mareógrafo.



vez; lo que produce un efecto muy gratificante, desde el punto de vista creativo.

En resumen, hablar hoy de contaminación o explotación en la Antártida es una utopía. Hasta para eso hay que ser más. Ten en cuenta que el Océano Antártico tiene una extensión de unos 70 millones de kilómetros cuadrados, y allí puede haber alrededor de 3.000 personas, todo lo más. Por malos que seamos no nos daría tiempo de contaminar todo aquello. No obstante, cabe preguntarse qué pasará con la Antártida cuando los aviones puedan llegar allí y no sea realmente una aventura atravesar el mar de Drake... Pues, a lo peor, hay que volver a ser pesimistas.

—¿Y, no le parece que, dado el ritmo de la vida y el rápido desarrollo tecnológico, esta tremenda duda que acaba de plantear puede llegar a resolverse pronto, y se convierta la Antártida en un campo de cultivo para los pozos petrolíferos, por poner un ejemplo de explotación?

—Creo que la misma dificultad que presenta el medio antártico para este tipo de explotación, es una garantía de su salvaguarda; pues, así como parece no existir dificultades para perforar en cualquier otro lugar, allí tienes un promedio de tres kilómetros de hielo por encima del continente, y son hielos móviles, para lo cual no existe hoy tecnología adecuada.

Las que sí pueden ser objeto de explotación son las reservas vivas, como el Krill, que es una especie de camarón muy rico en proteínas y que se estima en cantidad aproximada a los 400 millones de toneladas anuales.

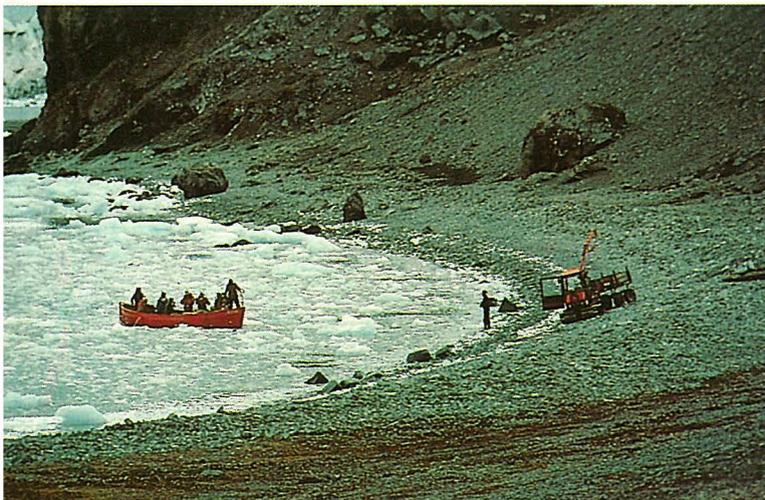
Hoy en día, creo que es la principal reserva biológica, aún cuando este crustáceo al morir no se puede comer, al ser venenoso; pero, tratado adecuadamente sí que puede servir para el consumo humano. Así que ahí tenemos un potencial económico de tipo biológico de gran interés. Por ahora son únicamente dos naciones, Rusia y Japón, quienes están aprovechando esta riqueza, recogiendo del orden de 400.000 toneladas al año.

El C.N. Catalán, en primer plano, dentro de la Isla Decepción.



Desembarco en la Isla Livingtone.

La «población indígena» de la Antártida.



—Es de suponer que, con las medidas proteccionistas sobre las ballenas, focas, etc., ya no se darán esas persecuciones límite que se producían hace tiempo.

Afortunadamente hoy no pueden darse las expoliaciones sufridas por estos animales en el siglo XVIII, que llevaron a la extinción la casi totalidad de estas especies—de hecho la ballena azul ha desaparecido—, lo que en mi opinión es una auténtica salvajada. Hoy pueden verse algunas ballenas en la Antártida, pero lo que más abundan son las orcas, que se comen a los pobres pingüinos y a las focas; pero esto es una de las bases del equilibrio ecológico de aquella zona. También hay muchos lobos marinos, llamados la foca de dos pelos o el lobo fino; es un animal precioso, con una piel extraordinaria. Este animal, en la primera época del siglo XX estuvo también a punto de desaparecer, lo mismo que los elefantes marinos. Pero, a Dios gracias, en este momento la población está totalmente recuperada y se puede observar un florecimiento de la fauna antártica.

En este sentido, todos los organismos internacionales tienen una grave responsabilidad para tratar de proteger este medio contra cualquier tipo de acoso. De hecho será un legado de nuestra generación para las generaciones futuras; de ahí nuestro interés en cuidar y salvaguardar ese medio.

—Hemos hablado de la fauna terrestre de aquella zona, pero ¿qué tipo de vida submarina se desarrolla en el Océano Antártico?

Con relación a esto, se produce un fenómeno muy curioso. El fondo marino en la isla Decepción está cubierto por una capa de sedimentos de unos 10 centímetros, formado por silicio biológico, procedente de herizos de mar, estrellas, etc.; así que existe una enorme proliferación de peces con un duro caparazón. Esta especial característica de su fauna marina produce un asombroso espectáculo, el cual tuvimos oportunidad de observar desde el «Aquiles», que es un robot submarino que llevó el equipo de buceadores del Centro de Buceo de la Armada, con el que estuvieron realizando inmersiones de hasta 400 metros, para la obtención de datos.

En otros fondeaderos, como en la

isla Fielder o en la base Prat, había un determinado tipo de algas, pero muy diferentes a las que estamos acostumbrados, pues también estaban recubiertas de un caparazón de silicio. No debemos olvidar que el agua está a dos grados bajo cero en aquellas latitudes, lo que explica esta protección natural en su fauna y flora marinas.

—Antes ha mencionado al equipo de submarinistas del C.B.A., ¿puede hablarnos de su labor científica en la Antártida?

El equipo de buceadores del C.B.A. es un grupo altamente cualificado y extraordinariamente dotado de medios técnicos para el buceo en medios antárticos. Realizaron inmersiones bajo témpanos y en condiciones extremas. Para nosotros era absolutamente necesario contar con ellos en la expedición, ya que portábamos todo el

instrumental del barco en popa, por lo que la hélice podía enganchar los equipos y necesitábamos contar con alguien capaz de subsanar estos contratiempos; y además se aprovechó su presencia para estudiar el comportamiento de los buceadores en aguas antárticas.

—¿Existe una planificación a nivel internacional de los programas científicos que se desarrollan en la Antártida?

El espíritu del T. A. establece que todas las naciones miembros tienen la obligación de notificar al resto qué tipo de investigaciones van a llevar a cabo, y tratar de promocionar la colaboración internacional en ese campo.

Te puedo decir que, de hecho, la Antártida es un puro «cotilleo», porque allí la mayor diversión consiste en saber lo que están haciendo los demás. Así que, por las noches, es



divertidísimo escuchar la radio y oír las conversaciones entre los de una base y otra, a los que posiblemente no hayan visto en la vida; pero este medio sirve de enlace para intercambios científicos e impresiones personales de toda índole... Es un enorme patio de vecinos... Hay que tener en cuenta que el Continente Antártico tiene del orden de 13 millones de kilómetros cuadrados, y en esa inmensidad hay ahora unas 3.000 personas, donde todos observan a todos. Además está la obligación de permitir el acceso a las bases a todos los miembros del T.A. para visitar las instalaciones. Allí no puede haber nada secreto.

—Y ¿cómo se desarrolló la convivencia entre los miembros de la expedición?

Entre nosotros la convivencia fue óptima. A pesar de las difíciles condiciones de habitabilidad que pre-

sentaba el «RIO BAKER», debido al pequeño tamaño del barco chileno que llevábamos —por otra parte, el más adecuado para los trabajos que nos proponíamos hacer—, en donde viajábamos un total de 18 Jefes y Suboficiales de las FF.AA. SS., además de tres científicos del Instituto Español de Oceanografía, un ingeniero geógrafo del Instituto Geográfico Nacional y dos cámaras de T.V.E. Pero esta impresión es compartida por todos los miembros que formamos la expedición; lo que corroboramos una vez que volvimos aquí en una cena que organizamos con nuestras mujeres —que fueron las primeras que nos transportaron a la realidad recordándonos que ya no éramos unos «héroes»—, y hablando sobre nuestra experiencia pasada, coincidimos en que lo más fascinante de todo había sido el trato humano.

Hay que pensar que éramos un

grupo de 24 personas adultas, con personalidades muy distintas, reducidos a una pequeña cámara en la que tan sólo podían sentarse diez personas, y el resto se veía obligado a deambular alrededor; con una mar muy dura y condiciones de trabajo realmente extremas —pues la Antártida es hermosa pero inhóspita—. Así que no es difícil pensar que pudiesen surgir algunos roces; pero lo cierto es que no hubo el menor percance. Y es que pienso que, cuando estás convencido de que lo que haces es algo de cierta importancia para tu país, soportas y toleras mucho mejor las dificultades. Esta convicción fue como un tratamiento psicológico para nosotros, que nos impulsaba a trabajar cada día más horas y con auténtico entusiasmo, lo que nos permitió realizar el doble de los objetivos que llevábamos en cartera. Por ejemplo, el estudio de la isla Decepción, que consistió en levantar 300 millas de perfiles oceanográficos, lo debíamos efectuar en los 54 días de nuestra permanencia allí, y se hizo en 18. Cuando se iba acercando la fecha de irnos y no se habían cubierto algunos de los puntos del programa, se aprovechaba el tiempo de luz al máximo para sacar horas al día y estirar así la jornada de trabajo.

—Pero lo inhóspito del medio, ¿no supuso en ningún momento un condicionante negativo para el desarrollo normal de los acontecimientos?

—Bien, allí realmente no se tiene sensación de peligro alguno. El mayor riesgo consiste en caerse al agua, pues una persona puede resistir, como mucho, un minuto dentro de aquellas aguas heladas. Esta experiencia la sufrí yo en mis propias carnes; aunque, afortunadamente, todo quedó en pura anécdota, ya que me rescataron inmediatamente y apenas estuve unos quince segundos «en remojo»; no obstante, fue lo suficiente como para sacar una pierna totalmente ennegrecida, de lo que aún hoy se resiente uno de mis pies.

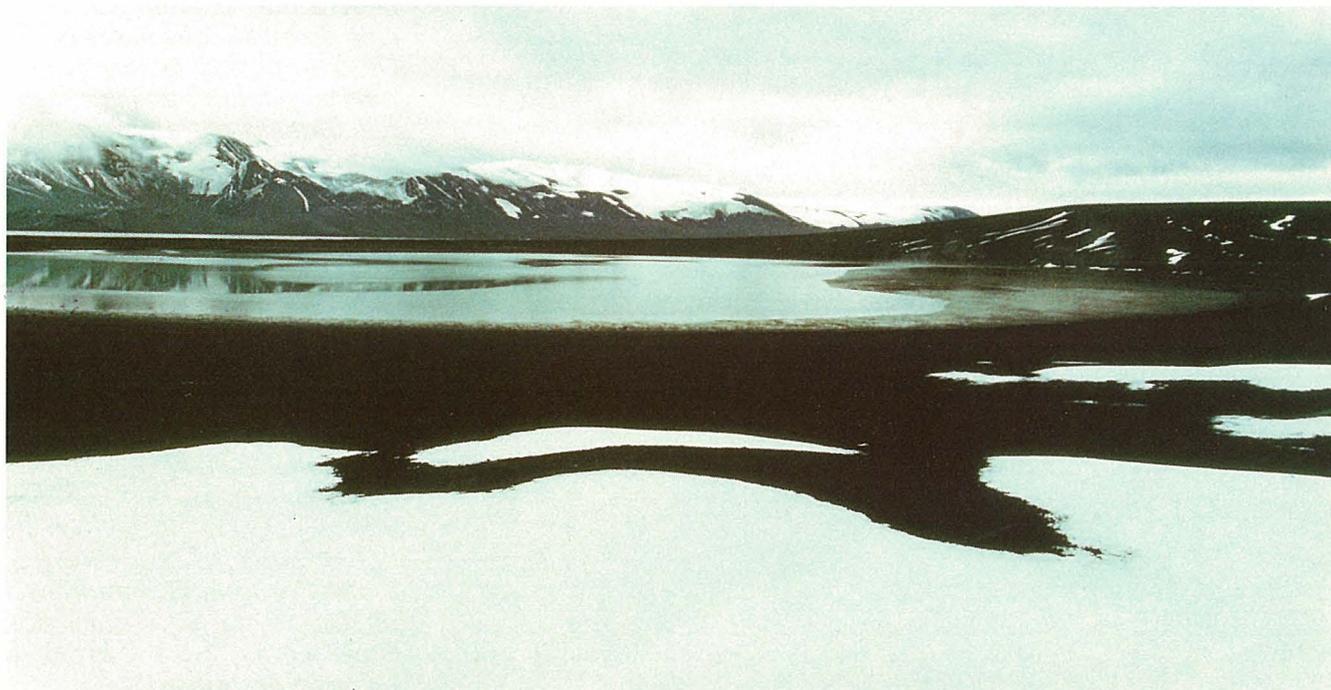
Por otra parte, existen unas determinadas aves acuáticas, las skúas, que llegan a tener casi dos metros de envergadura, y que atacan al hombre. Con estas aves teníamos que andarnos con ojo; pero, a Dios gracias, no tuvimos ningún contratiempo. Realmente ese es un medio

inhóspito pero bello. Claro está que hasta de la belleza puede cansarse uno, pero si añadimos a ésta la atracción de lo novedoso, se puede comprender mejor la satisfacción que daba, simplemente, extender la vista por encima de esa increíble diversidad de contrastes que emergen de los glaciares. Yo me pasaba horas enteras observando este espectáculo desde el puente del «RIO BAKER».

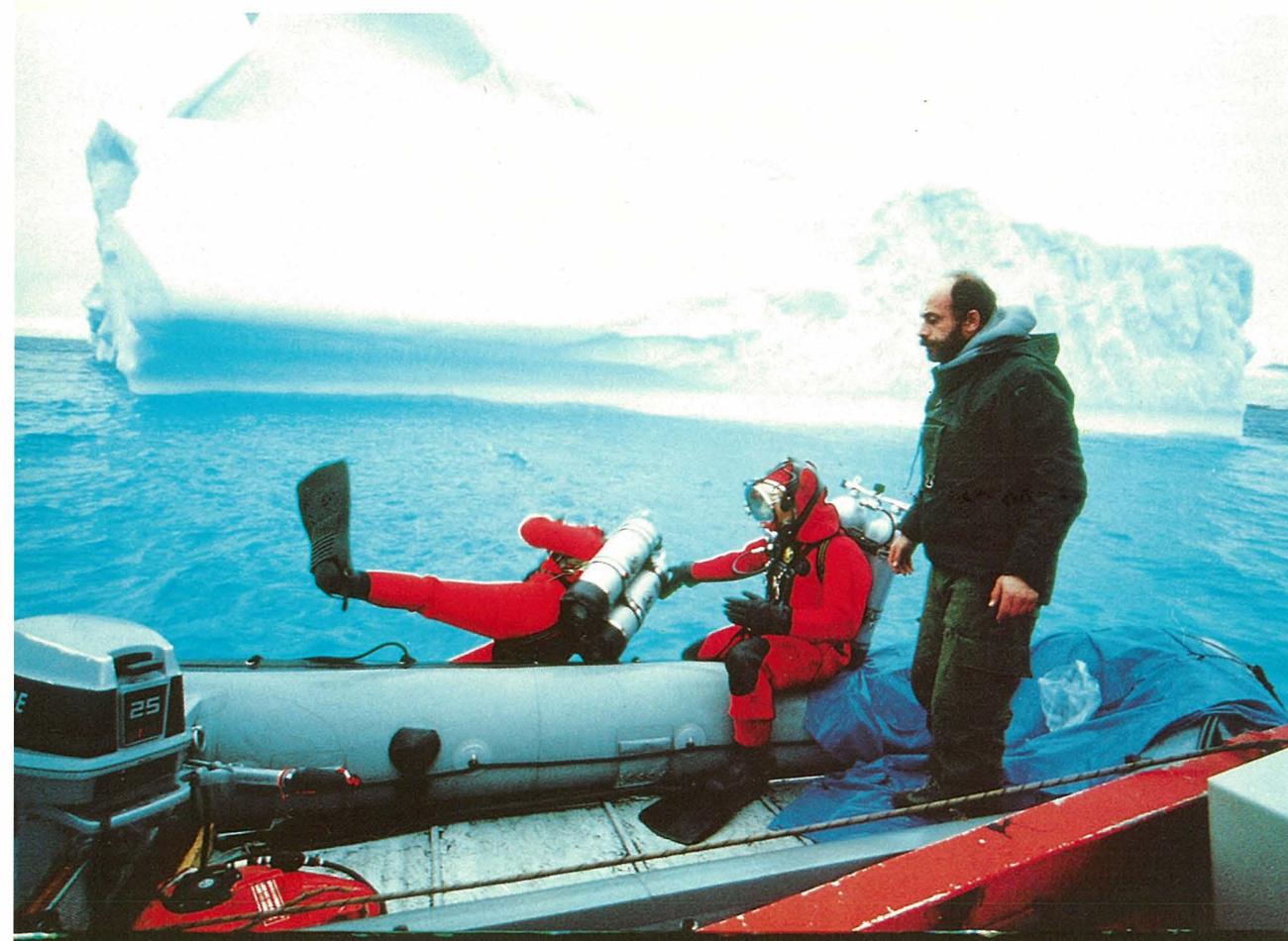
—Y ¿cómo se entretenían las horas de descanso en la Antártida?

—Allí lo mejor que se podía hacer era trabajar, pero cuando ya no se podía, veíamos películas en el video, se leía, y, sobre todo y más divertido, intentábamos intimar con los «colegas» —así llamábamos cariñosamente a esos individuos únicos que son los pingüinos—. Pudimos comprobar que son extremadamente curiosos,

pues cuando nos veían trabajar se colocaban a nuestro lado para ver qué estábamos haciendo y, en cuanto se notaban observados, se hacían los despitados y se alejaban un poco, para volver después a acercarse. Otra peculiaridad suya es que al ser perseguidos huyen hasta el límite de sus fuerzas, momento en el que se paran resignados para hacerse a un lado y dejar paso a su perseguidor.



El interior de la Isla Decepción está formado por un cráter en plena actividad, de una gran belleza.



El equipo de buceadores del CBA: Capitán Inf. Marina Aragón, Tte. Navío Aguirre y Sgt. 1.º Plané.

los ojos; motivo por el cual casi todos los lobos marinos están tuertos. Todos estos animales comen Krill, por lo que el desarrollo de la vida en aquella zona está asegurado, afortunadamente.

—Capitán de Navío Catalán, ¿la experiencia pasada le ha dejado tan favorablemente impresionado como para desear volver?

—¿Yo?, ¡nadando iba otra vez allí! Ten en cuenta que la aspiración de un Capitán de Navío no puede limitarse a estar detrás de un despacho. El ir a la Antártida te brinda la oportunidad de trabajar en un medio exótico y en unas condiciones incomparables, que se podrían calificar como de «retorno científico», dado lo inexplorado de ese medio; lo que convierte todo cuanto haces en un trabajo realmente importante.

—En cuanto a la base Juan Carlos I instalada en la Antártida, ¿qué elementos la componen y cuál es su emplazamiento?

—Como casi todas las bases antárticas modernas, está formada por contenedores especialmente adecuados al medio. Está compuesta de un módulo de habitabilidad que contiene cocina, dormitorios y cuarto de estar, de unos 80 metros cuadrados. Dispone de otro módulo para el laboratorio, otro destinado a los motores y otros para la despensa, carpintería, etc. En total, son ocho módulos los que componen la base.

El agua la suministra directamente un glaciar, en donde se ha generado un microclima cuyas cir-

Nuestro mejor pasatiempo era intimar con los «colegas»... En la fotografía podemos ver al CC. (H) Enrique Moreu y al Ingeniero Oceanógrafo Carlos Palomo, en la Isla Decepción.

En cuanto a las focas supimos que son seres incapaces de hacer frente a los obstáculos que se cruzan en su camino; de tal manera que si te colocas delante de una foca, impidiendo su camino hacia el agua, ésta se pondrá a llorar desconsoladamente hasta que, conmovido, te dignes dejarle la vía libre. Se descubren comportamientos realmente increíbles en estos animales.

De los lobos marinos puedo contarte que, al mismo tiempo que se alimentan de pingüinos y focas, son capaces de tumbarse tranquilamente al sol al lado de aquellos que constituyen su principal bocado; y es que sólo los ataca en el agua, de lo cual se defienden los pingüinos asestándoles terribles picotazos en

Base Argentina en la Isla Decepción. Uno de nuestros vecinos más próximos.



cunstances meteorológicas, para ser la Antártida, son bastante benignas. En este sentido, creo que la elección del sitio ha sido muy acertada, ya que el mismo emplazamiento asegura el resguardo de la base frente a las inclemencias del riguroso invierno antártico. No obstante, cuando se vuelva a abrir en el nuevo verano antártico, se verán los efectos producidos sobre sus estructuras.

—Acaba de mencionar la reapertura de la base en el próximo verano antártico, ¿quiere esto decir que está contemplada la posibilidad de realizar una expedición anual a la Antártida hasta 1991?

—Creo que, quizás, hablar ahora de la próxima expedición sea un poco prematuro, ya que esta empresa se realiza de acuerdo con las propuestas establecidas. Hay que tener en cuenta que ir a la Antártida es todavía una empresa difícil y, por ello, hay que tener muy claro qué es lo que se va a hacer allí y cuáles van a ser sus fines. No se trata de ir por el hecho de estar presentes, sino para reivindicar una soberanía, lo que, según el T.A., implica el desarrollo de un programa científico.

Sin embargo, de llevarse a cabo, abarcará los meses de verano antártico: Diciembre, Enero y Febrero, ya que, más adelante el clima se endurece extraordinariamente y las condiciones de riesgo van aumentando. Lo importante allí es saber retirarse a tiempo, ya que la formación de hielos es muy rápida y se corre el peligro de quedar atrapados en ellos.

—¿Se puede hablar ya de resultados obtenidos a partir del programa científico antártico?

—Siempre que se da una investigación se puede hablar de resultados de forma inmediata, por el hecho de haberse tomado unos datos. Ahora bien, estos datos generan «a posteriori» una investigación teórica para intentar interpretarlos; pero esta es una labor que puede llevar años. Si me preguntas cuándo aparecerán los primeros resultados de nuestras investigaciones, te puedo decir que, posiblemente, para octubre o noviembre podamos ya saber algo. Pero este es un proceso muy laborioso y complicado, pues un mismo dato, al ser analizado por distintas personas, puede llevar a conclusiones di-

ferentes. Para que un dato sea científico necesita ser observado, esa es la razón de ser de las expediciones a la Antártida.

—¿Qué ocurrirá en 1991 cuando finalice el plazo de vigencia del Tratado Atlántico y tenga que ser revisado de nuevo?

—Hasta ahora, el T.A. es un órgano legal fantástico, que ha sido reconocido y respetado por todos y que ha producido la posibilidad de utilizar un territorio muy extenso sin el menor conflicto. Al mismo tiempo, ha paralizado unas discusiones internacionales sobre posibles soberanías, que podían haber sido muy graves, al destinar este área como propiedad de la Humanidad, y lo ha defendido de posibles explotaciones indiscriminadas.

Lo que vaya a ocurrir en 1991 habrá que esperar para saberlo; pero mi impresión personal es que seguirá sobre los mismos términos, dados los positivos resultados. Además no existe ningún interés directo en acabar con él, porque, como ya dije anteriormente, hoy por hoy, no es factible su explotación.

—¿Y qué posibilidades tiene España de conseguir su inclusión en el T.A. como miembro de pleno derecho?

—En mi opinión las tiene todas, pues cumple los requisitos exigidos para ello; desde una base histórica, indiscutible, y científica. Yo he tenido oportunidad de cambiar impresiones con miembros de expediciones de otros países y creo que todos ven con simpatía la candidatura española.

—¿Son muy costosas, económicamente hablando, estas expediciones a la Antártida?

—No lo son, porque se utilizan equipos e instrumentos que están ya en funcionamiento, y además nos da la oportunidad de entrar en contacto con otros grupos científicos y, por lo tanto, de ampliar conocimientos. Mi punto de vista es que las misiones de orden interno —me refiero dentro del territorio nacional—, no son incompatibles con las exteriores y, en ocasiones, es necesario que las naciones se abran a investigaciones que cubran otros horizontes, ya que estamos demasiado cerrados sobre nosotros mismo. En este sentido, la An-

tártida es una meta de la Humanidad a la que toda nación, con un cierto nivel científico, debe aportar su esfuerzo, porque al enriquecer a otros, te estás enriqueciendo de manera particular.

—Y ahora, ya para finalizar, después de esta visión general, que nos ha presentado de forma tan atractiva, sobre la Antártida, le pediré que haga un colofón a la entrevista, dándonos su opinión acerca de los positivos efectos que traerá para la Armada su directa participación en las investigaciones científicas antárticas.

—El efecto más positivo será, como siempre, haber tenido la oportunidad de prestar un servicio que España necesitaba. Además de tener la posibilidad de trabajar con los organismos más apropiados y afines con sus campos de investigación, como es el Instituto Español de Oceanografía, el Instituto Geográfico Nacional, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y con el Instituto Geológico y Minero. Y el beneficio más inmediato del que se puede hablar, para la Armada, es el de estar formando allí unos hombres expertos en temas antárticos, ya que si España va a disponer de un barco antártico, necesitará dotaciones instruidas en este medio. Además estamos utilizando el programa científico antártico para la experimentación del material desarrollado por ella en condiciones extremas; y la navegación entre hielos también nos aporta una valiosa información para el mejor conocimiento de la mar.

Creo que todo esto se podía compendiar en tan solo dos palabras, que son la base y razón para la presencia de España, y de su Armada, en la Antártida: INVESTIGACION Y SERVICIO.

Después de estas manifestaciones nada queda por añadir, salvo nuestro agradecimiento al C.N. Catalán por dedicarnos parte de su valioso tiempo y habernos introducido de lleno en la gran aventura antártica, haciéndonos partícipes, junto a los presentes y futuros expedicionarios, de la última conquista del hombre en la Tierra.

TREINTA ANIVERSARIO

Han transcurrido treinta años. Una generación. Ya es Historia.

Casas de la Vega en su obra «La última Guerra de Africa (Campaña de Ifni-Sáhara)», expresa: «La última guerra en la que combatieron nuestras Fuerzas Armadas fue la de Ifni-Sáhara, desde 23 de noviembre de 1957 a 28 de febrero de 1958(...). Fue una guerra breve, justa, dura, difícil y victoriosa (...). Trescientos muertos y quinientos heridos fue el duro precio de sangre pagado. (...) Tenía nuestro país derechos que mantener y deberes que cumplir; y se hizo lo que se debía al alto precio de la sangre».

Bajo la denominación de «Africa Occidental Española (AOE)» se ejercía soberanía sobre los Territorios de Ifni y del Sáhara. El primero fue consecuencia del Tratado de Tetuán, 26 de abril de 1860, por el que el Sultán de Marruecos otorgaba «Concesión a perpetuidad en Santa Cruz de Mar Pequeña de un territorio suficiente para formar un establecimiento de pesquerías». Se trataba de recuperar lo que en 1478 Diego García de Herrera fundara y que en 1499 se consolidaría al jurar fidelidad los jefes de tribu a los Reyes de España. Poco duraron juramento y fuerte, pues en 1524 fue atacado y aniquilado, abandonándose el territorio. Desconociéndose la antigua situación del enclave, y en virtud del Tratado de 1860, el Coronel Capaz ocupó una zona de costa el 6 de abril de 1934 en donde tal vez hubiera estado el fuerte.

En cuanto al Sáhara, la dominación se inicia en noviembre de 1884, cuando el Capitán Bonelli toma posesión del litoral, fundando Villa Cisneros y Güera. Poco después de que Cánovas del Castillo proclamase la anexión de la costa comprendida entre Cabo Bojador y Cabo Blanco, una sociedad pesquera se instaló en la península de Río de Oro edificando la «casa mar» para descanso de las tripulaciones de sus barcos. En 1903 se nombra el primer Gobernador, el Capitán Bens.

Prolijo sería relatar las causas de la Guerra de Ifni-Sáhara. Queden para mejores plumas tanto éstas como el desarrollo de la Campaña. Sólo se pretende traer a las páginas del BIP un recuerdo de aquélla en su treinta aniversario. Bástenos decir que la guerra 1939/45 trajo el hecho de la «descolonización»: tarde o temprano le tocaría el turno a Marruecos en donde, y junto con Francia, ejercíamos Protectorado.

En sus prolegómenos, elementos marroquíes de la zona francesa se refugiaron en nuestra AOE, y fueron creando el climax del «Gran Marruecos», que entre otros territorios abarcaba Ifni y el Sáhara, «visión» mantenida por el, en aquel entonces, omnipotente partido Istiqlal. Añádase a estos unos inoportunos impuestos (¡Ah! el Fisco) y la independencia de Marruecos concedida el 7 de abril de 1956, en cuya reunión previa Franco-Mohammed V, este último le pidió formalmente Ifni y Sáhara, extremo rechazado de plano por el Caudillo. Por último el «Ejército de liberación» que, victorioso, ansiaba liquidar la presencia extranjera en el «Gran Marruecos», instigado oficialmente por el Sultán.

—oOo—

Base Naval de Canarias. Las Palmas, aquella larga y tranquila ciudad que parecía soñar junto al Atlántico, empieza a sobresaltarse por noticias y rumores provenientes del AOE. La beatífica paz que gozaba toca a su fin.

El año 1956 comienza con un sangriento incidente. El 2 de enero en el poblado de Sidi Inno (Ifni), un grupo de nativos iza la bandera marroquí en la mezquita; a viva fuerza se les desaloja, con el balance de tres indígenas muertos.

Los días y las semanas transcurren, la independencia de Marruecos es inminente. Otro suceso. El 25 de marzo a causa de los impuestos se produce en Tantan (Sáhara) un serio incidente. Para evitar dege-

neren en mayores, el Vicealmirante don Pascual Cervera, a la sazón Comandante General de la B.N. de Canarias, ordena el 27 la salida de la corbeta DESCUBIERTA con una Sección de Infantería de Marina de la Agrupación al mando del Teniente don Angel Abia Gómez, en crucero de vigilancia, prestos a intervenir a requerimiento del Gobernador de AOE. Calmados los ánimos regresa a Las Palmas, el 3 de abril.

Al norte los ánimos se caldean con la independencia de Marruecos. Nuevamente la coberta DESCUBIERTA se hace a la mar el 9 de abril en demanda de Sidi Ifni, transportando una Sección de Infantería de Marina al mando del Teniente don Antonio Sánchez Pastor para protección de la playa, único «puerto» del Territorio. Tras el desembarco, la Sección, a requerimiento del Gobernador, hace un «paseo» por la ciudad a fin de levantar el ánimo de la población cristiana, bastante deprimido por los alborotos y amenazas morunas de los últimos días. Paseata que siembra el estupor y cierta prevención entre los baamaranis ante unos desconocidos soldados «de gris, con casco y armados hasta los dientes, surgidos de un buque de igual color, sin chimenea y con cañones». El objetivo del Gobierno del Territorio se logró.

La sangre fría de las autoridades hizo se dominase la situación sin derramamiento de sangre, serenándose los nativos. Varios días después fueron llegando gran número de marroquíes a Sidi Ifni, con ánimo de visitar esta «ciudad marroquí», tal era el desconcierto reinante. Se les recibe, se les acompaña, y agasaja.

En previsión de que tales «turistas» dejasen de serlo, se ordena a la Agrupación de Infantería de Marina de Canarias que refuerce Sidi Ifni. Se constituye una unidad operativa y para su transporte se requisaba el mercante LEON Y CASTILLO, haciéndose a la mar el 14 de abril.

Fondea en Puerto Rosario el 16 a la espera de órdenes, pero la situación aconseja regresar a Las Palmas.

Madrid, a la vista del cariz de los acontecimientos decide reforzar las guarniciones del AOE. Ello supone transportar tropas, armamento, equipo, vehículos, municiones, combustible y víveres, así como asegurar convoyes y lugares de desembarco. A la Armada le va a corresponder desarrollar esta vital misión. Puede afirmarse que el refuerzo lo inició el 7 de mayo de 1956 el crucero ALMIRANTE CERVERA trasladando una Bandera Paracaidista desde Cádiz a Fuerteventura.

En Ifni, el General Pardo de Santayana, Gobernador de AOE, con tacto va reduciendo el número de «turistas». Por cierto que un sistema muy eficaz para calmar los espíritus fue el organizar comilonas a nativos y foráneos a base de cordero con especias, pastas muy dulces y té dulcísimo. Una de estas fiestas morunocristianas organizada por la Armada en la playa sirvió para serenar los ánimos de un grupo de «turistas» procedentes de Agadir a los que se les había inculcado ciertas ideas acerca de crímenes y maltratos a baamaranis. A mitad de la fiesta ya éramos todos «hermanos», y a su término, la «fraternización» llegó a extremos insospechados. Eso prueba que un buen té hace los mismos efectos que un Rioja, cuando se sabe compartir, aunque los cristianos prefiramos lo segundo.

—oOo—

Los franceses están siendo hostigados por bandas armadas y temen, con razón, que Port Etienne sea atacado por retaguardia partiendo de la zona de Güera. Un mensaje, más o menos conminatorio, a nuestras autoridades dio lugar a que la Armada guarneciese Güera. A tal fin en los veteranos Junker-52 del Ejército del Aire fue transportada el 30 de abril una Sección de Infantería de Marina al mando del Teniente don Angel Abia Gómez, llevando de segundo al Sargento don Ceferino García Tarrilla. Dicha fuerza de la Armada permaneció en Güera largo tiempo.

Más no debía estar segura la protección de la península de Cabo Blanco cuando el Vicealmirante

Cervera ordena que una fuerza de la Agrupación, constituida por una Compañía de Fusiles y otra de Ametralladoras embarque en la cubierta ATREVIDA y salga el 28 de mayo para reforzar Güera. Manda la fuerza el Comandante don Antonio Corral Baena; Capitanes don Federico Baeza Morales y don Enrique Fernández de Mesa y Montijano; Tenientes don Juan A. Pardo Aguilera, don Fausto Corral Puig, don José Gil Porta y don Antonio Sánchez Pastor. El 30 desembarca en Güera y aloja en un fuerte abandonado que domina poblado y playa.



Mandos franceses de Port Etienne giran visita. Ocurrió lo siguiente: nuestros Oficiales, debido al pésimo estado de sus uniformes reglamentarios de campaña (¡Oh! el inefable gris uralita y gorro con borla) lo habían sustituido por lo que las posibilidades e ingenio les apuntó, así uno vestía uniforme completo de soldado senegalés (¡verídico!) pero, eso sí, con palas y gorra azul de la Armada; otro se había hecho un uniforme con lonas de tienda de campaña, y hasta hubo quien lucía camisa verde esmeralda, en seda, con pantalón blanco de uniforme. Los Oficiales franceses ante tales atuendos, preguntaron por qué Oficiales del mismo Cuerpo vestían de tan dispar modo. Un sepulcral silencio se produjo, el prestigio de la Armada estaba en juego... de pronto, un Oficial les responde: «En el Cuerpo de Infantería de Marina de España los Oficiales tienen en campaña el privilegio de llevar el uniforme de su Especialidad. En esta fuerza expedicionaria cada uno somos de Especialidad distinta.»

Días después de esta «revista de policía» la fuerza reembarcaba en la ATREVIDA regresando el 8 de junio de 1956 a Las Palmas.

En Sidi Ifni y en Güera, Secciones de Infantería de Marina aseguraban la defensa de sus playas. En la mar, en un continuo barajar la costa, el cañonero VASCO NUÑEZ DE BAL-

(Sidi-Ifni, 28 diciembre 1957)
Compañía expedicionaria de Ametralladoras.
Tte. Rafael Vega Rodríguez, Cap. Francisco González Ibáñez, Tte. Antonio Sánchez Pastor y Tte. Angel Abia Gómez.



BOA y las coberturas DESCUBIERTA y ATREVIDA impedían a las bandas del ejército de liberación desembarcar en nuestras costas del AOE hombres y armas para refuerzo de los ya infiltrados.

—oOo—

Sidi Ifni se abastece por la playa. La «Unidad de Mar de AOE», compuesta por nativos, hace el desembarco buque-playa con cárabos y un anfibio. Al ser sus efectivos escasos se contrata por día a todo aquel que quiere demostrar valor sorteando las siete olas a la ida, y al regreso cargado. La vital «puerta» empieza a sufrir huelgas; no quieren descargar tropas ni pertrechos militares. La responsabilidad es de la Armada.

El Vicealmirante Cervera ordena crear la «Brigada de Marinería de Ifni», para movimiento buque-playa. El 13 de junio de 1956 llegan unos cien Marineros bajo el mando del Teniente de Infantería de Marina don Antonio Sánchez Pastor para desarrollar esta misión logística. Días después se incorpora el Contramaestre primero don Fernando Bonachera Vázquez.

falten. La logística es decisiva. La Armada lo sabe y atiende con sus hombres, barcazas K-1 y K-2, remolcadores RA-1 y RA-2 y otros buques que vienen a reforzar a los de la BN de Canarias: cañonero MARGALLANES, minadores NEPTUNO y EOLO... que se hacen ver, unas veces transportando tropas y medios, y otras en atenta vigilancia de la costa. La mar es, y será, decisiva para lo que, en las mentes de todos, traerá el año 1957 que acaba de nacer.

Son mayores, cada vez, los efectivos de las bandas armadas, cuyo total se cifra en 5.000 al acecho en la frontera con Ifni y en unos 3.500 los infiltrados en el Sáhara.

—oOo—

Comienzan los sabotajes contra las líneas telefónicas que unen los distintos puestos militares con Sidi Ifni. El 23 de junio de 1957 cesa el General Pardo de Santayana por cumplir la edad reglamentaria y se nombra Gobernador del AOE al General de Brigada de Infantería don Manuel Gómez de Zamalloa y Quirce. Van aumentando las escaramuzas en la frontera.

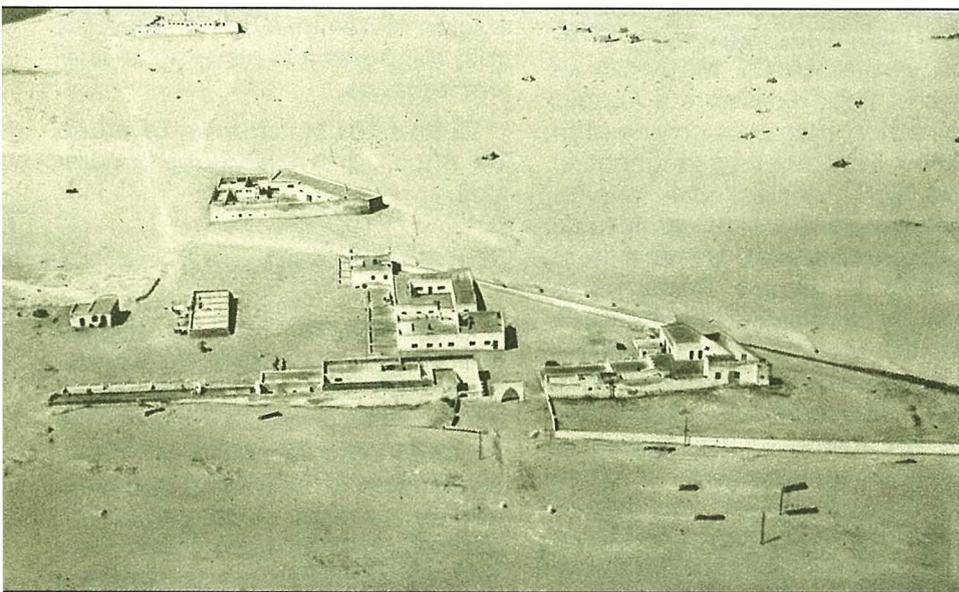
clara zona de operaciones el conjunto de los Territorios de Africa Occidental Española desde las cero horas del 11 de agosto de 1957». El drama está a punto de comenzar. España va a ser atacada en sus Territorios de AOE.

El 21 de noviembre, un soldado indígena del Grupo de Tiradores de Ifni revela a su Capitán la inminencia de un ataque al Territorio por fuerzas provenientes de Marruecos. El mando no echa en «saco roto» la confidencia. Día 22 de noviembre, don Remigio Pagán, comerciante de la ciudad, de regreso de Agadir es detenido cerca de la frontera por miembros del «Ejército de liberación», requisándole el coche; puede llegar a pie hasta el puesto militar de Tabelcut, desde donde se informa al General Zamalloa. De anocheada, en el Casino Militar la alegre tenientada del Grupo de Tiradores festeja la despedida de soltero de Joaquín Sierra; entra veloz el conductor del autobús: «Mis Tenientes, que suban urgentemente al Grupo»; llegan, se visten de campaña y con sus soldados pasan a ocupar las posiciones previstas.

A las cero horas del 23 de noviembre de 1957 quedan cortadas todas las líneas telefónicas con los puestos militares del interior y el Territorio de Ifni es invadido por bandas armadas militares procedentes de Marruecos. Son cercados por los agresores los puestos militares de Tiliuin, Tamucha, Tagragra, Tiugsa, Tenin de Amel-lu, Tabelcut, el Mesti, Hameidut y Telata de Isbuia; sólo pueden enlazar mediante precarias radios. En varios hay familias y paisanos con los defensores. Algunos puestos caen en poder del agresor, los más se defienden en espera de ayuda.

Mientras, otro poderoso grupo de atacantes avanza en dirección a Sidi Ifni. Tratan de llegar al depósito de municiones del Grupo de Tiradores, pero son enérgicamente rechazados con sensibles bajas. Igual suerte corren los que por el sur intentan conquistar el aeródromo. El alzamiento de los nativos, con el que contaban, no se produce. Sidi Ifni no fue ocupado y los atacantes se retiran de las inmediaciones de la ciudad. La Guerra de Ifni-Sáhara ha comenzado.

La Flota navega por aguas próxi-



GÜERA - Vista general aérea.

Los días que la playa está «abierta» nuestros Marineros trabajan hasta catorce horas, con solo breve tiempo para comer. Sumamente dura es su misión, pero es garantía de que el combustible para los aviones, municiones y pertrechos, junto con los víveres, nunca

El 11 de agosto es atacada una patrulla militar cuando reparaba un tendido telefónico. Al saberse, despegó un Heinkel-111 de Sidi Ifni en misión de reconocimiento y bombardeo. No regresa. Finalizada la misión cayó al mar. Por Decreto Reservado del Generalísimo «Se de-

mas a los Territorios a la espera de entrar en acción. La «Brigada de Marinería» sigue con su dura misión que, cada vez, alcanza mayor importancia para la defensa y para preparar el contraataque liberador de los puestos cercados.

Ante la situación, el Vicealmirante Cervera ordena que una Compañía de Ametralladoras de la Agrupación de Infantería de Marina se traslade a Ifni, para defender la playa a toda costa. En la madrugada del 30 de noviembre despegan de Gando los aviones DC-3 que la transportan y en breve vuelo se prepara para el aterrizaje en el aeródromo, sobre el que corrían rumores se estaba combatiendo por su posesión. Manda la Compañía el Capitán don Francisco González Ibáñez, con los Tenientes don Antonio Sánchez Pastor, don Rafael Vega Rodríguez y don Angel Abia Gómez.

Anecdótico fue el aterrizaje. El mal tiempo reinante y la carencia de adecuado vestuario de campaña motivaron el pasmo del Capitán del E.M. del Gobierno que acudió a recibir a la Compañía y a darla instrucciones. Aun rodaba el DC-3 de cabeza cuando dicho Oficial se acercó al avión y su asombro no tuvo límite al ver salir de su interior a un Capitán y a un Teniente empuñando sendos subfusiles Z-45, con uniforme gris uralita, botas «chiruca» color granate, abrochada «cachafeira» azul sobre la que ceñían correaje marrón y tocados de casco gris, sobre el que el viento acababa de echar la capucha y, que eran seguidos por soldados de gris con chaquetones azules de vivos rojos, botones dorados y grises cascos, portadores de blancos petates. «Pero ustedes ¡a qué c... vienen!» fue la primera frase que el pobre Capitán dijo con ojos de asombro. Se le explicó era el vestuario reglamentario para campaña de la Infantería de Marina, y la Compañía rápidamente pasó a ocupar posiciones en la playa, para su defensa.

—oOo—

El contraataque de nuestras Fuerzas para liberar a los sitiados no se hace esperar. Columnas del Ejército emprenden las operaciones NETOL y GENTO, del 1 al 8 de diciembre, rescatando, al precio de sangre, a los bravos defensores de los pue-



Ifni. Una Sección de Marinería e Infantería de Marina, rindiendo honores al cadáver del Alférez Francisco Rojas Navarrete.

tos cercados. El 8 de diciembre, Patrona del Arma de Infantería, todas las columnas y liberados se hallan en Sidi Ifni, el resto del Territorio se abandona. La artillería de nuestros buques en misiones de apoyo de fuego naval ha cooperado eficazmente en las acciones.

Pero la presión sobre Ifni, no cesa. Es menester enviar un «mensaje» a Marruecos en sentido de que lo «entienda perfectamente». A la Flota, mandada por el Vicealmirante don Pedro Nieto Antúnez, le corresponde «transmitirlo».

Una agrupación de la Flota constituida por los cruceros CANARIAS y MENDEZ NUÑEZ y destructores JOSE LUIS DIEZ, ESCAÑO, GRAVINA y ALMIRANTE MIRANDA se dirige el 7 de diciembre a Agadir. Próximos al puerto se ordena zafarrancho de combate, penetrando el CANARIAS dentro del puerto, mientras que todos los cañones de los buques apuntan amenazadoramente a la ciudad. Puede verse cómo la población, atemorizada ante un inminente y destructor bombardeo, corre a guarnecerse; el Ejército marroquí toma posiciones ante un eventual desembarco y pide urgentes refuerzos... El «mensaje» ha sido recibido. Los buques se retiran tras la demostración de fuerza. La presión sobre Ifni disminuye. Sidi Ifni se ha asegurado. Posteriormente diversas operaciones irán ampliando el cinturón defensivo. El enemigo, apenas poderoso, se irá limitando a escaramuzas contra el cinturón, situación que permanecerá hasta fines de febrero de 1958.

Mas no todo es combate y angustia. Llegan las Navidades. Se cele-

bran como se pueden, siempre vigilantes, pero se celebran. España entera se vuelca en enviar aguinaldos a los combatientes. Un nutrido grupo de artistas se desplaza a Sidi Ifni: Elder Barber, Carmen Sevilla, Gila y tantos otros... que con su arte arrancan lágrimas y risas a los combatientes.

Una noche en que la Flota se hallaba fondeada en aguas de Sidi Ifni, llegó Carmen Sevilla a la Comandancia de Marina de AOE. Desde allí, a través de una modesta radio enlazó con el CANARIAS y éste con todos los buques. Carmen saludó a las dotaciones y cantó con más fuego que nunca. No se sabe si fue imaginación o realidad, pero desde la mar llegó hasta la playa un atronador aplauso.

Todo esto ocurrió en un Territorio de unos 2.000 kilómetros cuadrados.

—oOo—

El Sáhara, con más de 260.000 kilómetros cuadrados de desoladora extensión, fue un teatro de operaciones diferente. Su orografía es ideal para la guerra de movimientos, es el reino de la Caballería, por eso se eligió al General de Brigada de Caballería don Héctor Vázquez para conducir las operaciones. Columnas motorizadas y mecanizadas resolvieron la guerra favorablemente en poco tiempo, pero pagando obligado precio de sangre. Su precaria flora, sus contados pozos de agua, sus pocos y minúsculos poblados favorecieron a nuestras unidades móviles en sus operaciones de limpieza de las bandas agresoras infiltradas. Inteligente-

mente se pactó con los franceses y, conjuntamente, se combatió. Problema grave: la logística. Todo había que traerlo de España, hasta ladrillos para hacer hornos de pan para las tropas, pero pese a la penuria de medios, se logró. La Armada soportó un esfuerzo logístico tremendo complementada por buques mercantes. El Ejército del Aire multiplicó la operatividad logística y combativa de sus aviones y pilotos por encima del límite del riesgo. Ambas, Armada y Aire, brindaron los medios necesarios para que el Ejército derrotase a las bandas del ejército de liberación. Y, como es lógico, se saldó la guerra victoriosamente.

—oOo—

Aunque el período de operaciones activas se inicia el 12 de enero de 1958 con un duro combate en la Saguia el Hamra, antes hubo enfrentamientos con las bandas rebeldes infiltradas. Se señalan, como más notorios: 27 de octubre de 1957, bombardeo por las bandas de la localidad de Tafurdat; ataque al coche correo que hacía la línea Aium-Villa Bens, el 8 de noviembre; asalto al faro de Cabo Bojador con secuestro de fareros y familias, ocurrido el 30 de noviembre; ataques a la playa del Aium llevados a cabo los días 25 de noviembre y 20, 21 y 22 de diciembre.

Varias fueron las fases de la campaña del Sáhara. A la vista de la situación se dispuso un repliegue general sobre Villa Bens, Aium, Villa Cisneros y Güera, con orden de defensa a toda costa. Fase de acopio logístico, en el que la Armada, reforzada con mercantes, y la Aviación de transporte situaron en estas

«cabezas de playa», los hombres y medios para la batalla.

La batalla. El General Héctor Vázquez, de Caballería, es el apropiado para llevar a una rápida victoria a las tropas. Concibe y desarrolla una guerra de movimiento, de columnas motorizadas-mecanizadas con apoyos aéreos sumamente eficaces. Los franceses también, y en estrecha cooperación, baten la zona asignada. Al contrario que en Ifni, ésta es una guerra ofensiva, en la que se persigue la total destrucción del enemigo y la plena liberación del Sáhara. Enemigo destruido y Territorio liberado es el logro del último de los combates entablados: el del 24 de febrero de 1958. Oficialmente la GUERRA DE IFNI SAHARA termina, con la victoria de las armas de España, el día 28 de febrero de 1958.

—oOo—

Para cerrar este recuerdo del XXX aniversario de una guerra victoriosa se traen a estas páginas las dos columnas que la enmarcan.

Decreto de 4 de julio de 1958.—
«La legítima satisfacción del país y de los propios Ejércitos por el resultado de las operaciones militares desarrolladas en los territorios de Africa Occidental Española(...) las meritorias hazañas llevadas a cabo, sufriendo las fatigas y penalidades propias de una vida de campaña (...) y, finalmente, la consideración de que su actuación ha constituido un alto ejemplo que debe perpetuarse (...). Artículo primero.—Se crea una Medalla, denominada de Ifni-Sáhara que recuerde los resultados alcanzados por las Fuerzas Armadas españolas en las operaciones militares llevadas a cabo en

ambos territorios y que perpetúe las glorias obtenidas y las fatigas y penalidades sufridas por el personal que en ella participó (...).»

En el cuerpo sin vida de Teniente paracaidista Ortiz de Zárate, muerto al tratar de reforzar Telata (Ifni), se halló esta oración. Sirva para todos los que por España murieron en aquella, y ya lejana, guerra.

«Haz, Señor, que mi alma no vacile en el combate y mi cuerpo no sienta el temblor del miedo. Haz que el silbido de los proyectiles alegre mi corazón. Haz que la sed y el hambre, el cansancio y la fatiga, no lo sienta mi espíritu, aunque lo sienta en mi cuerpo y en mis huesos.

(...)Que no rehuya, ni en la imaginación siquiera, el primer puesto en el combate, la guardia más dura en la trinchera, la misión más difícil en el avance. Pon destreza en mi mano para que mi tiro sea certero. Pon caridad en mi corazón para que mi tiro sea sin odio.

Concédeme, ¡Oh Rey de las Victorias! el perdón de mi soberbia. Quise ser el soldado más valiente de mi Ejército, el español más amante de mi Patria. Perdona mi orgullo, Señor. Te lo ruego por mis horas en vela, el fusil y el oído atentos a los ruidos de la noche. Te lo pido por mi guardia constante en el amanecer de cada día. Por mis jornadas de sed y de hambre, de fatigas y de dolor. Si lo alcanzo, ya mi sangre puede correr con júbilo por los campos de mi Patria y mi alma puede subir tranquila a gozarte en el tiempo sin tiempo de la eternidad. Amén.»



JURAMENTO DE FIDELIDAD A LA BANDERA Y ENTREGA DE REALES DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Sobre la jura de Bandera y entrega de reales despachos de este año flotaba el regosto del 45 aniversario de la inauguración de la Escuela. La ciudad de San Fernando la vio partir con pena, consolándose de saber que por su ubicación en Marín, besando la ría de Pontevedra, y por sus modernas y adecuadas instalaciones, la hacían la mejor de Europa.

El 15 de agosto de 1943, S. E. el Jefe del Estado y Generalísimo de los Ejércitos, don Francisco Franco Bahamonde, inauguraba solemnemente en Marín la nueva Escuela Naval Militar obra del tesón del, en aquel entonces Ministro de Marina, Almirante don Salvador Moreno Fernández. Fue su primer Comandante Director el Capitán de Navío don Pedro Nieto Antúnez.

Viene a la memoria del cronista que desde casi su inauguración, los caballeros bautizaron al hospital con el apelativo de «Hotel Clavero», nombre de su entrañable Director, el Comandante Médico don Juan V. Clavero del Campo, persona cuyo gran corazón le movía a acoger en su «Hotel» por una semana, a todo alumno que venía a pedirle, argumentando dolencia, un poco de descanso y mejora de alimentación, ya que en aquella época el régimen escolar era muy severo y se vivía en pleno racionamiento. Ahora bien, ¡pobre del que abusase, tuviese la malhadada costumbre de fumar en la sala, o se las diese de haberle engañado diciéndole que estaba enfermo! Don Juan se enfurecía y en segundos vaciaba el hospital de «enfermos». La «temporada alta» era, naturalmente, la de los exámenes.

—oOo—

Cuarenta y cinco años ya es tiempo. Pareció por ello oportuno solicitar del Comandante Director de la Escuela Naval Militar, Capitán de Navío don Francisco Núñez Lacaci una entrevista en torno a esa efemérides.

—Capitán de Navío Núñez Lacaci, pretendo hablemos de un acacimiento capital: el 45 aniversario, pero proyectado hacia las relaciones externas. ¿Podría darnos un «flash» de las relaciones Escuela-Marín-Pontevedra.

—Antes de tomar el mando y dirección de la Escuela, sabía que las relaciones eran buenas, pero al poco tiempo me quedé gratamente sorprendido al comprobar me había equivocado: eran, y son, excelentes.

—Con 45 años son una larga convivencia, si le parece desarrollaremos la anterior pregunta. ¿Relaciones con Marín?



El Capitán de Navío don Francisco Núñez Lacaci, Comandante Director de la ENM.

—Las relaciones con todas las autoridades son de total colaboración para el bien común; no olvide que la Escuela es parte integrante de la ciudad de Marín. En cuanto a instituciones locales, baste dos ejemplos: Casino de Marín, la Escuela es «socio colectivo», y le prestamos, con sumo gusto, nuestras instalaciones deportivas, para competiciones; con clubs de Marín, igualmente todo el apoyo de instalaciones que nuestras actividades docentes lo permiten.

Recientemente hemos organizado una Carrera pedestre, que fue de gran éxito, tanto por su acogida, ya que cientos de marinenses participaron, con la eficaz cooperación de autoridades, instituciones y fuerzas vivas locales.

Importante capítulo es la población. Al ser parte de la ciudad, nosotros mismos somos ya marinenses, y nos queremos. También le recuerdo que muchos habitantes de Marín están vinculados a la Armada, unos por formar parte de sus escalafones, otros por trabajar en la Escuela y otros por el buen arte de Cupido al unir, de por vida, a algunos con algunas.

—CN. Núñez, si le parece, recorramos 7 kilómetros y hablemos de Pontevedra.

—Conforme. Con las autoridades, las relaciones son tan excelentes como con las de Marín. El pasado día 11 el Ayuntamiento de Pontevedra regaló un busto de SAR, el Príncipe de Asturias a la Escuela, como recuerdo de su estancia en la ciudad y en la Escuela; bajo el busto, los escudos municipal y de este centro, como símbolo de hermanamiento de dos comunidades que viven en amable vecindad desde hace ya 45 años.

Con el Casino de Pontevedra, le diré que el Director de la ENM es «Presidente de Honor», y que toda la Escuela es «socio colectivo». Todos lo frecuentamos, y en él nos hallamos muy a gusto. Por cierto, que esta noche dan una fiesta en honor de la Escuela.

—A veces, a la redacción del BIP llegan noticias de hechos importantes, pero que por diversas causas no podemos conocerlos a fondo. Sabemos que el pasado abril el Casino Mercantil e Industrial hizo un homenaje a la

Escuela Naval Militar con ocasión del 60 aniversario de dicho Casino, coincidiendo con el 45 de la Escuela. ¿Nos amplía la noticia?

—Con mucho gusto, para ello prefiero transcribirle unos párrafos del discurso pronunciado por el Presidente del Casino, don Antonio Reguera Repiso, el 11 de abril: «Si siempre es grato recibir y confraternizar con los amigos, lo es mucho más, porque constituyen un timbre de gloria, rendir público testimonio de agradecimiento y admiración a quienes son depositarios de unos valores que han engrandecido nuestra Patria. Cuando esta Sociedad acordó rendir homenaje a la Escuela Naval Militar, abre sus puertas a la Armada, y con ello quiere contribuir a una firme y verdadera integración del pueblo español con sus Fuerzas Armadas.

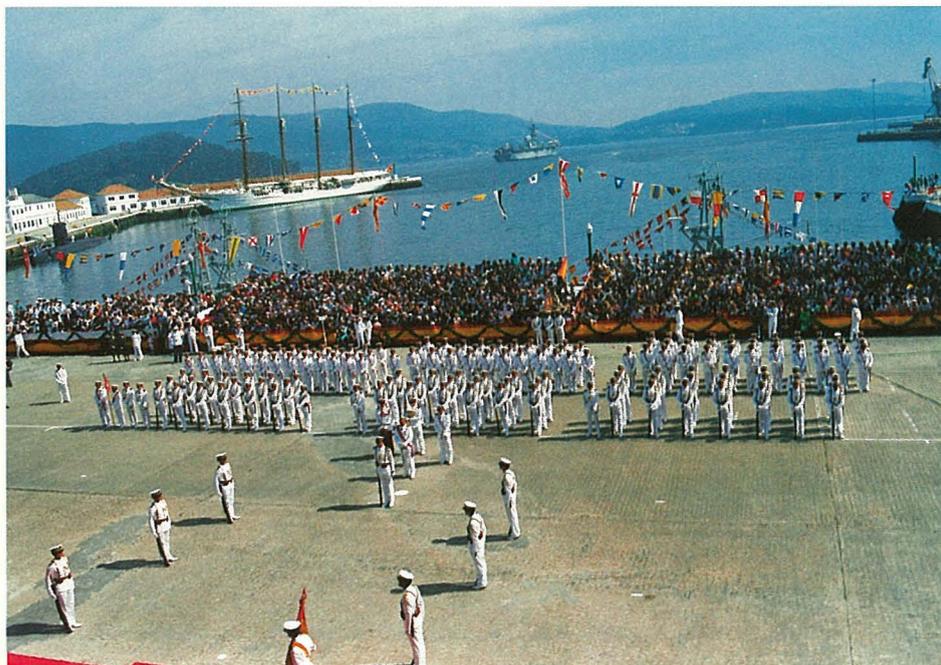
(...) Esta unión y amistad, si cabe, es más intensa con la Escuela Naval. Y es así, porque los pontevedreses nos sentimos y formamos

parte de su historia. No cabe duda que en 45 años de existencia entre nosotros, la Escuela ha servido para la formación de muchos Oficiales de la Armada, entre ellos SM. el Rey y su hijo SAR. el Príncipe de Asturias, y la presencia diaria de los guardiasmarinas en la vida pontevedresa ha servido para que la Escuela Naval, y la gran familia que la compone, se hayan hecho acreedores a nuestro cariño y afecto.

Decimos que somos y nos sentimos parte de la Escuela Naval, porque muchos asociados de este Casino experimentaron la emoción de jurar Bandera y les honra haber servido a la Patria en la Armada. Por eso el Casino Mercantil e Industrial de Pontevedra, consciente del significado de la presencia de la Escuela Naval Militar entre nosotros y sensible a los deseos de sus socios y de todos los pontevedreses, tiene el honor de rendir homenaje de respeto y de profunda admiración a la Armada Española (...).



Clausura del Curso Académico 1987-88.



Como símbolo y señal de todo ello os hacemos entrega mi Comandante Director de la Escuela, de la «MEDALLA DE ORO CON PERGAMINO», máxima distinción de este Casino Mercantil e Industrial».

—Emociona el discurso, pues en su elocuencia está condensado el afecto por la Escuela Naval. Ahora queda nos hable de la población.

Antes concluiré con el homenaje. Organizado por dicho Casino, hubo una interesante exposición filatélica sobre temas navales, utilizándose un matasellos especial, alusivo, en cuyo interior campaban los escudos del Casino Mercantil e Industrial y el de la Escuela Naval Militar. Una cena baile, y un selecto concierto pusieron final al homenaje, que como ve, duró varios días.

Contesto ahora a su pregunta sobre relaciones Escuela-población. Pontevedra de siempre ha sido ciudad marinera de gran tradición y solera. En la iglesia de San Francisco yace el Almirante de la Mar don Payo Gómez Charino que con Bonifaz rompió cadenas en Sevilla y la ganó en 1248. Aquí nació Alonso Jofre Tenorio, Almirante de la Mar, muerto en 1340 en combate naval. Es ininterrumpido el número de familias pontevedresas de la Armada: los Matos («o vello» que mandó la escuadra de Barlovento, «o mozo» que fue Almirante de la Mar Océana y Gobernador de los navíos de la Escuadra de Galicia, «o sobriño» Almirante de la Armada de Galeras de Nápoles); el Almirante Enrique Macdonell, que en Trafalgar mandó el «RAYO» y que levantó el sitio de Cádiz; el vigués don Casto Méndez Núñez que se crió, vivió y murió en Pontevedra...

Ya en nuestros días y desde 1943 ha aumentado el número de matrimonios, por lo que la sociedad de Pontevedra cada vez está más integrada en la Armada, y viceversa, tanto por vínculos de sangre como de parentesco, amistad o de relación. ¿Contestada la pregunta?

Y hablando de relaciones, quiero señalar que la prensa de toda la provincia nos tiene en gran estima, y ello también de siempre.

—Por último CN. Núñez Lacaci: ¿Y con Vigo?

Puedo decir que hay un total hermanamiento con el Club Náutico de Vigo y con el Club de Yates de Bayona. Además me cabe la satisfacción de decirle que toda la Provincia de Pontevedra tiene a la Escuela como algo suyo. Nosotros somos, y nos sentimos, parte de la Provincia de Pontevedra.

Agradecemos al CN. Comandante Director la entrevista concedida al BIP. Durante el trayecto a nuestro alojamiento en el «Hotel Vivancos», vamos pensando en su personalidad: su retrato

Formación. Brigada de los que han de jurar Bandera y detrás Brigada de los nuevos Oficiales.

corresponde a un Oficial de la Armada extremadamente educado, inteligente, serio pero a la vez afectuoso, abierto al diálogo, consecuente y propenso a las relaciones sociales.

CLAUSURA DEL CURSO ACADEMICO 1987-1988

Como es habitual, la clausura del Curso Académico 1987-1988 tuvo lugar en el patio de Don Alvaro de Bazán.

El 15 de julio, a las 13,00, se hallaban formadas las Brigadas de alumnos en dispositivo de Leyes Penales. Asistió el Claustro de profesores en pleno. Los padres y familiares de los futuros Oficiales ocupaban lugar señalado. Ante la estatua de Don Alvaro se encontraban los Agregados Navales y los representantes de diversas asociaciones.

Tras la Lectura de las Leyes Penales, se procedió a la entrega de diversos premios a aquellos alumnos que más habían destacado durante el, ya pasado curso, galardones otorgados, unos por la propia Escuela, y otros por Armadas extranjeras y Liga Naval USA, Asociación de Capitanes de Yate, Asociación Antiguos Miembros de la MNU, etc.

Acto seguido, el CN. Comandante Director pronunció una alocución, culminando el acto con un brillante desfile en la Avenida del Generalísimo.

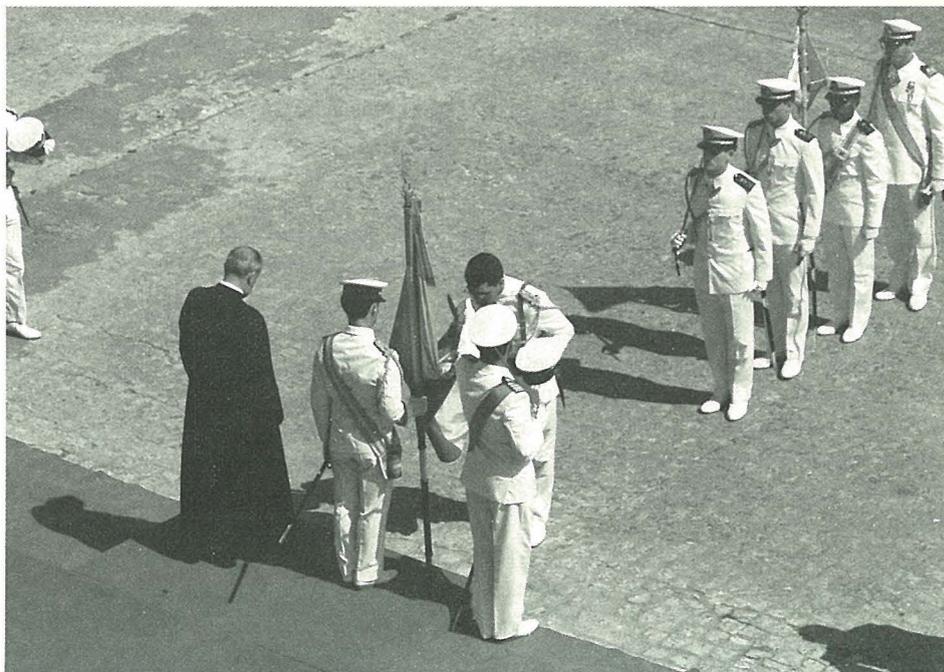
En el Casino de Alumnos «Almirante Bonifaz» se sirvió una copa de vino a todos los asistentes, ofrecida por el Capitán de Navío Comandante Director.

JURAMENTO ANTE LA BANDERA Y ENTREGA DE REALES DESPACHOS

El sábado 16 de julio la Avenida del Generalísimo de la ENM presentaba un aspecto de gran fiesta. Ante la escalera monumental y a ambos lados de ésta, las tribunas se hallaban abarrotadas de familiares de los jurandos y de los nuevos Oficiales. En la ría, fondeados, el portaaviones PRINCIPE DE ASTURIAS a bordo del cual estaba la Real Familia que a primeras horas de la mañana había embarcado, y las fragatas SANTA MARIA y VICTORIA, escoltas del portaaviones.

En la dársena, atracado el JUAN SEBASTIAN DE ELCANO, y otros buques afectos a la Escuela Naval.

Serían las 10,45 cuando el Batallón de Alumnos formó ante la escalera monumental; después se incorporó la Bandera y posteriormente



Besando la Bandera.

el señor Comandante Director recibió la novedad del Jefe que mandaba la fuerza.

Minutos más tarde desatracaba del R-11 un patrullero con la Familia Real a bordo. Atraca en el muelle próximo al palo, desembarcan SS.MM. y SAR, y se rinden los honores de ordenanza. SM. el Rey pasa revista al Batallón de Alumnos y con SM. la Reina y SAR. el Príncipe se sitúan en lugar destacado junto al altar.

El Batallón adopta el dispositivo adecuado y la Bandera se traslada frente al altar. Comienza la Santa Misa oficiada por el Vicario General Castrense Monseñor Estepa. Leído el Evangelio, Monseñor pronuncia una homilía alusiva a los solemnes actos que posteriormente van a desa-

rrollarse. Acabado el Santo Sacrificio, se canta la Salve Marinera a la Madre de Dios y Patrona de la Armada.

Emocionó la ofrenda de una corona de laurel a los muertos de la Armada, tanto a quienes cayeron frente al enemigo, como a todos los que tras haber dedicado toda su vida a la Marina, descansan en el Señor de cielo y mar.

Llega el esperado momento. El CN. Núñez Lacaci, Comandante Director de la Escuela toma juramento a los 59 aspirantes de primer curso; de ellos 40 de la promoción 392 del Cuerpo General, 10 de la 122 del Cuerpo de Infantería de marina, y a 9 de la 67 del Cuerpo de Intendencia. Tras un recio ¡Sí, juramos! van pasando, de a uno, a besar la Enseña.



Pasando, de a tres.



S.M. impone la Cruz del Mérito Naval al Alférez de Navío don José M. Núñez Torrente.

Recompuesta la formación de la primera Brigada, desfilan pasando de, a tres, bajo el arco de la Bandera y el sable; así la Patria acepta el juramento y les acoge orgullosa.

Se produce una breve pausa, preparatoria de la otra solemnidad: la entrega de reales despachos de Oficial a 57 Alférezes de Navío de la 388 promoción del Cuerpo General, a 12 Tenientes de la 118 promoción del Cuerpo de Infantería de Marina y a 15 Tenientes de la 63 de Intendencia, así como a 8 Tenientes médicos, a 10 Alférezes de Navío (EE. Mod. A) y a 2 Tenientes de Intendencia (EE. mod. A). Son, en total, 104 Oficiales los que se incorporan a los escalafones de la Armada.

SM. el Rey hizo entrega del real despacho e impuso la cruz del Mérito Naval de 2.^a clase a los que han obtenido el primer puesto de sus respectivas promociones: Alférez de Navío don José M. Núñez Torrente, Teniente de Infantería de Marina don Baltasar Acuña Hernández, Te-

niente de Intendencia don Jorge Ramos Durantez, Teniente Médico don Pedro Montero González y Alférez de Navío (EE) don Jesús Díaz Anido.

Luego, las autoridades civiles y militares van haciendo entrega a los demás Oficiales, de su correspondiente real despacho.

Por cierto, que el encantador y abundante mocerío de las tribunas, a la par que se iban nombrando los nuevos Oficiales, prorrumplía con un ¡Bieeen! a cada uno de ellos. Alegre y simpática claqué que trocó el aplauso por un juvenil clamor de parabien.

El CN. Núñez Lacaci, previa venia de SM., pronunció una alocución a los que habían jurado y a los ya Oficiales. Recordó, en un pasaje, que tal día como el de hoy, hizo 30 años que el Caballero Guardiamarina don Juan Carlos de Borbón y Borbón, hoy Rey de España, abandonaba la Escuela tras haber efectuado un curso completo en ella.

El himno de la Escuela Naval, que es el de la Armada, fue, junto con un brillante desfile, el broche de oro de esta inolvidable efemérides.

En el despacho de Dirección, el Comandante Director ofrecía a SAR las palas de Alférez de Fragata, grado alcanzado ya por toda la Brigada. Fue SM. el Rey quien invitó al CN. Núñez Lacaci a que le ayudase a colocar sobre los hombros del Príncipe de Asturias las divisas de su nuevo empleo: Alférez de Fragata don Felipe de Borbón y Grecia.

Posteriormente, en los jardines de la residencia se sirvió una copa de vino a todos los asistentes.

Como es costumbre, se celebró una comida presidida por SS.M. los Reyes, para todos los nuevos Oficiales acompañados de profesores y demás alumnos.

Si el día fue espléndido, más lo fueron los acacimientos vividos en la Escuela Naval Militar.

Primero, Primer, Primero.



P-81 «TORALLA».

No debe sorprender el título: Un buque, el patrullero P-81 TORALLA, primero de una serie; su Comandante, el primer Alférez de Navío procedente de la Escuela Naval Militar al que se le confiere mando de buque; el Alférez de Navío Comandante, don Eugenio Díaz del Río Jáudenes, primero de su promoción, la 385 del Cuerpo General de la Armada.

En la ría de Vigo, frente a la playa de Samil, emerge una bella isla cuyo nombre es TORALLA. No es prominente ni de amplia superficie, pero resiste con galanura los embates del Atlántico. Fue un acierto bautizar con tal evocador nombre al primero de los patrulleros de la serie 81.

En otra mar, en el cálido Mediterráneo, tiene su zona de acción el patrullero P-81 TORALLA, nacido en los astilleros Viudes de Barcelona el 26 de febrero de 1987, y con base en Alicante.

Aprovechando la estancia del patrullero en el Arsenal de Cartagena pareció de gran interés traerlo a estas páginas por las tres curiosas palabras que encabezan esta crónica. Por ello, el 12

del pasado mes de mayo tuvimos la satisfacción de hacerle una visita. Su Comandante, el Alférez de Navío don Eugenio Díaz del Río Jáudenes nos recibió en el portalón, pasando a continuación a su cámara, sencilla y a la

vez señorial, en donde mantuvimos una grata conversación sobre su buque, la que les traslado.

—Comandante, al ser el TORALLA el primero de la serie, ¿Podría darme las características del buque?



AN. don Eugenio del Río Jáudenes, Comandante del TORALLA.

—Este patrullero, que encabeza una serie de cuatro, tiene unas características que hacen de él un buque muy apto para las misiones que ha de desempeñar, éstas son:

Eslora 28,5 metros. Manga Máxima 6,5 metros. Puntal 3,4 metros. Desplazamiento a plena carga 101,9 toneladas. Calado máximo 1,85 metros. Velocidad máxima 20 nudos. Velocidad de crucero 12 nudos. Autonomía 1.620 millas a 12 nudos.

La propulsión la facilitan dos motores diesel BAZAN-MTU, de 1090 cv., cada uno de ocho cilindros en V a 1975 rpm., que mueven dos hélices. Su capacidad de almacenamiento a bordo es de 15.500 litros de combustible; 5.000 litros de agua dulce y 530 litros de aceite. Puede llevar víveres para tres días.

En cuanto a la parte eléctrica, está dotado de dos generadores trifásicos de 50 kw cada uno, 220 V, 50 hz. Dos motores diesel de 64 cv. 1.500 rpm., y 6 cilindros. Un cargador de baterías y diversas baterías para atender a motores de arranque, servicio y emergencia.

—Como veo que toma detallada nota, le sigo ampliando datos:

Está provisto de los siguientes equipos, indispensables en todo moderno patrullero. Radar de navegación RACAL-DECCA 1070 A. Radar de navegación RACAL-DECCA 207 A. Navegador por satélite MAGNAVOX 5102. Radiogoniómetro KODEN KS-511 MK2. Sondador HONDEX HE-358. Corredera SAGEM modelo L.H.S.; y giroscópica SPERRY SR-120.

El material de comunicaciones lo constituye un transceptor HF HARRIS-2301; un receptor SRT CR 91 LF, MF y HF; dos radioteléfonos SRT 2 VHF SMM y, por último, un radioteléfono RTM 12B VHF SMN.

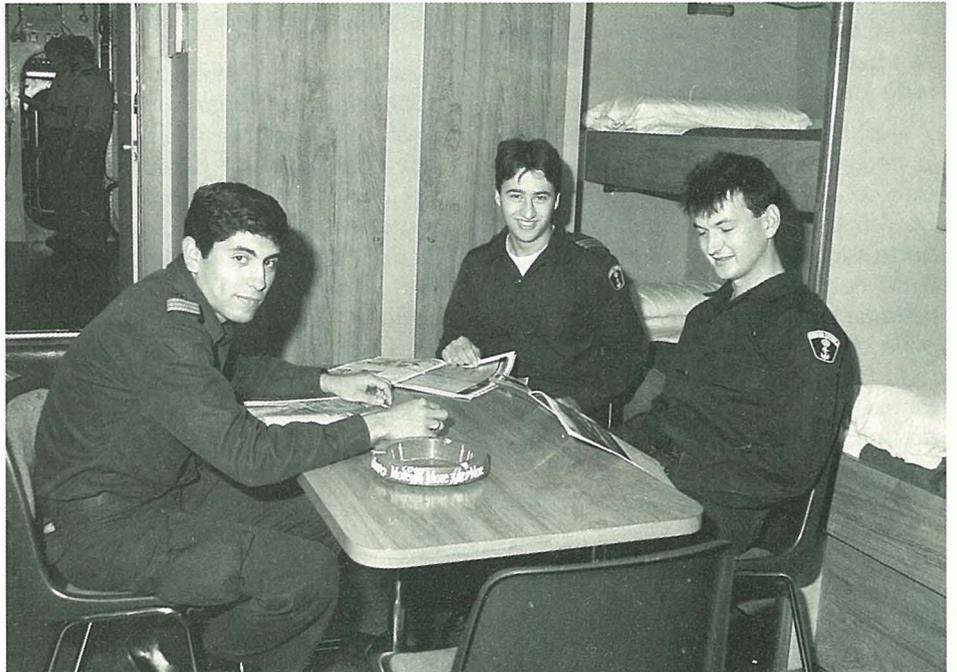
Su armamento una ametralladora BROWNING de 12,7 milímetros y armas portátiles.

—AN. Díaz del Río. A tenor de las características de su buque y de la experiencia en mandarlo, ¿podría decir cómo aguanta la mar?

—Al tener su casco dos formas: a proa, líneas de carena clásicas y a popa líneas de planeo, le permite navegar con mala mar sin dar pantocazos y, con buena mar, permite el planeo y la sustentación hidrodinámica, con la consiguiente velocidad y economía de marcha. Además al tener, en



Sala de máquinas y control.



Alojamiento de marinería.

proporción, mucha manga, le hace muy seguro en la mar.

—Además de las que me ha dicho, qué otra característica destacaría.

—Una muy importante, la de que su mantenimiento es sumamente sencillo y rentable.

—¿Misiones?

—Las peculiares de un patrullero: Vigilancia marítima, de la pesca, etc. Por cierto que su escaso calado permite, en beneficio de la vigilancia, meterse por cualquier sitio de la costa.

Estas vigilancias vienen a durar una semana, alternada con otra de mantenimiento a bordo y de descanso de la dotación; aunque es muy normal que en esta semana en puerto tengamos que desempeñar alguna comisión urgente o una colaboración. En cuanto a esto último, lo hemos hecho con el Grupo Aeronaval de la Flota, integrados en el bando NARANJA.

—O sea que han hecho de «malos».

—No siempre, que también hemos formado parte de una Agrupación Naval de la OTAN, concretamente de la



En la Cámara. BR. (MA) don Nemesio de Blas Fernández, Cabo 1.º (MQ) Juan Haro Martínez, SG (MQ) don José L. Egido Arnedo, Cabo 1.º (EL) Manuel Cejudo Azorín y Cabo 1.º (MQ) Miguel Martínez Martínez.

NAVOCFORMED. Quiero recalcar que el TORALLA en un año ha hecho 140 días de mar y dudo que otro buque de la Armada nos haya superado.

—Como Comandante, desearía nos hablase de lo más importante en todo buque: su dotación.

—El hecho de convivir los trece que la componemos en un espacio reducido, y con muchos días de mar, con las fatigas que en un buque de este porte supone, crea un clima de equipo y de compenetración agradable, perfectamente compatible con la disciplina de un buque de guerra. Por ello toda la dotación está, mejor dicho, estamos, contentos de hallarnos destinados en el P-81.

Tenga también presente, que la habitabilidad del patrullero es excelente, quizá sea hoy la mejor de todos los buques de la Armada. Ya lo comprobará cuando visitemos su interior.

Además del Comandante, hay dos Suboficiales: el Brigada (MA) don Nemesio de Blas Fernández que, como más antiguo y por Especialidad, hace las funciones de Segundo, y el Sargento (MQ) don José Luis Egido Arnedo, Jefe de Máquinas. Corresponden, y hay, cuatro Cabos Especialistas: Cabo 1.º E (EL) Manuel Cejudo Azorín, Cabo 1.º E (MQ) Juan Haro Martínez, Cabo 1.º E (MQ) Miguel Martínez Martínez, y Cabo 1.º E (RA) José L. Cabezuelo Martínez. Seis es el per-



sonal de marinería del reclutamiento obligatorio, todos cabos segundos.

—Sabemos es este el primer buque de mando de Alférez de Navío, procedencia Escuela Naval, y que Vd. es el primero que manda buque. Háblenos de ello.

—Al leer en el BOD que se anunciaba el mando del P-81 para Alféreces de Navío, procedencia ENM, toda mi promoción, la 385, se «tiró» de pa-peleta. Yo, a la sazón, estaba destinado en la Corbeta CAZADORA; al ser tantos los peticionarios mis esperanzas eran escasas, así que grande fue mi sorpresa y alegría al saber recaía en mí el mando del TORALLA.

Si para todo Oficial de la Armada, mandar un buque es la mayor satisfacción, cual no es para un Alférez de Navío que como todos, al salir de la Escuela Naval saben que el mínimo empleo para mandar es el de Teniente de Navío, y de repente se encuentra con que la superioridad decide que en determinados buques sea AN el Comandante, y que el primero sería yo.

Ahora que ha pasado un tiempo desde aquel día en que tomé el mando, se que es una experiencia profesional muy buena mandar buque en el primer empleo de Oficial. El mando de un buque de estas características supone hacer, además, de Segundo Comandante, de Jefe del Detall, de Oficial de Aprovisionamiento, de Habilitado, etc.... No hay mejor escuela que la de mandar. Lo único es que solo es un año en este empleo.

Tengo noticias de que con este van a ser pronto seis los buques de Comandante, Alférez de Navío ENM. Muy posiblemente será, además, un fuerte estímulo para superarse en los estudios en la Escuela Naval, ya que con el puesto de salida irá el premio de un mando a flote.

—Comandante, sinceramente creo que esta última respuesta es la más interesante de cuantas le he escuchado. Antes de que me enseñe su buque deseo felicitarle por ser el primero de la 385 promoción del Cuerpo General de la Armada; por ser el primer Alférez de Navío, ENM, que es Comandante de buque; y celebro que el TORALLA, primero de la serie 81, sea el inicio de mando de Alféreces de Navío ENM.

(Fotos: Ricardo Torregrosa Albaladejo)

15.490

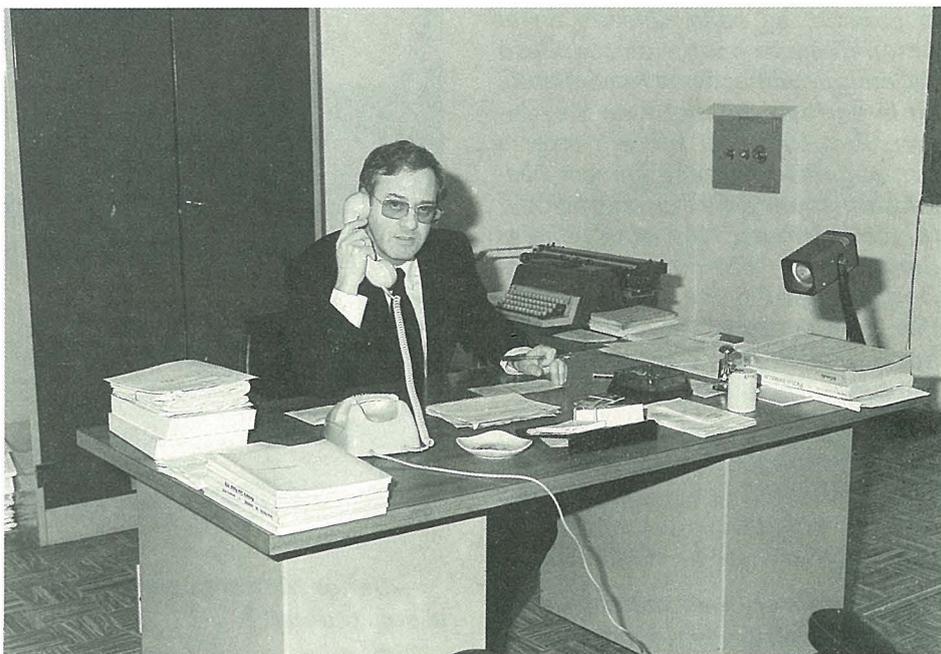
EL FERROL - naval

A propósito corona la crónica tan escueto encabezamiento para así resaltar más la sencillez de quienes, con su callada y eficaz labor dentro de la Armada, hacen que las distancias familiares se acorten, que las comunicaciones navales escritas lleguen seguras y prontamente a su destino, y que los necesarios giros arriben feliz y oportunamente al exhausto bolsilo doméstico, o al del hijo que está cumpliendo el servicio militar embarcado.

El REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE CORREOS, en su artículo 1.º, determina su carácter y funciones: «El Correo es un servicio público inherente a la soberanía del Estado, que lo rige y administra, auxiliar indispensable de las actividades personales, culturales y comerciales del país, realiza en todo el territorio nacional y en el ámbito internacional, según la cooperación establecida en los Convenios postales vigentes, la admisión, curso y entrega de la correspondencia. Tiene, asimismo, a su cargo las prestaciones similares o bancarias que el Gobierno le confíe» (Giros, Caja Postal que tiene funcionamiento autónomo, etc.).

Es, quizás, el servicio público más antiguo de la humanidad. Baste citar la existencia de datos de que la primera «carta» de la que se tiene noticia fue escrita sobre arcilla, en Babilonia, 4.000 años antes de Cristo. Y que el servicio de postas fue creado por el emperador Augusto hacia el año 30 antes de Cristo.

En España se inicia el servicio de Correos con la dominación romana. Posteriormente, en plena Edad Media se crean los «troters» por Pedro Marenas en el año 1166 para el servicio de comunicaciones de las Cortes, Bailías y Veguerías de Cataluña, organización que paulatinamente fue imitada por otros reinos.



Don Jorge Santiago Morán López, Jefe de la Oficina «EL FERROL-NAVAL».

Es en la Edad Moderna con los Reyes Católicos cuando se le dá gran impulso: se crea un «Maestre Mayor de hostes y correos de Granada», recayendo tal título en García de Cevallos. También se contrató con un italiano, Francisco de Tassis, o Taxis, organizador del correo en los estados germánicos, la implantación del servicio en toda España, esto acaecía en 1500.

Es en el año 1506 cuando Felipe I y Juana I firman con el tal Francisco de Taxis un convenio para ampliar este Servicio Postal a los Países Bajos, Alemania y Francia, otorgándole el cargo de «Correo Mayor de Castilla». En el año 1518 el Emperador Carlos I nombra «Maestre mayor de hostes, postas y correo de Casa y Corte» a dos sobrinos de Taxis, cargo que posteriormente pasó a sus herederos.

Como, por otra parte, existían los herederos de los «Cevallos», hubo grandes pleitos entre ambas familias, con alternativas.

Pero es con el primer monarca de la Casa de Borbón, Felipe V, cuando el Servicio de Correos se incorpora a la Corona, pasando a ser servicio público, e indemnizándose a los descendientes de la familia Taxis. Poco duró tal decisión, y así tuvo que volverse al arriendo a particulares; pero breve fue esta «reprivatización», ya que en el año 1717 pasó definitivamente a la Administración del Estado.

Este servicio público prestado siempre diligentemente, tanto en guerra como en zonas infestadas de bandoleros, atendido en todo momento sin tener en consideración inclemencias atmosféricas o penuria de medios, ha merecido el respeto y el reconocimiento de todos, siendo muchos los que dejaron la vida en el cumplimiento de la misión a ellos encomendada.

Hasta principios de siglo iban armados de espada y revolver.

Prueba de su eficacia y valor en

operaciones militares es la creación por Fernando VII de la CRUZ DE LOS CORREOS DE GABINETE, con objeto de recompensar los servicios de los Correos de Gabinete durante la guerra Hispanofrancesa (1808-1814). Unica condecoración militar creada para premiar a un Cuerpo no militar.

—oOo—

La Estafeta Postal Naval de El Ferrol, que es como normalmente se la conoce, se halla ubicada en el Arsenal Militar ocupando el edificio del antiguo almacén de movimiento, en la entrada del dique de San Julián. Propósito del BIP era traer a sus páginas una dependencia Postal para saber de su organización y funcionamiento. Nos acompaña el Sargento 1.º (ES) don José R. Rey Dopico, de la Oficina de Prensa de la ZM. del Cantábrico, excelente colaborador en las tareas informativas y también articulista.

Nos recibe en su despacho don Jorge Santiago Morán López, Jefe de la «Oficina Unipersonal Oficial de El Ferrol-Naval» que es nombre reglamentario de la estafeta.

—Don Jorge, sería tan amable de decirnos como Jefe de la Oficina, ¿cuál es su dependencia orgánica y naval?

—Esta Oficina depende, bajo el punto de vista orgánico, de la Delegación de Correos de La Coruña. En el aspecto naval, del Jefe de Comunicaciones de la Zona Marítima del Cantábrico.

—¿Nos dice su misión?

—La Oficina fue inaugurada el 30 de mayo de 1977, y su misión es la de centralizar todo el correo de la Zona Marítima, concretamente de El Ferrol, tanto de la que se ha de expedir, como de la que se recibe. Esta acción abarca la correspondencia «oficial» y la «particular». Parte muy importante del cometido de la Oficina es reexpedir correspondencia a los lugares en que se hallen buques con base en El Ferrol, pero cumpliendo comisión. En ello ponemos especial empeño, ya que es deseo nuestro que nadie, por el hecho de hacerse a la mar, quede aislado postalmente de su familia; para lo que mantenemos contacto con Capitanía General a fin de conocer itinerarios y fechas.



—Señor Morán López. ¿Personal a sus órdenes?

—En la tarea de la Oficina colabora el Sargento don Ramón Fuentes Piñeiro como encargado del orden militar y como cooperador para cometidos de más responsabilidad. Dispongo de seis marineros que realizan cometidos de «Ayudantes postales» dentro de esta dependencia y son los que hacen el enlace, o cambio de la correspondencia, con la Administración Postal de esta ciudad, para lo que disponen de una paquetera.

¿Podría describirnos cómo es una jornada normal de trabajo?

—La correspondencia a distribuir tiene diariamente cuatro «llegadas»: a las 08,30 horas, a las 09,30, a las 11,30 y a las 14,00 horas. Una vez recibida se abren las «sacas» y la correspondencia se va depositando en una mesa de trabajo, que para más detalle le diré tiene 2,15 metros por 1,25 en donde se clasifica por destinos.

Finalizada ésta, se deposita en los correspondientes «casilleros». Cada buque, unidad y dependencia tiene su propio casillero, hay en total setenta y dos.

Los carteros de los buques, unidades y dependencias llegan sobre las 08,30 y solicitan la correspondencia. Uno de nuestros «ayudantes postales» la extrae del casillero y se la entrega. Esto en cuanto a la «ordinaria», que para la «certificada» y los «giros» es a partir de las diez de la mañana.

Por otra parte los buques, unidades y dependencias mediante sus carteros traen al final de la mañana la correspondencia para su expedición. Nosotros la clasificamos, la matasellamos en una máquina al efecto y la expedimos. Hay dos expediciones: una para la «normal» y otra para la «certificada».

Deseo señalar que nadie se marcha de la Oficina hasta que no se ha terminado la tarea, así evitamos cualquier retraso por nuestra parte en el envío de correspondencia.

—Don Jorge S. Morán. En el caso de que un buque se halle en la mar y por la causa que sea no se pueda reexpedirle la correspondencia, ¿qué se hace con ella?

—Se va almacenando y nada más tener noticia de su atraque, con nuestra paquetera se le envía, a fin de que la dotación reciba sus cartas,

casi al toque de «retirada de babor y estribor de guardia».

—*Su Oficina ¿tiene servicio de Caja Postal?*

—Afirmativo, y cada vez aumenta el volumen de servicio de Caja Postal por el uso de la «cartilla», mejor que el «giro».

—*Para sana curiosidad de todos, ¿podría darnos datos acerca del movimiento postal de su Oficina?*

—La correspondencia diaria recibida viene a ser, en los meses de menor recepción, de cerca de tres mil cartas, unos cincuenta giros y unos cincuenta y seis certificaciones.

En cuanto a la que se expide, lógi-

camente es menor. Unas dos mil cartas, treinta giros e igual número de certificaciones, aproximadamente.

Con esta última contestación nos despedimos de don Jorge Santiago Morán López, Jefe de la Oficina Postal y le expresamos nuestro agradecimiento por la entrevista.

Antes de cerrar esta crónica deseamos agradecer muy de veras la eficaz colaboración de cada una de las Oficinas Postales-Naval, en la distribución del Boletín Informativo para Personal. Gracias a cada uno de sus Jefes y demás personal en ellas destinados, ustedes señores lectores pueden tener a su alcance el BIP.

«EL FERROL-NAVAL». Retirada de correspondencia.



«EL FERROL-NAVAL». Distribución de la correspondencia en casilleros.

JURA DE BANDERA EN LA AGRUPACION DE INFANTERIA DE MARINA DE MADRID, DE LOS LLAMAMIENTOS 2º Y 3.º DE 1988

Desde la creación del Centro de Instrucción de la Infantería de Marina (CEIM), año 1970, la instrucción y consiguiente Jura de Bandera del recluta de Infantería de Marina se venía efectuando en dicho centro, hasta que recientemente la formación de este personal ha pasado a desarrollarse en las respectivas unidades, a excepción de los que han de pasar destinados al Tercio de Armada, Tercio de Levante y dotaciones de buques que siguen haciéndolo en el CEIM.

Es por ello «novedad» y «noticia» una Jura de Bandera en la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD).

—oOo—

El Coronel don Antonio Carabot Alvarez, Comandante de la AGRUMAD, quiso que el acaecimiento tuviese la solemnidad y ceremonial apropiados, eligiendo para su desarrollo el amplio campo de deportes del CIEF sobre cuyo verde césped formarían y evolucionarían las unidades, y en sus tribunas cupiesen con holgura y comodidad las autoridades, comisiones, invitados y familiares de los jurantes.

El domingo 29 de mayo, formaban sobre el césped dos Batallones de la AGRUMAD al mando del Teniente Coronel don Florencio González Feliú, con Bandera, escuadra de gastadores y Bandas. El primer Batallón estaba compuesto por la Compañía del Mar Océano de la Guardia Real, Compañía de Policía Naval y dos Compañías de jurandos. El segundo Batallón lo constituían tres Compañías del Grupo de Maniobra, en uniforme de campaña.

Los protagonistas eran los soldados de los llamamientos 2.º y 3.º de 1988, en total doscientos.

Sobre las 10,50 horas fueron llegando autoridades e invitados. El VA. Domínguez Aguado, Jefe de la Jurisdicción Central; el Capitán General de la 1.ª Región Aérea; el A. Inclán Giraldo, Jefe de la JAL;



El Coronel don Antonio Carabot Alvarez, toma juramento.

el GD. Alaez Rodríguez, Comandante General de la Infantería de Marina; el VA. Benítez Carrasco, Jefe de la DIC; el VA. Vila Miranda, 2.º JEMA; VA. Múgica Buhigas, Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de la Armada; Gral. Inspector de Máquinas Moreno Serrano; el Intendente General Quijano Párraga; el VA. Gómez Castillo, Jefe del DEPER; el VA. Poole Pérez-Pardo, Director de la EGN; Intendente Montero Romero, Director de Contabilidad; el CA. Buyo Couto, Director del Museo Naval; Gral. Subinspector Mengs Felipe, Jefe de Sanidad de Campaña; GB. Buenadicha Gutiérrez, 2.º COMGEIM; y Jefes, Oficiales y Suboficiales de la Armada, que junto con los familiares iban ocupando las tribunas.

Destacaba la brillantez de los uniformes de los miembros de la Orden del Tercio Viejo de la Armada del Mar Océano, con su Gran Maestre General, don Pascual Barberán Daza al frente. También asistió una representación de la Asociación de Antiguos Oficiales y Suboficiales de la EC de Infantería de Marina.

—oOo—

A las 11,30 llegó el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, don Fernando Nardiz Viaz. Tras rendírsele los honores de Ordenanza pasó revista a la Fuerza, ocupando lugar señalado en la tribuna.

El Santo Sacrificio de la Misa fue

oficiado por el Capellán de la Unidad. Acto seguido les fue tomado juramento, pasando, a continuación, de a uno a refrendarlo con un beso a la Bandera. Después, en prueba de que la Patria lo acepta pasaron de a tres bajo el arco formado por la Enseña y el sable.

A continuación, el Coronel Carabot pronunció la siguiente alocución: «Soldados. Esta Bandera que acabáis de besar es el símbolo supremo que a la Patria representa (...) el patriotismo ha de constituir el estímulo ciudadano en todas las actividades sociales. Pues con la Patria se está con razón y sin razón, en todas las ocasiones y en todos los momentos de la vida.»

«Vosotros, soldados, sois jóvenes llenos de ilusión y de inquietudes, que haceis un esfuerzo muy serio con vuestra aportación al mantenimiento de la paz y defensa de la Patria. (...) Me siento orgulloso de teneros a mis órdenes, porque tengo plena confianza en vuestras virtudes y sé que trabajando unidos, y con la gracia de Dios, alcanzaremos lo que España se merece (...) Haremos honor a quienes nos precedieron que con su esfuerzo, y a veces con su sangre, contribuyeron e hicieron posible la unificación, pacificación y engrandecimiento de España. (...) También a vosotros os va a exigir la Sociedad patriotismo, valor, ho-

nor, abnegación y espíritu de sacrificio, porque si bien no son exclusivos del militar, a él le son más exigibles por la alta misión que le tiene encomendada.»

Después de la alocución se rindió un emotivo homenaje a los muertos, finalizando la ceremonia con un brillante desfile.

En los jardines de la Agrupación se sirvió una copa de vino a la que, entre otros, asistieron unos cuatrocientos familiares de los soldados que juraron Bandera.



Una de las Compañías de Jurandos.



EL CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO A FLOTE (CIAF)

De siempre en la Armada ha sido grande la inquietud por la formación de sus hombres. Preparación que nunca ha culminado con el término de unos estudios para alcanzar un grado, bien de Oficial, Suboficial o de marinería y tropa especialista. ¡No!, la Armada, por su idiosincrasia, se relaciona permanentemente con Marinas de otras naciones, de las que va tomando aquello que puede contribuir a su mayor eficacia dentro, claro está, de sus posibilidades.

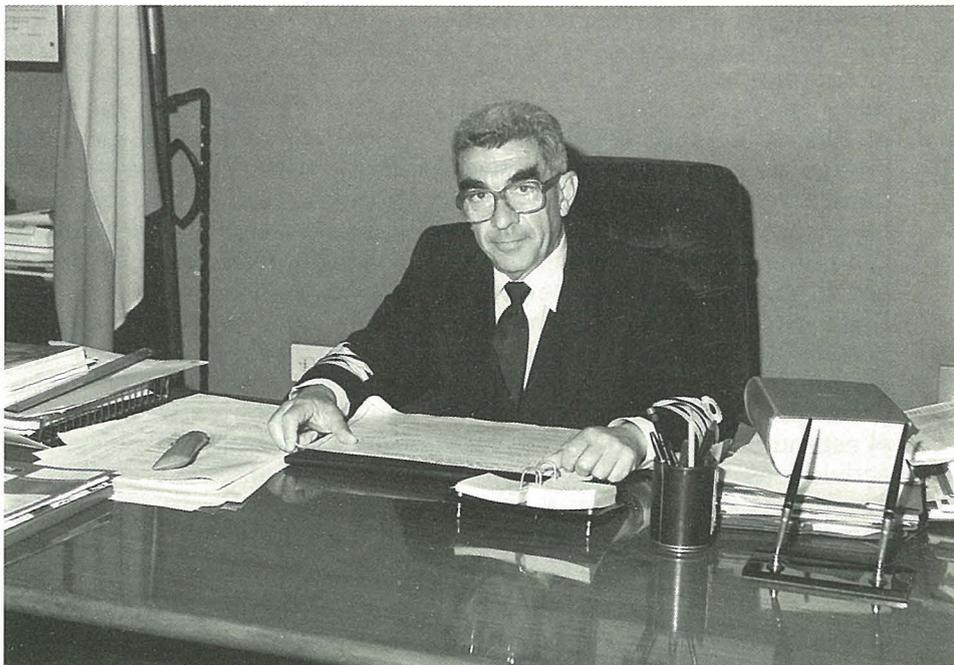
La Armada es fiel a sus tradiciones, y una de ellas es la del continuo mejoramiento en la formación de sus miembros, tanto individualmente como constituyendo equipos y dotaciones. Por ello fue natural que, al acercarnos a la US. Navy y firmar en 1953 los acuerdos de mutua defensa con los Estados Unidos, pronto asimilásemos sus sistemas para perfeccionamiento del personal, y los aplicásemos a nuestra Marina adaptándolos a las propias necesidades y medio disponibles.

Consecuencia de tal acercamiento y colaboración fue la creación del CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO A FLOTE (CIAF). Como toda institución, su comienzo fue con poco y con otra denominación. Pero para todos, la fecha de «nacimiento» fue el año 1957, siendo su «partida de nacimiento» la Orden Ministerial de 18 de junio de 1957 (D.O. número 127). En cuanto a su naturaleza y domicilio: Cartagena y Arsenal Militar, respectivamente.

—oOo—

En Cartagena suele llover poco, pero cuando sucede, las nubes toman demasiado en serio su misión. Esto ocurría el 10 del pasado mes de mayo para regocijo de huertanos y pejiquera de ciudadanos; qué verdad es que nunca llueve a gusto de todos.

El Capitán de Navío don Jesús Ruiloba Abascal, Jefe del CIAF, nos aguardaba en su despacho para una entrevista. Pretensión del cronista es acercar esta importante instalación a los lectores del BIP.



Capitán de Navío don Jesús Ruiloba Abascal, Jefe del CIAF.

—**Capitán de Navío Ruiloba. ¿Cuál es su función como Jefe del CIAF?**

—Además de la de ejercer el mando y administración de este Centro, soy responsable de la preparación y dirección de cuantos cursos aquí se desarrollan, así como de la preparación y conducción de los Planes de Actividades de la Fuerza

Por razón de mi cargo colaboro con el EMA en la formación, experimentación y difusión de la doctrina de empleo de armas y servicios. También es de mi responsabilidad la emisión de órdenes de ejercicios y de la elaboración de la correspondiente documentación de los adiestramientos efectuados. Por último coordino y controlo los adiestramientos en OVAF, OVATAN, OVAD y Oficina de Valoración del Mando Anfíbio.

—**¿Podría indicarnos cuál es la organización del CIAF?**

—Para comenzar, le diré que el CIAF es, entre otras, un conjunto de centros con misiones bien definidas.

Como todo Mando, me apoyo en una organización para desarrollar la misión que se me ha encomendado. En síntesis esta es: AYUDANTIA MAYOR. SECRETARIA TECNICA. SERVICIO DE INTENDENCIA. SERVICIO DE SANIDAD. SERVICIO DE ASISTENCIA RELIGIOSA. JEFATURA DE INSTRUCCION. JEFATURA DE LA OVAF.

Todos estos órganos son importantes pero los más característicos, y que diferencian al CIAF de otras instalaciones, son los dos últimos, por lo que pasaré a tratarlos primero.

—**Como guste CN. Ruiloba.**

—La JEFATURA DE INSTRUCCION, a cuyo frente está un Capitán de Fragata, actualmente desempeñada por el Capitán de Navío don Carmelo Coello Roqueta, de inminente cese por no corresponder a ese empleo el destino, abarca y dependen de ella, los siguientes centros: CISI, CIGE, CIIC, CICONTRMAR, CISA, CITAC y CAOR.

—**A lo que le contesto PFHEC, que quiere decir: por favor, hableme en cristiano.**

—El CENTRO DE INSTRUCCION DE SEGURIDAD INTERIOR (CISI) ¿Conforme?, tiene por misión la formación y capacitación del personal de la Armada en técnicas y prácticas de seguridad interior tales como: organización, contraincendios, control de averías, estabilidad y defensa. NBQ. Imparte cursos de seguridad interior a personal de la Marina Mercante y de contraincendios a determinados de empresas civiles.

Es órgano consultivo del EMA en materia de seguridad interior, y también define el material de seguridad interior a adquirir por la Armada, lo comprueba una vez suministrado a fin de verificar si se ajusta a las especificaciones esta-



Juego de la Guerra. Cubriendo las consolas.



Juego de la Guerra. (Oficiales del Curso de Táctica).



En clase.

blecidas en las Normas elaboradas por la Oficina de Normalización, radicada en este Centro.

—Comprendo. Ahora podría explicarnos el CENTRO DE INSTRUCCION DE GUERRA ELECTRONICA, en lenguaje siglino CIGE.

—El CIGE tiene la finalidad de instruir al personal, adiestrar a las dotaciones y asesorar al EMA en todo lo concerniente a la guerra electrónica, a fin de lograr la mayor eficacia de tal.

En consecuencia, se vienen impartiendo los siguientes cursos: «Curso de Guerra Electrónica» para Oficiales especialistas en Electrónica, embarcados en la Flota, de Guerra Electrónica para Oficiales (ER) embarcados en la Flota. «Curso de Formación de Operadores de Equipos de Guerra Electrónica» para los que están en los equipos que montan las unidades de superficie, submarinas y aéreas». «Curso de Mantenimiento de Equipos de Guerra Electrónica». Y por último el «Preadiestramiento de Operadores de Guerra Electrónica» para los destinados en buques con base en Cartagena y OVAF.

—Enterado CN. Ruiloba.

—Prosigo. El CENTRO DE INSTRUCCION DE INFORMACION EN COMBATE (SIIC), forma y capacita al personal de la Armada en todas las funciones propias de un Centro de Información en Combate. Forma y capacita a los Oficiales de la Reserva Naval para su acceso a la Reserva Naval Activa (Puente), a los Suboficiales Radaristas y de Maniobra para su ingreso en el Cuerpo General (EE. mod «A»); y desarrolla los Cursos I, II y III de los Especialistas Radaristas.

Es de destacar su misión de colaboración con el EMA en la elaboración y divulgación de la doctrina propia de los CIC.

Ahora le expondré el CITAC, CENTRO INSTRUCCION DE TACTICA.

—En este Centro se integran el «Juego de la Guerra», instalado en el año 1969 y modernizado en 1986; y el «Simulador Táctico».

Los cursos que este Centro imparte son: «Curso de Formación de Oficiales de Acción Táctica». «Curso de Táctica Modificado para Oficiales que realizan las especificaciones de

Artillerías, Armas Submarinas, Electrónica y Comunicaciones». «Curso de Controladores de Interceptación». «Curso de Controladores de Helicópteros». «Curso de Táctica» para Alféreces de Fragata Alumnos de la ENM.

En cuanto a prácticas y adiestramientos he de señalar los siguientes: para los que realizan el Curso del CIIC de ingreso en la RNA (Puente); a las dotaciones de los buques que realizan la OVAF; para las dotaciones de los aviones a/s. y helicópteros de la 5.^a escuadrilla; para los Especialistas Radaristas que realizan los Cursos, I, II y III; y otros para el personal de las unidades que lo soliciten.

—Por lo que usted me va diciendo, el CIAF imparte una cantidad anual de cursos verdaderamente asombrosa.

—Efectivamente, así es. Por ejemplo en el pasado año se realizaron cincuenta y seis cursos, de ellos 13 para Oficiales, 11 para Suboficiales y 32 para Especialistas de Marinearía. Ello supuso un total de 1.025 alumnos, sin contar los que pasaron por adiestramientos, en cuyo caso habría que añadir 2.292 más; totalizando: 3.217 alumnos. Pero prosigo con otro Centro: el CENTRO DE INSTRUCCION DE CONTROL DE TRAFICO MARITIMO (CICONTRAMAR).

En él se efectúan los cursos para Comandantes Militares de Marina, y para Jefes, Oficiales y Suboficiales de Control de Tráfico Marítimo. También se organizan otros para Oficiales de la Marina Mercante que versan sobre organización y navegación en convoy.

Curso III de Cabos 1.^o radaristas.

—Siguiendo con la lista de Centros, siete en total, ¿podría tratar del CENTRO DE INSTRUCCION DEL SERVICIO DE APROVISIONAMIENTO, CISA?

—El CISA se creó en 1962 para, como dice la O.M. «(...) se hace precisa una preparación específica de los Oficiales de Intendencia, la cual debe complementarse con la capacitación del personal subalterno idóneo para ayudar a estos Oficiales en sus complejos cometidos». Por consiguiente, se desarrollan los cursos pertinentes para la «(...) preparación del personal de Cuerpo de Intendencia y del personal de Suboficiales y Cabos, para el desempeño de las funciones del Servicio de Aprovisionamiento en los buques, unidades, dependencias, almacenes y otros organismos relacionados con el mismo». Le cito el texto de su creación que de por sí contempla su cometido. Para terminar con el CISI, basta decir que colabora con el EMA en la elaboración y divulgación de la Doctrina sobre Aprovisionamiento Naval. En la actualidad, y entre otros, está realizándose un curso para los Alféreces alumnos de Intendencia de la IMECAR.

—Sólo queda el séptimo, el CAOR.

—El CAOR, CENTRO DE ADIESTRAMIENTO DE OPERADORES RADIOTELEGRAFICAS, tiene por función el desarrollo de cursos de adiestramiento para personal de las Especialidades de Radiotelegrafista, de Señalero y de Operador de Teletipos.

—Le parece, Capitán de Navío Ruiloba, que hablemos de la OVAF, OFICINA DE VALORACION Y ADIESTRAMIENTO A FLOTE.

—Su cometido es colaborar con el mando en el adiestramiento a flote; colaboración consistente en apoyar con las instalaciones del CIAF (Simulador, juego...). Y en la mar con los profesores e instructores, quienes actúan en dos fases: primera enseñando cómo hay que hacer; segunda fase, valorando cómo lo hace el equipo, o el destino. Como es misión informar del nivel de adiestramiento y grado de eficacia operativa de los buques, deducidas ambas de la valoración de los distintos destinos y de su funcionamiento dentro del conjunto, esto se refleja en una «Memoria de Adiestramiento» que rinde a AJEMA, CAPGEMED, ALFLOT y AJAL.

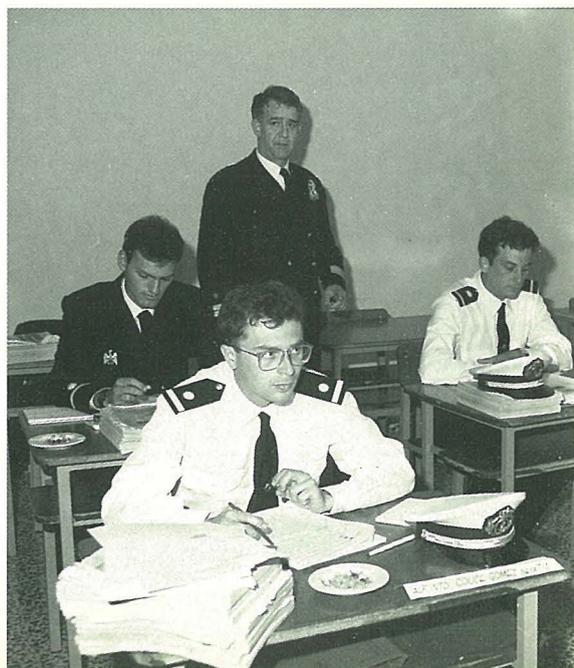
—Podría decirnos cuántas clases de adiestramiento a flote hay.

—Adiestramiento inicial; adiestramiento de refresco; adiestramiento acelerado.

El primero, adiestramiento inicial, es el que efectúan los buques de nueva construcción o de reciente adquisición, así como aquellos que hayan experimentado una profunda renovación en sus elementos. La duración del adiestramiento varía con el tipo de buque; por ejemplo una fragata supone dos semanas de preadestramiento en puerto y siete semanas de adiestramiento propiamente dicho, con ventiocho salidas a la mar.

—Quedo enterado, y ahora podría decirme los otros dos.

—Adiestramiento de refresco, que es el que periódicamente realizan los buques. Es variable la duración, pero siguiendo con el ejemplo de una fragata, viene a ser de dos semanas de preadestramiento en puerto



y cinco de adiestramiento, con veintitrés salidas a la mar.

Finalmente, está el adiestramiento acelerado, que es al que se someten aquellas unidades que, hallándose en período operativo, tengan un bajo nivel de preparación, o sea, escasa eficacia de algunos de sus sistemas o destinos. También pasan por este adiestramiento aquellos buques que habiendo finalizado el adiestramiento inicial o el de refresco, hayan obtenido la calificación de «insuficiente» en uno o varios destinos, una vez corregidas las deficiencias. La duración de este adiestramiento acelerado ni viene a ser superior a tres semanas.

—Como supongo que los demás órganos, tales como Ayudantía Mayor, Secretaría Técnica, Servicios de Intendencia, Sanidad y Religioso, desempeñarán los clásicos cometidos, le sugiero girar una visita a las instalaciones.

—De acuerdo, pero por tener prevista una visita, le acompañará el CN. Coello Roqueta, Jefe de Instrucción del CIAF.

—oOo—

Con el CN. Coello fuimos visitando los distintos edificios que albergan aulas, Juego de la Guerra, Simulador Táctico, alojamientos de alumnos y de la dotación, talleres, paños, laboratorios, salas de conferencias, gabinete de delineación, capilla, etc. Durante el recorrido me explicó que toda la misión del CIAF recae en la actualidad en 3 Capitanes de Fragata, 15 Capitanes de Corbeta, 15 Tenientes de Navío, 14 Alféreces de Navío, 1 Teniente de Infantería de Marina, 1 Comandante de Intendencia, 3 Capitanes de Intendencia y 3

Tenientes de ese Cuerpo, 2 Oficiales médicos y 1 Capellán atienden sus respectivos servicios. Setenta Suboficiales y treinta y cuatro Cabos Especialistas. En cuanto a marinería, el total es de 284. Personal civil, veintiséis.

Por estimar de interés, le rogué dijese cuál es el régimen diario de los alumnos, contestándome que: Diana a las 07,00 horas; 1.ª clase a las 08,00 horas; y cinco clases más de 45 minutos de duración, para acabar a las 12,40 horas en que se toca alto clases, para aseo, comida y descanso. A las 15,40 horas comienzan las clases de la tarde que son en total tres. A partir de las 18,00 horas comienza el estudio de casi dos horas. Se cena a las 20,15 horas y hay otro estudio a las 21,15 horas. A las 22,30 horas silencio en los dormitorios. Retreta a las 23,30 horas.

La visita ha terminado. Regresamos al despacho del CN. Ruiloba, interrumpiéndole brevemente en una reunión con un Coronel del Ejército del Aire que venía a informarse sobre el CIAF. Le damos las gracias y nos despedimos de él.

Afuera sigue lloviendo. Estrechamos la mano del CN. Coello, embarcamos en el FN y cruzamos la puerta del Arsenal. Atrás queda el centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote, instalación modelo, e indispensable para la eficacia de la Fuerza.

—oOo—

(Fotografía: TORREGROSA)



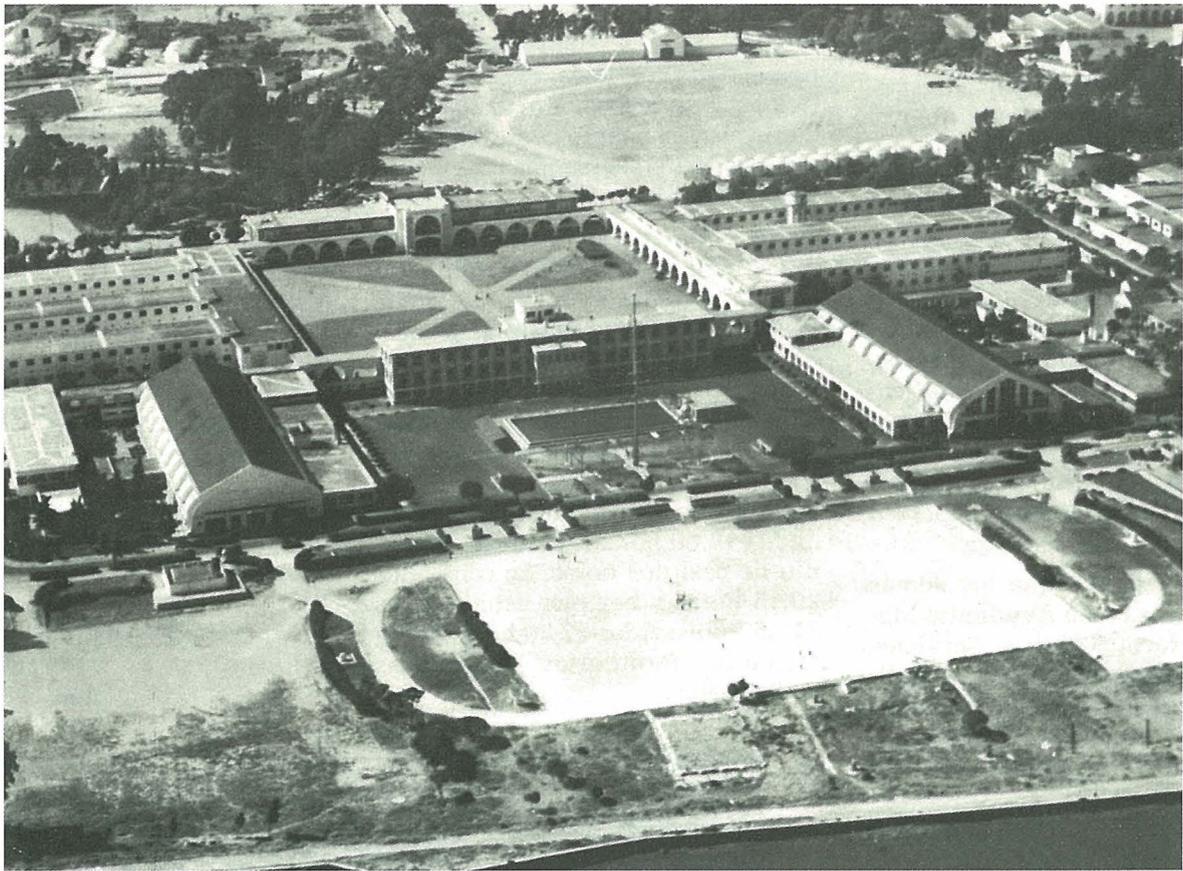
Examen.

En la sala de «Lectoras» del CISA.



Curso de Aprovisionamiento para Oficiales de Intendencia.





CENTRO DE FORMACION DE ESPECIALISTAS Y CUARTEL DE INSTRUCCION DE MARINERIA DE CADIZ

¿Alguna vez han visto un buque de guerra fondeado en tierra? Se trata del E-1, un ¿destructor? con base en los jardines del CIM-Cz.

El Capitán de Navío don Francisco Bendala Vega, XV Comandante del Centro de Formación de Especialistas y Cuartel de Instrucción de Marinería de Cádiz, sacando tiempo de la apretada jornada cotidiana, tuvo la gentileza de acompañarnos, explicarnos y enseñarnos su Cuartel.

Al Boletín Informativo para Personal sólo le faltaba traer a sus páginas este centro de instrucción para, así, completar los tres de que dispone nuestra Armada para formar a sus marineros.

Como los demás Cuarteles de instrucción de marinería, data su creación de 1939. Primeramente se instaló en el edificio de la antigua Escuela de Torpedistas y Electricistas de la Armada, ocupando el ala sur del acuartelamiento de Infantería de Marina, en la población militar de San Carlos.



CN. don Francisco Bendala Vega, Comandante Director.

Al radicar en igual edificio el Cuartel de Instrucción, el Tercio del Sur y la Escuela de Aplicación, unido esto al aumento de efectivos a instruir por reemplazo, originó que se plantease por el mando la

conveniencia de construir un nuevo acuartelamiento con instalaciones adecuadas y modernas, para dar instrucción a los reclutas de marinería.



¿Destructor? E-1, atracado en el jardín.

En el mes de junio de 1955 se inauguraba el nuevo Cuartel de Instrucción de Marinería. Situado también en la población militar de San Carlos se halla un conjunto de instalaciones, edificaciones, campos de instrucción y de deportes con una superficie de 135.000 metros cuadrados, que hacen de él un modelo en su género. Permite con holgura alojar e instruir más de 1.500 hombres, además de mantener una dotación de unos 500.

Posteriormente, en octubre de 1960, recibe el nombre de «Centro de Formación de Especialistas y Cuartel de Instrucción de Marinería de Cádiz», que es el que actualmente ostenta. La razón fue que desde la citada fecha, tiene además encomendada la misión de seleccionar y clasificar al personal que ingresa voluntario Especialista de la Armada. Más tarde, en 1964, acoge a la recién creada Escuela de Cocineros, y en 1971 a la creada Escuela de Barberos.

Hoy en día la instrucción ha sido ampliada a los marineros seleccionados para la Cruz Roja del Mar, además del voluntariado normal y del personal de reclutamiento obligatorio. En cuanto a los «vites», sólo para la ceremonia de la jura de Bandera de los que se forman en la Zona Marítima.

La fachada principal del CIM tiene una puerta que pudiéramos denominar clásica tanto por sus líneas como por la «imagen» que da del acuartelamiento. En este cuerpo principal se alojan los órganos de mando y de administración (Co-

mandancia, Segunda Comandancia, Ayudantía Mayor, Detall, Habilitación, etc.). Aloja también la Capilla, la que visitamos: recientemente se la ha dotado de un nuevo sagrario, obra de orfebres sevillanos; lo que motivó que su bendición adquiriese un carácter solemne, efectuándose una procesión eucarística desde el lugar en que se celebró la Misa hasta la capilla, cubriéndose la carrera e invitándose a dicha ceremonia, además de a los familiares de los reclutas y dotación, a la Asociación de Damas del Carmen. Hablamos con el Capellán quien nos informó que en cada llamamiento se hace, libremente como es natural, la imposición del escapulario de N. S. la Virgen del Carmen y que un promedio de 500

lo reciben, la imposición se hace tras una Misa en que vienen a comulgar unos cien, aproximadamente.

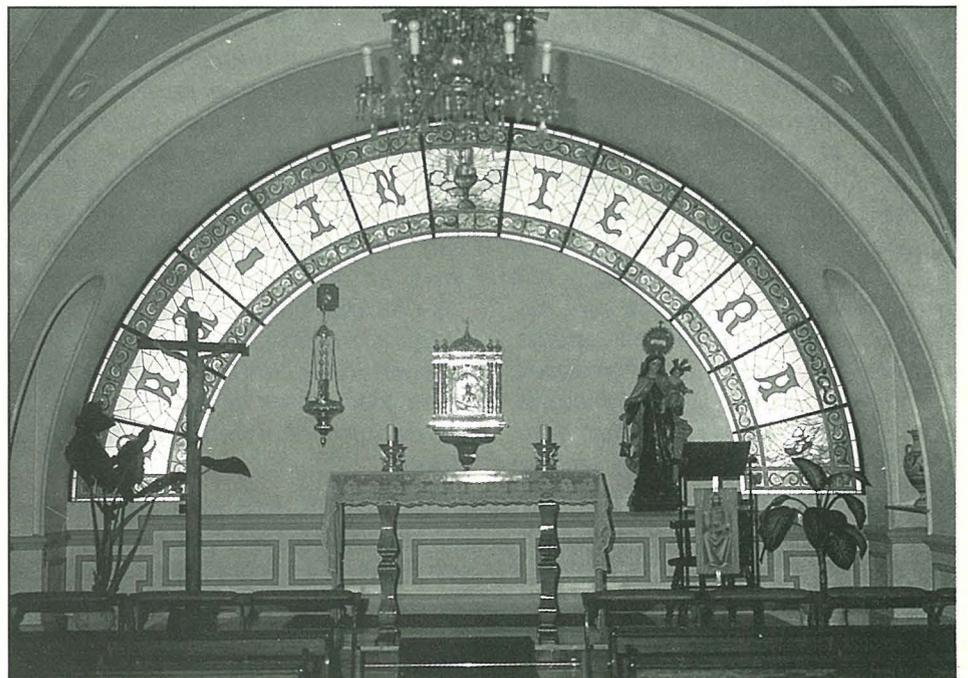
Atravesado el túnel de la puerta principal, desembocamos en un amplio Patio de Armas. Al frente el Edificio Escuela, sede de la Jefatura de Instrucción, estudio de circuito TV para diez aulas con que cuenta dicha edificación; también radica la central megafónica y el gabinete fotográfico.

Toda la Plaza es porticada. A su derecha pabellones para brigadas de marinería, tanto de dotación como de reclutas, así como la central telefónica del Cuartel.

A la izquierda más pabellones para alojamiento de las brigadas.

Una vez cruzado el Patio de Armas, y a su espalda, nos encontramos con el Patio de Maniobra. En el centro una soberbia piscina. Bordeando el Patio una serie de instalaciones, tales como: biblioteca, sala de lectura, sala de TV, salón de juegos y cantina.

Una construcción de amplias dimensiones nos dice hallarnos en el comedor de marinería, de una cábida para 2.500 hombres, y junto a él, las cocinas, muy buenas por cierto y muy modernas, calculadas para 3.000 plazas. Las visitamos y gusta ver tantas marmitas, sartenes basculantes, planchas rápidas, cocinas con horno, freidoras modulares, peladoras de patatas con capacidad para 28 kilos cada una, etc.; y sobre todo, unos simpáticos



Capilla con el nuevo Sagrario.



Marineros alumnos de la Escuela de Cocineros de la Armada



«protagonistas» que mirados de improviso parecen «gnomos» por su atuendo: se trata de los alumnos de la Escuela de Cocineros de la Armada.

El gimnasio es gemelo al comedor, por sus dimensiones, construcción y ubicación en el acuartelamiento.

Una magnífica enfermería, que más bien parece un «mini hospital», es la garantía de un bien atendido servicio de salud para el marino.

Otra Escuela es la de Barberos, que visitamos.

Tal vez omitimos y ahora reseñamos que, frente a la piscina se halla la zona deportiva con campos de fútbol, baloncesto, tenis, etc., limitando ésta con el Caño de Ureña, y el varadero y muelle de atraque de embarcaciones menores para prácticas maríneas. Próximo a este varadero, el aula de maniobra y el barco E-1, para ambientación y aprendizaje. Gusta y sorprende, a la vez, contemplarlo; mucho de él es de buques desguazados, y ello impone un respeto y trae a la memoria mudas historias de navegaciones, de gentes que lo habitaron, de duros temporales que corrieron... en fin, esas pequeñas grandes historias de hombres y de barcos que el tiempo va difuminando para flotar como un hálito apenas perceptible sobre su estructura y sus piezas de artillería.

Ya en el despacho del CN. Bendala le rogamos nos hable de la «vida» en su dependencia.



Escuela de Barberos de la Armada.

La vigente duración del servicio militar motiva que para su mejor aprovechamiento el período de instrucción sea muy breve, quizá más tarde la experiencia aconseje aumentar el tiempo que permanecen en el CIM. Por ello el horario es muy apretado, tanto que la jornada es de doce horas diarias dedicadas a la instrucción, en todos los aspectos, de los reclutas. Esta finaliza los días corrientes a las siete de la tarde y los sábados a las dos de la tarde.

Es posible que para posteriores llamamientos, y caso de disponer de más días para instrucción, se normalice la vida del recluta, lo que supondrá volver a los fines de semana habituales: cada sábado y domingo, una Brigada tenía «pa-

seo marítimo», consistente en una marcha hasta la Clica y desde allí en embarcaciones del Grupo Anfibio navegar por los caños de La Carraca, Bahía de Cádiz, Puerto de Cádiz, Puerto de Santa María, y regreso. Otra Brigada visitaba el «Panteón de marinos Ilustres» recibiendo una lección práctica de moral militar-naval.

Es interesante la atención que reciben los reclutas. No me refiero a que cuando llegan se les hacen pruebas psicológicas y sicotécnicas por el personal psicólogo asignado del Segundo Escalón del Servicio de Psicología y Sicotecnia de la Zona Marítima del Estrecho, así como también el examen para ver el nivel cultural y de aptitudes, a fin de seleccionar a los futuros cabos



Comedor de marinería.



Un sollado de marinería.

con aptitud, ¡no! sino a unos hechos que merece la pena señalar:

- Hay clases para redención de la condición de analfabeto.
- Se examina a los reclutas que lo deseen para obtener el Certificado de Estudios Primarios.
- En cada llamamiento, el CN. Director se reúne con los reclutas hijos de personal de la Armada y con un recluta de padre «civil» por Brigada, y tomándose una copa, hay un coloquio.
- Diariamente tres reclutas comen con el Oficial de Guardia.
- Previamente a la solemne ceremonia de la Jura de Bandera, en la Orden del CIM se comunica a los reclutas digan a sus padres si desean renovar el juramento de fidelidad a la Bandera que hicieron en sus años mozos. Esta invitación también la hace el señor CN. Comandante al dar la bienvenida a los reclutas, y se la repiten los respectivos Comandantes de Brigada.

Aquellos padres que desean renovar el juramento a la Bandera, lo hacen junto a su hijo. Finalizada la solemne ceremonia, reciben un Diploma acreditativo de tan emotiva renovación.

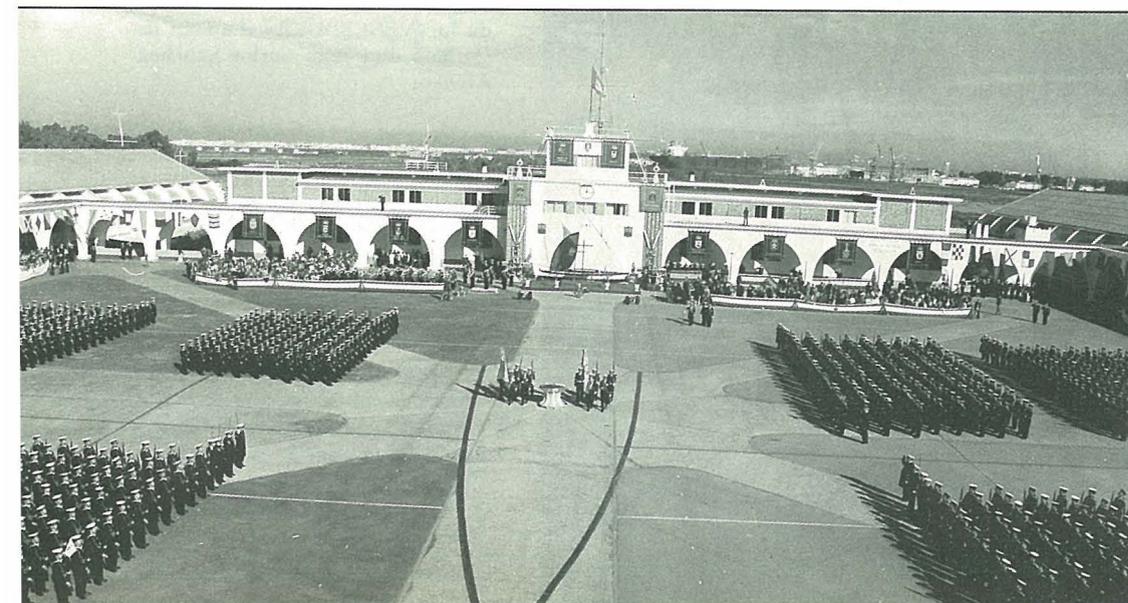
- Un rato antes de la solemne ceremonia del juramento a la Bandera, se sube y coloca la Enseña Patria al piso superior y colocada ante la Capilla, se realiza una Jura para los reclutas enfermos y para aquellos otros que por los motivos que fuese no desean hacerla en público. A esta «jura privada» pueden asistir los familiares de los jurantes.
- Acabada la ceremonia de la Jura que normalmente se hace en el Patio de Armas, el «Coro de reclutas» del CIM, y como homenaje a las madres de los que han jurado Bandera, canta la «Canción del Soldado».
- Todos los jueves la «orquesta» del CIM da un concierto en

el comedor, amenizando así la comida del recluta.

Mas no sólo al recluta se le atiende, sino que para los «veteranos» cuando terminan su servicio militar, hay una ceremonia: a los de la dotación se les da una fotodiploma del conjunto de los que se van, dedicada y firmada por el CN. Comandante, dentro de un acto que se celebra.

Muchas más cosas podría narrarles este cronista de las que se hablaron en el despacho del CN. don Francisco Bendala Vega, pero mi deseo es que ustedes, señores lectores, no se cansen y puedan seguir leyendo los demás artículos de este número del «Boletín Informativo para Personal». Con nuestro agradecimiento al CN. Director cerramos ésta.

(Fotos: Salvador García Guerrero)



Jura de Bandera.

ENTREGA DE LA BANDERA DE COMBATE A LA CORBETA «VENCEDORA»

La Plaza de los Héroes de Cavite de Cartagena fue testigo, el pasado 28 de noviembre, de la entrega de la Bandera de Combate a la Corbeta «Vencedora», otorgada por la Soberana y Militar Orden de Jerusalén, de Rodas y de Malta.

La Corbeta, empavesada para tan solemne ocasión, esperaba atracada en el muelle del Náutico, con su dotación cubriendo candeleros y una sección de Marinería formada en la Plaza, la llegada del Almirante Capitán General de la Zona Marítima del Mediterráneo don Eduardo Vila Corpas, que presidiría la ceremonia.

Los actos comenzaron con el ofrecimiento de la Bandera por el Presidente de la Asamblea Española de la Orden, don Antonio del Rosal y Granda, Marqués de Sales. El Teniente Vicario de la Zona Marítima procedió a su bendición y, acto seguido, la Madrina, doña Carmen Moreno Herrera, Marquesa de Sales, Dama Gran Cruz de Honor y Devoción de la Orden, hizo la entrega de la Bandera al Comandante de la «Vencedora», Capitán de Corbeta don Juan Carlos Sánchez Alonso; y, seguidamente, pronunció unas sentidas palabras con las que resaltó el amor a la Patria en el gesto heroico y desprendido del soldado al entregar la vida en su servicio y defensa. A continuación, el Comandante de la «Vencedora» respondió con un breve discurso para expresar el agradecimiento y orgullo de la dotación al recibir la Bandera y la obligación que, a partir de ese mismo instante, asumían para defenderla y honrarla.

Tras el Santo Sacrificio de la Misa, el Comandante de la Corbeta pronunció la alocución reglamentaria, que finalizó con una descarga de fusilería. Con posterioridad, la Madrina y el Comandante, a bordo del buque, procedieron al izado de la Bandera en el pico del palo de proa. Hubo después un recuerdo para los Caídos con el lanzamiento de una corona de flores a la mar y el Toque de Oración.

El desfile del Batallón de Honores puso punto final al acto, que se vio realzado por el colorido de los uniformes de los Caballeros de la Orden, que en gran número acudieron a esta brillante ceremonia.



La Madrina, Excm. Sra. Doña Carmen Moreno Herrera, Marquesa de Sales, Dama Gran Cruz de Honor y Devoción de la Orden, hace la entrega de la Bandera al Comandante de la «VENCEDORA», Capitán de Corbeta don Juan Carlos Sánchez Alonso.

El CC. don Juan Carlos Sánchez Alonso, Comandante de la «VENCEDORA», responde con emotivas palabras de agradecimiento por la entrega de la Bandera.



PATRULLERO ORDOÑEZ: ¿BARCELONA 92?



El BIP ha dado siempre gran importancia a los patrulleros, y es por una razón bien sencilla: porque la tienen. A los buques, como a las personas, no se los valora por su tamaño, sino por su valía. Además, en este tipo de barcos suelen ocurrir, sin saberse a ciencia cierta la causa, los hechos más singulares, quizá debido a que tan limitado espacio y dotación numéricamente pequeña, sea acicate para desarrollar mejor la personalidad y facultades individuales, conocimiento del prójimo y mayor comunicación con él. Pero como decía aquel paisano de Noya: «*sicólogos y sociólogos hailos e moitos*», así que sean ellos quienes traten el tema.

En correría por el Arsenal de Cartagena, el cronista recaló en el despacho del Comandante de Infantería de Marina don Francisco J. Elizalde González. Surgió la conversación del tiro como deporte, pudiendo enterarse que el Comandante del Patrullero ORDOÑEZ, Teniente de Navío don Joaquín Crespo Páramo, había sido selec-

cionado por la Real Federación Española de Tiro Olímpico, para participar en la Olimpiada Mundial de Barcelona 1992. Tal noticia es de las que hay que publicar, por lo que a la mañana siguiente ya estaba a bordo del Patrullero-Cañonero ORDOÑEZ (PC-14).

Sentados en la cámara pareció adecuado iniciar la conversación con el tema de su barco, ya que desde el primer momento nos percatamos que del binomio: Oficial de la Armada + Deporte del Tiro, el primer término prevalece notoriamente en el TN. Crespo, y que el segundo, el Deporte del Tiro, es solamente su afición preferida, y su ejercicio para estar síquica y físicamente «en forma».

El ORDOÑEZ es el cuarto de una serie de seis patrulleros-cañoneros construidos entre 1975 y 1977 en la Carraca, excepto el primero que como prototipo se construyó en Alemania. Son barcos, nos dijo el TN. Comandante, con un desplazamiento de 145 toneladas, 36,2 metros de eslora, 5,8 metros de

manga, 1,9 metros de calado. La propulsión es proporcionada por dos motores Diesel MTU con potencia máxima de 7.000 CV, lo que permite una velocidad máxima de 36,5 nudos, con una autonomía de 1.350 millas.

Su dotación es de 19 hombres. El armamento lo constituye un cañón de 40 m/m. Breda-Bofors, una ametralladora de 20 m/m. Oerlikon y dos ametralladoras de 12,7 m/m.

Antes de visitarlo quisimos que el TN. Crespo nos hablase de su faceta de deportista, ya que es una figura nacional del deporte del tiro, arma larga, en las modalidades militar y civil, siendo esta última la olímpica.

—**Teniente de Navío don Joaquín Crespo Páramo, como usted es una figura no sólo de la Armada, sino nacional, a nuestros lectores les gustaría conocer su «Hoja de Servicios Deportiva», aunque sea en resumen.**

—*Como sabe, soy tirador de arma larga en las modalidades militar y civil. Este deporte, pues como*

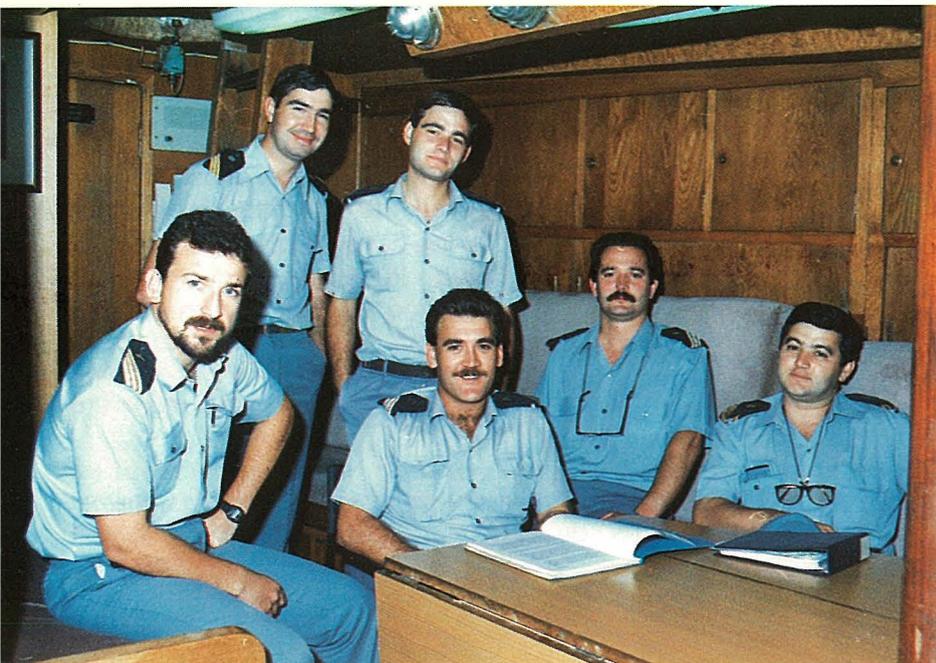


Teniente de Navío don Joaquín Crespo Páramo, Comandante del Patrullero Ordóñez.



Teniente (RNA) Bagán Silvestre, Jefe de Máquinas y AN Maté San Román, Segundo Comandante.

Cámara de Suboficiales. Los Sargentos Leira Balseiro (MA), Cánovas Martínez (AR), Jiménez Calopa (AR), Lage Rial (EL), Mellado Ramírez (MQ) y Rivera Caruncho (MQ).



tal lo practico y considero, ya que mi vocación y profesión es la de Oficial de la Armada, lo vengo efectuando desde los doce años de edad, tengo ahora treinta y cinco, así que son veintitrés los que llevo tirando.

»En 1968, cuando tenía 15 años, fui campeón de España infantil y juvenil. Desde esa fecha han sido numerosísimas mis participaciones en competiciones: He ido a tres campeonatos mundiales (dos militares y uno civil). Por seis veces he sido internacional, en arma larga, por supuesto. En el Campeonato de las FAS, 1.ª Semana Interejércitos, año 1985, igualé el record nacional de fusil a 300 metros. Al siguiente año, 1986, en Suecia, batí el record de España, militar, de tiro de fusil a 300 metros en tres posiciones.

—El tirador ¿nace o se hace?

—Puedo decir que he nacido tirador, pero ¡jojo! que el tiro es un deporte en el que, además de poseer cualidades, se hace uno a base de llevar muchos años practicando. No surge como de milagro un buen tirador, sino de las facultades innatas y de un intenso adiestramiento.

»Para ser tirador de competición es preciso poseer unas buenas facultades físicas y un gran autocontrol. También y, por supuesto, es menester tener lo que pudiéramos llamar «tablas», sin ellas un tirador de competición tiene pocas posibilidades.

—Ya que menciona cualidades físicas, ¿cómo las desarrolla usted?

—De entrada ni fumar ni bebidas alcohólicas. Alterno los días dedicando primordialmente uno a la preparación física y otro al tiro. En cuanto a la preparación física, la ejercito mediante footing, tenis y gimnasia orientada al deporte del tiro.

—Es «larga» la vida deportiva del tirador.

—Para un buen aficionado, una de las grandes ventajas que tiene la práctica del tiro de competición es que es un deporte en el que la «vida» es mucho más larga que en otros deportes competitivos.

—Tengo entendido que hay poca afición a este deporte.

—Creo que sí, hoy por hoy es de los que menos se practican. Los medios, es decir las armas y la munición, es cara y se requiere

ayuda para poder practicarlo a nivel competición. Como por ahora no es deporte «popular», las federaciones no pueden prestar gran ayuda, y de esta forma seguirá siendo escaso el número de deportistas de esta clase. Es necesario promocionarlo.

»Estimo sería de gran interés para descubrir y promocionar tiradores, que en los cuarteles y escuelas se cuidase más el tiro, no me refiero a práctica militar, sino, además, orientando y facilitando a quienes se vea destacan algo, mejores armas y más munición para ver que se puede hacer de ellos. Repito es un deporte caro, y para competir hay que fomentar la afición a fin de que salgan tiradores y adiestrarlos.

—Podría decir si en España hay centros o escuelas de tiradores, no sé si me he expresado bien.

—Le he entendido perfectamente. En España no existe una escuela de tiro deportivo, cosa que sí hay en otras naciones, las cuales, como es lógico, están por encima nuestra en este deporte.

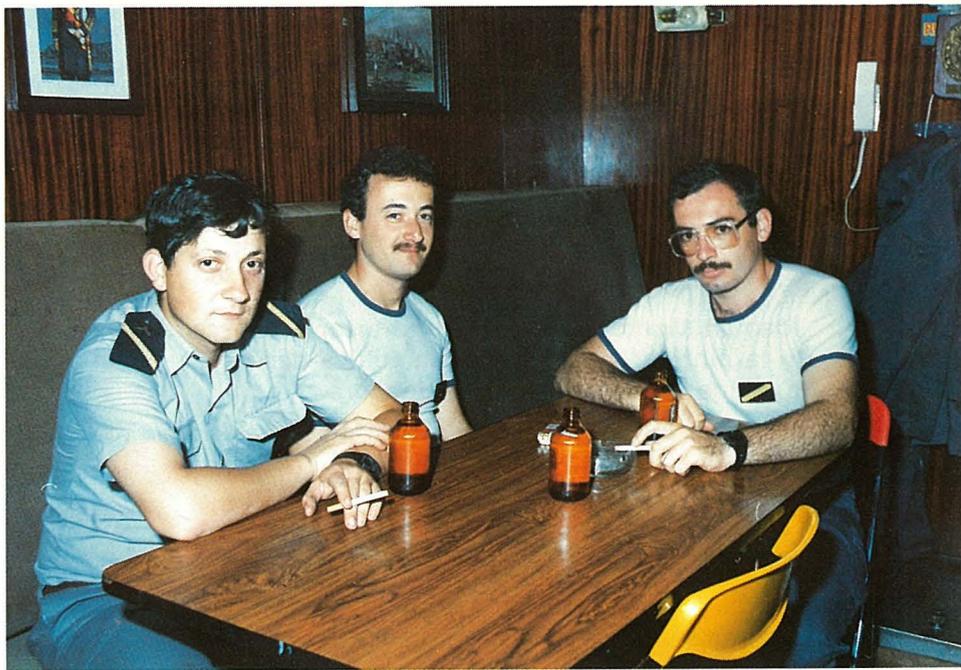
»Además de la carencia de escuelas, tampoco las pocas instalaciones existentes son buenas. Hoy España no tiene para los «mundiales» un adecuado campo de tiro para los 300 metros, que es la distancia de las competiciones militares.

—Quiero hacerle una pregunta, origen de esta entrevista: ¿Seleccionado para BARNÁ 92?

—Antes de responderle quiero dejar patente que por gestiones del CC. Treviño, he conseguido se me dote de un excelente material, tanto de armas, que se las mostraré, como de munición apropiada. Con estos medios estoy haciendo marcas olímpicas pero falta mucho para el 92, por lo que, contestándole, le diré que, efectivamente, la Federación me ha seleccionado, como «civil», en «modalidad de tiro olímpico con arma larga», pero como mi carrera de Oficial de la Armada indiscutiblemente está por encima de todo, haré lo posible para ir, pero, repito, lo primero es lo primero.

—Para terminar, una curiosidad. ¿Existen en España «simuladores de tiro»?

—Sí, existen simuladores conectados a ordenador, pero en España todavía no disponemos de ellos para entrenamientos.



Cabo 1.º-E (V) (MQ) Rosso Avilés y los Cabos 1.º-E. Rodríguez González (RT) y Bevia Papi (ES).



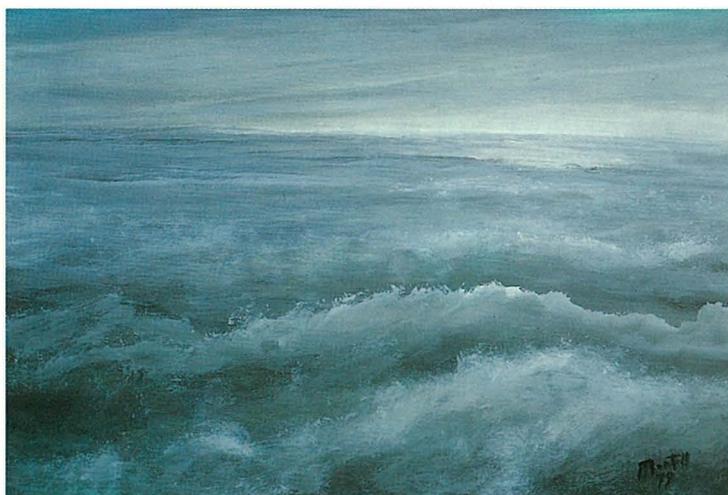
La «pista» que nos dio el CTE. Elizalde fue magnífica, y gracias a la buena disposición del Comandante del PC-14 ORDOÑEZ, el BIP ha presentado a sus lectores a toda una figura del deporte de tiro de competición.

Indudablemente en nuestros patrulleros ocurren hechos singulares.

GALERIA D

Joaquín Montull Lavilla es un tortosano de ascendencia aragonesa que de siempre ha sentido vocación al dibujo y la pintura; bellas artes que cultiva desde estudiante y, ya Ministro Togado del Cuerpo Jurídico de la Armada, sigue con fecunda labor creadora.

Muestras de su arte y estilo son sus exposiciones pictóricas individuales del Gabinete Literario de Las



«En algunos casos, la vocación pictórica comprende diversas facetas que, incluso, rebasan el concreto campo de la pintura propiamente dicha y así vemos no solo el uso de técnicas muy diversas en muchos pintores, sino también la práctica de realizaciones estéticas que podría decirse van más acá de la pintura, como es por medio del dibujo, o más allá, como es por el juego de volúmenes, como es la escultura.»

En mi caso el inicio de mi exploración del mundo del arte tuvo lugar a través del dibujo, con preferencia "a la pluma". Se incluye una muestra de dibujo a pluma, de tema naval y más bien romántico, en la que utilicé una técnica puntillista, como puede observarse si se examina en detalle, intentando lograr con

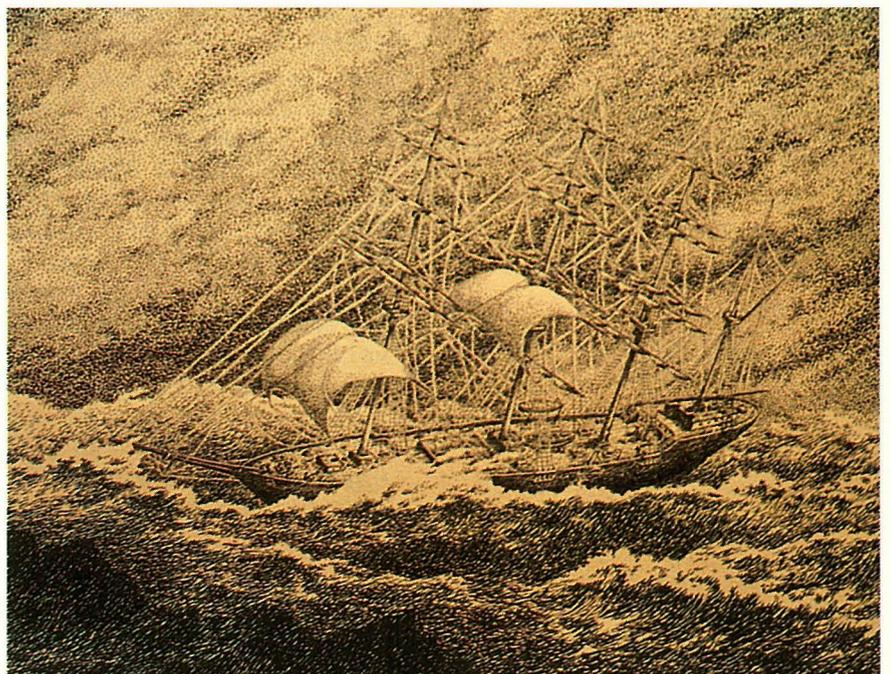
puntos la sensación de movimientos, líneas y volúmenes.

De aquí pasé a la pintura y me especialicé, preferentemente, en el gouache. Se reproducen aquí algunas muestras de esta técnica, elegidas de las de tema marino: una de ellas es una marina pura, es decir, sin inclusión de otros elementos que no sean la mar y el cielo; otra hace referencia a los pozos petrolíferos en la mar, y en ella he querido dar al propio mar pastosidad casi petrolífera para reforzar la sensación impresionista de la escena; por último, una escena portuaria con marineros, en la que puede decirse que apunta un ligero expresionismo que excede de la mera representación de la realidad.»

E PINTORES

Palmas (1963), Museo Canario de Las Palmas (1967), Sala Miguel Angel de Madrid (1979); aportando obras suyas a las colectivas de Sala El Cenobio de Las Palmas (1967), Salón Náutico de Barcelona (1987), y la reciente de «Los Marineros Pintan la Mar» en Caja de Madrid (1988).

Para la «GALERIA DE PINTORES» le hemos pedido cuatro de sus obras, prologadas, las que les ofrecemos.



MUSEO NAVAL DE EL FERROL

El Ferrol, concejo hacia 1250, villa en 1610 y ciudad en 1858 tiene el privilegio de su geografía. Este don le valió ser Cabeza del Departamento del Norte cuando, en 1726 se estableció la disivión del litoral, así como asiento del Arsenal Militar.

En la construcción del Arsenal se aprecian tres ámbitos, correspondientes a igual número de finalidades: el ASTILLERO, para nuevas construcciones, inaugurado en 1749; el ARSENAL DEL PARQUE, concluido en 1759, y con el cometido de custodiar y proveer de pertrechos de guerra y de aparejos a los buques; finalmente el ARSENAL DE LOS DIQUES, para carenarlos y repararlos, conjunto de instalaciones que, a partir de 1765, se van levantando bajo la dirección de Julián Sánchez Bort, tales como el Gran Tinglado para obradores varios, la Teneduría, los Diques secos, el Dique de Abrigo y el Cuartel de Forzados (San Campio), este último para albergue-prisión, ya que a determinados penados se les empleaba en las penosas, y a veces arriesgadas, faenas de los diques.

En este rosario de maravillas de la arquitectura militar del siglo XVIII que es el Arsenal, se halla una edificación que, de vil recinto, ha pasado a relicario de la Historia Naval de la Zona Marítima del Cantábrico: el antiguo Cuartel de Forzados de San Campio, hoy MUSEO NAVAL DE EL FERROL Y BIBLIOTECA GENERAL de la Z. M.

—oOo—

Todo tiene principio. Ya en el año 1872 una R. O. determinaba la creación de un Museo junto con la de una Biblioteca, siendo esta última la que nació y se fue desarrollando hasta ocupar unos bajos en el edificio de Capitanía General. Posteriormente, mas bien pareció «biblioteca ambulante» por la cantidad de edificios que fue recorriendo, hasta que en 1985 quedó definitivamente instalada en el edificio San Campio, hermanada con el Museo.



CN. don Leopoldo Boado González Llanos, Director del Museo Naval.

La BIBLIOTECA GENERAL DE LA ZONA MARITIMA DEL CANTÁBRICO, nos dice el Capitán de Navío don Leopoldo Boado González Llanos que es, a la vez, Director del Museo y Delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval, debe su riqueza, más de veinte mil volúmenes y publicaciones, a que está constituida por los fondos de la antigua Academia de Ingenieros Navales, por otros de la Escuela Naval Militar, por el «legado Bullón», así como por varios importantes fondos y donaciones. Es, además, una Biblioteca «viva», ya que continuamente se va enriqueciendo con nuevas adquisiciones.

Es de destacar, manifiesta el CN. Boado, la gran cantidad de volúmenes técnicos sobre arte naval militar, arquitectura e ingeniería naval y artillería. Todos los libros están per-



fectamente catalogados y clasificados con arreglo a los vigentes sistemas de identificación: clasificación decimal universal (C.D.U.); fichas de acuerdo con las «Instrucciones para la redacción del catálogo alfabético de autores y obras anónimas en las bibliotecas públicas del Estado»; fichero topográfico de materias, fichero de autores, fichero de títulos, fichero especial de temas relacionados con El Ferrol y su Z.M. y fichero especial de libros antiguos, en los que están insertos los anteriores al año 1850.

Esto último atrajo la curiosidad del cronista, preguntándole al CN.

Director de la Biblioteca por los más notorios, citándome, entre otros: «L'Argenis» (año 1622) de Barclay, «Examen Marítimo» (1771) por Jorge Juan, «Reglamento de Maderas» (1784) por Romero Fernández de Landa, un «Atlas» de Tofiño editado en 1789, «Instrucciones sobre punterías para el uso de los baxeles del Rey» (1805) escrito por Cosme Damián Churruca, así como obras de Euler, Newton, D'Alembert, etc.

Para la organización, clasificación y funcionamiento de la Biblioteca, así como para la atención a los investigadores y lectores, tanto civiles como militares, se cuenta con

grabados, fotografías y cerámicas; entre los primeros, el plano original del primer horno de carbón de coque que hubo en España (1794-CN. Ingeniero don Francisco Casado y Torres), y en cuanto a cerámicas gusta contemplar la variedad de platos y fuentes con vistas del Apostadero de La Habana, Castillo del Morro, Ría de Carril, Plaza de Armas de El Ferrol... todas ellas de las primeras colecciones del Marqués de Sagardelos.

Gratamente sorprende esta confusión de límites «geográficos» entre la Biblioteca y el MUSEO NAVAL DE EL FERROL, hermanamiento bueno y positivo en aras de la cultura naval.

Si todo tiene principio, también todo tiene alma. El alma del Museo es su actual Director, el Capitán de Navío don Leopoldo Boado González-Llanos, quien, siguiendo el Real mandato de 1872, inició sobre el año 1970 la localización, recuperación, adquisición, selección y clasificación de efectos. Hay un paréntesis muy fructífero para el desarrollo del Museo en el que el Capitán de Navío don Rafael Vierna Sieira, primer Delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval, va restaurando el antiguo San Campio con verdadera «heroicidad» para su conversión en Museo y paulatinamente instalando efectos.

Pero es en 1984 cuando se acometen a fondo las obras para su digno acomodo, con el CN. Boado de Director. El mes de marzo de 1986 es fecha señalada: queda inaugurado el MUSEO NAVAL DE EL FERROL.

Pero, prosigamos la visita. Cruzamos la ya descrita «sala de lectura», que es Museo, después de haber contemplado cuanto en ella se muestra y nos adentramos en una gran sala perpendicular a la anterior. Una gran variedad de efectos se nos presentan a la vista y de los que trataremos de citar a nuestros lectores del BIP.

Maqueta de una lancha cañonera del siglo XVIII. Reproducción a escala de la sección de una porta con cañón en batería, provisto de todos los accesorios para su servicio, también del siglo XVIII.

A ambas bandas de esta nave, o sala, una amplia colección, debidamente clasificada y restaurada, de restos de la fragata «SANTA MARIA



Sala de lectura. Museo y Biblioteca.

una bibliotecaria, doña Carmela Daviña, Licenciada en Historia, y con la eficaz ayuda del Sargento primero don Francisco Vargas.

Una amplia nave en el piso superior de San Campio, a la que se accede por una escalera de piedra, alberga esta riqueza bibliófila. Diversas oficinas y despachos completan la parte administrativa. Perpendicular a esta nave, la señorial «Sala de lectura».

—oOo—

Esta gran «Sala» es ya MUSEO. Mesas y sillas procedentes del antiguo crucero «CANARIAS» y de otros buques, así como objetos de semejantes procedencias la amueblan, haciendo que el lector o visitante se encuentre en un mundo de recuerdos a la vez que cómodamente instalado para su labor investigadora. Las paredes exhiben



20.000 volúmenes componen la Biblioteca.

MAGDALENA» construida en los astilleros ferrolanos en 1773, y que naufragó en la ría de Vivero en el año 1810, el Núcleo de Buceo de la Z.M. fue quien rescató estos restos, su valor es grande, ya que por su estado de conservación permiten conocer una serie de utensilios, equipos, etc., de que disponían los navíos de comienzos del pasado siglo.

En el centro, y enmarcado por estas reliquias, una magnífica maqueta de la fragata, hecha, en gran parte, por marineros destinados en el Museo y acabada por el Subteniente (MA) don Celestino Rey Martínez.

Un interesante exvoto del año 1770, representando, pintado sobre tabla, a la urca «SAN ANTONIO». Una interesante maqueta construida por la E.N. BAZAN, representando el estado exacto del arsenal militar y la situación de los buques de la Armada el día 20 de julio de 1936.

A la altura de la maqueta, y sobre las paredes, planos originales de la construcción del Arsenal. Son de los años 1761, 1781 y de 1790, con las firmas de Juan Sánchez Bort y de Francisco Llobet.

Proseguimos, y contemplamos planos de la ría de El Ferrol de 1732 con el primer proyecto del Arsenal Militar (Montaigut), otros, y una litografía del ataque inglés de 1800.

Ahora nos hallamos ante una serie de maquetas. Acorazado «ESPAÑA» de la que es autor el AN. don Andrés García Ramírez; del crucero «CANARIAS» regalada al Almirante don Salvador Moreno Fernández por la «Hermandad de Marineros Voluntarios», crucero «GALICIA», un dragaminas con todos los arrastres, y corbeta «VENCEDORA». Todas corresponden a buques construidos en El Ferrol.

A los lados, variados aparatos de navegación, de dirección de tiro, etc., que «ya son piezas de Museo», y que antes eran eficaces medios de que disponían nuestros buques.

Con gusto seguimos el recorrido por este «pasado» y reparamos en una flotilla de embarcaciones: son maquetas de embarcaciones típicas de este litoral, para la pesca y pequeño cabotaje usadas en los siglos XIX y principios del actual; es de destacar la maqueta de un barco



Vista parcial.

pulpeiro de la que es autor el Maestro de Arsenal don Manuel Troitiño Varela, quien a sus noventa años quiso dejar patente su maestría de consumado maqueta.

Curiosa es una reproducción a escala de un astillero de ribera, con todas las herramientas que se utilizaban en la construcción de embarcaciones.

Notoria es una zona dedicada al buceo. Vestimenta, equipos, escafandras, bombas de aire, nos trae el recuerdo de los buzos de antaño, o de alguna escena de novela de Julio Verne.

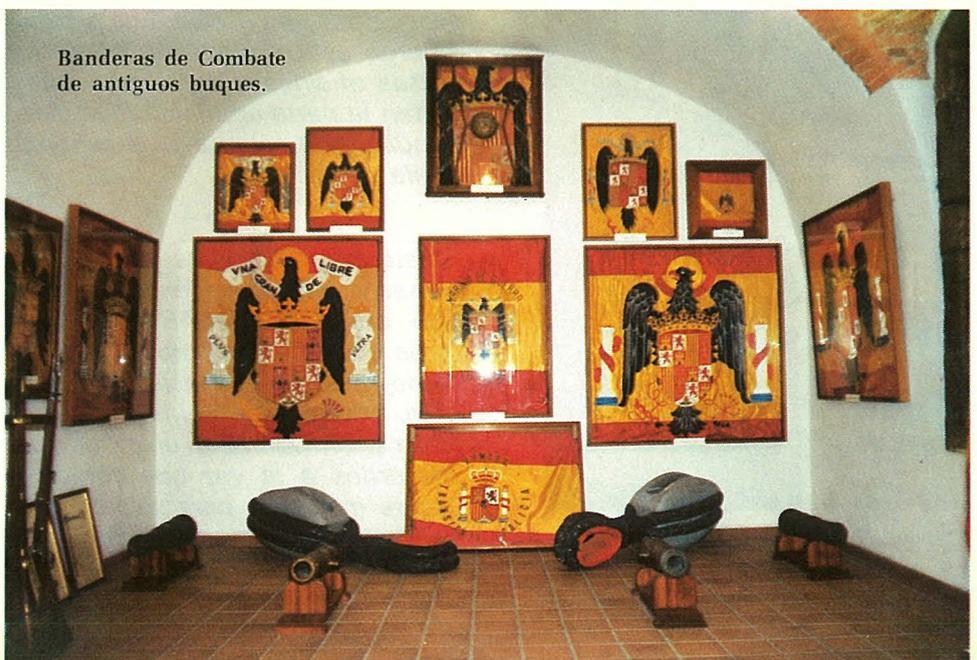
Ausente no podía quedar el material de maniobra, máxime si El Ferrol es sede de la Escuela de Maniobra de la Armada. Cabullería, colección de nudos, efectos de maniobra y una maqueta de un bote de nueve metros de los usados para la instrucción marinera, completan esta sección.

A propósito nos hemos dejado en el «tintero» muchas valiosas y

curiosas piezas, con el propósito de «picarles» el deseo de visitarlo, pues los museos son para ser vistos y no leídos.

Anecdótica una foto del acorazado «ALFONSO XIII» con toda la dotación. Fue hecha a los pocos días de aquel venturoso 22 de diciembre de 1915 en que le «tocó» el gordo de Navidad ¡6.000.000! a toda la dotación. Dicha foto ha sido donada al Museo por el anticuario ferrolano don Juan Leyra Yáñez. Si alguno de nuestros lectores es algo supersticioso y quiere probar suerte en la de Navidad de 1988 le diré que el número agraciado fue el 48.685.

Por la izquierda de esta nave se accede a la «sala de Banderas». En ella se custodian las de los buques que en esta Z.M. se desguazaron, así como las que se han sustituido por la reglamentaria. Las dos últimas que ya ocupan su lugar son las del destructor «ALMIRANTE FERRANDIZ» y del L-31 «GALICIA», ambos nacidos en los Estados Uni-



Banderas de Combate de antiguos buques.

dos, excombatientes de la Segunda Guerra Mundial, y el segundo de ellos, superviviente de un ataque atómico, como buque de prueba en un atolón del Pacífico.

Además el Museo tiene taller de restauración, laboratorio fotográfico, un interesante archivo fotográfico y oficinas.

—oOo—

Finalizada esta visita al Museo y ya en el despacho del Director, le preguntamos acerca del futuro. Su respuesta es alentadora, nos dice se va a ampliar a nuevas naves a fin de poder mostrar más fondos, así como que está en estudio abrir una puerta para acceso directo desde el exterior del Arsenal. Esto último facilitaría grandemente la entrada de visitantes, ya que ahora tienen que hacerlo por la Puerta del Dique.

que la de conservar toda manifestación de actividad humana, investigar ese patrimonio cultural, ser medio de educación de las personas; y finalmente ser también medio de recreo del espíritu.

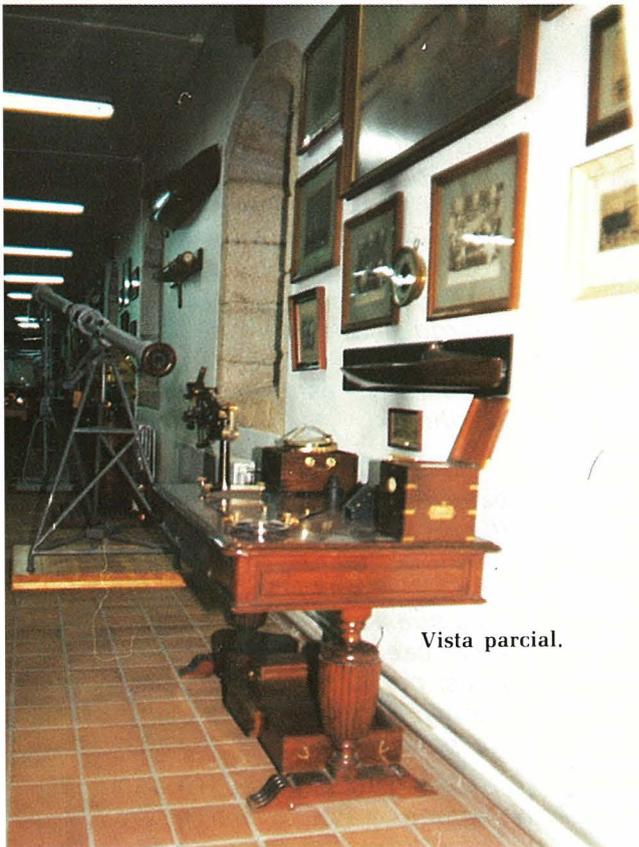
En lógica con ello, este Museo, en cooperación con el Club Naval de Oficiales, organiza ciclos de conferencias, por eso ahora le respondo que sí, efectivamente, es «vivo» y como todo ser vivo está en constante evolución y en activo rendimiento. Estas conferencias abarcan temas culturales tales como: ciclo sobre arquitectura militar histórica en la costa de Galicia, otro acerca del Marqués de la Ensenada con cinco temas, un interesante ciclo habido el pasado año sobre «Meditación del siglo XX y visión del siglo XXI» Este año hemos iniciado un ciclo uno de cuyos temas ha sido

«América. ¿Hallazgo o descubrimiento?».

En cuanto a conferenciantes, puedo citar a catedráticos, historiadores, intelectuales y marinos especializados en temas adecuados a la temática de los ciclos. También el Museo edita opúsculos sobre cuestiones.

—oOo—

Si antes decíamos había un principio, ahora hay un fin. Agradecidos nos despedimos del CN. Boado y, descendiendo por la escalera de piedra, nos encaminamos a la salida. Abajo, en el vestíbulo, un cañón de bronce que perteneció a la flota del Adelantado Mayor de Castilla Martín Padilla en su expedición contra el inglés en 1596, desde su multiseccular silencio atisba con su negra boca al visitante.



Vista parcial.



Maqueta de la fragata «MAGDALENA».

A continuación le formulamos esta otra:

—CN. Boado. ¿Es una institución «viva» el Museo?

—Todo Museo, y por consiguiente éste, no es una tienda de antigüedades, sino una institución permanente que conserva y expone objetos de carácter cultural o científico para fines de estudio, educación y disfrute. De ello se deduce lo que pudiéramos titular misión de un museo, y que no es otra



**FRAGATA F-83
«NUMANCIA»**

Capitán de
Fragata don José
M. Calvar Canda,
Comandante
de quilla de la
NUMANCIA.

Quando el 19 de noviembre de 1863, el Obispo de Tolón bendecía la fragata blindada «NUMANCIA», lejos estaban los asistentes a la ceremonia de su botadura de imaginar que tal buque de guerra español, aunque nacido francés, ganaría cuatro años después un lema que lo introduciría en la Historia Naval del Mundo: «En loricata navis quae primo terram circuevit».

Aunque el buque acorazado ya estaba incorporado a las Armadas de las naciones más importantes del mundo, nunca había efectuado una campaña oceánica. Existía cierto temor de someterlos a largas navegaciones por mares procelosos. Por eso causó sensación en todos los almirantazgos una noticia procedente de la Corte de Madrid: la «NUMANCIA», provista de un blindaje de 130 milímetros, desplazando 7.500 toneladas, con una eslora de 97 metros, 17 de manga y 8 de calado, iba a despejar la incógnita de las condiciones marineras oceánicas del buque blindado, haciendo una navegación de Cádiz a el Callao.

Cádiz, con siglos de civilización y de solera marinera, presentaba en la mañana del 4 de febrero de 1865 un ambiente de alegría y de expectación. Atracada a uno de sus muelles, nuestra fragata blindada iba a iniciar unas duras pruebas de mar, a las que buque acorazado alguno había sido sometido. La multitud, consciente de asistir a un hecho histórico, abarrotaba los muelles del puerto mientras, en bahía, buques y pequeñas embarcaciones esperaban impacientes para desecharla buen viaje.

Prueba del ánimo sereno pero consciente, a la vez, del riesgo de tal campaña oceánica es este párrafo de la carta del Alférez de Navío Pardo de Figueroa. «... los que íbamos dentro, navegantes antiguos casi todos, experimentábamos cierta sensación, desconocida al perder de vista las últimas sombras de la tierra patria, cuando nos alejábamos de ella en buque de tan dudosa seguridad».

Bajo el mando del Capitán de Navío don Casto Mendez Núñez la

«NUMANCIA» desatraca a las 16,00 horas y, aproada a la marea entrante con mar llana y viento fresquito del NW, sale de bahía con rumbo WSW... alea jacta est.

El 13 de febrero fondea en Puerto Grande de San Vicente de Cabo Verde, permaneciendo hasta el 17, en que leva y se dirige a Montevideo.

Tras feliz travesía del Océano Atlántico, la blindada fondea el día 13 de marzo en el Río de la Plata, con Montevideo a unos cientos de yardas. Diecinueve días en Montevideo son suficiente descanso para la dotación y con la «NUMANCIA» alistada, se sale el 2 de abril en demanda del Estrecho de Magallanes.

«El 10 de abril, en la escalada del Estrecho el tiempo se presentó malo, el viento racheado duro y la mar gruesa, tendida de proa, la «NUMANCIA» la recibió perfectamente. A la mañana del día siguiente, 11 de abril, el tiempo mejoró y desde las 09,00 horas se divisó por la amura de estribor la tierra comprendida entre Cabo Virgenes y Barreras Blancas. A las 12,00 horas se estaba EW con el Cabo Virgenes. Se navegó dando el resguardo conveniente al Banco del Cabo y Punta de Miera, y a las 14,00 quedaba ya ésta por el través de estribor.»

«Hallándose la «NUMANCIA» en 52° 27' del lat.S y 62° 14' long.W (de San Fernando), siguió surcando las aguas del Estrecho de Magallanes más atracada a la costa Patagónica que a la Tierra del Fuego, para dejar caer el ancla tres horas después, por la tarde, en la Bahía de Posesión, primera escala en nuestra navegación del Estrecho.»

«Dos días después (13 de abril) llegamos a Puerto del Hambre (...). Por último, las cinco de la tarde serían (20 de abril de 1865), cuando se pudo marcar el Cabo Pilaes, que señala la terminación del Estrecho. Una hora después la «NUMANCIA» surcaba las aguas del Pacífico. Diez días empleáronse en pasar el Estrecho de Magallanes, de ellos cinco fondeados en Puerto del Hambre.»

Barajando la costa chilena, la blindada recalaba el 28 de abril en Valparaíso. Siete días después, el 5 de mayo de 1865, la fragata «NUMANCIA» llegaba a el Callao (Perú); había recorrido 3.000 leguas en 60

singladuras, invirtiendo tres meses en la navegación Cádiz-Callao.

Tras hacer la Guerra del Pacífico, en la que España se enfrentó con Chile y Perú, llega el momento de regresar a Cádiz, pero atravesando el Océano Pacífico. El día 10 de mayo del año 1866, la fragata blindada «NUMANCIA», en escuadra con la «BERENGUELA», «VENCEDORA» y «MARQUES DE LA VICTORIA» ponen rumbo a Manila.

Mes y medio de hender con sus tajamares, el Pacífico les lleva a las Islas de Otahití (Tahití) fondeando Papeete (isla de Tahití) el 24 de junio, en donde permanecen para reponerse hasta el 18 de julio en que se hacen a la mar para llegar a Manila (Islas Filipinas) el 8 de septiembre.

Larga estancia, y el 19 de enero de 1867 salen en demanda de Batavia. Llegan el 31 de enero y salen el 20 de marzo hacia el Cabo de Buena Esperanza, a donde arriban el 5 de abril. Zarpan el 18 de abril, y avistan y desembarcan en la Isla de Santa Elena el día 29 del mes. El 2 de mayo, salen de Santa Elena, arribando a Río de Janeiro el 18 de ese mes.

De allí, de Río de Janeiro, la «NUMANCIA» se hace a la mar, esta vez en solitario, el 15 de agosto de 1867, hacia Cádiz.

Cruza el Ecuador el 1 de septiembre de 1867 y recalca en Puerto Grande de San Vicente de Cabo Verde, de allí sale el 11 de septiembre. Saluda a Santa Cruz de Tenerife el día 16 y ¡Al fin!, tras dos años, siete meses y dieciséis días de campaña, atraca en los muelles gaditanos el 20 de septiembre de 1867 el primer buque de guerra blindado que, al circunnavegar la Tierra, ha acreditado que los acorazados son también buques aptos para garantizar el dominio del mar en cualquier océano por proceloso que sea y larga la campaña.

—oOo—

Ciento veinte años después de tal hazaña.

A las cuatro y veinte de la tarde del 29 de enero de 1987 tuvo lugar en los astilleros que en El Ferrol tiene la E.N. BAZAN, la botadura de la fragata F-83 «NUMANCIA», tercera de una serie de cuatro, del tipo FFG-7. Fue amadrinada por doña



CF. Comandante don José M. Calvar Canda; CC. 2.º Comandante don Jaime Porcel Conesa; TN. don Teodoro E. López Calderón y TN. don Agustín González Morales.

Rocío González de Lamadrid, esposa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada don Fernando Nardiz Vial. El buque fue bendecido por el Capellán de la factoría don Manuel Pérez Fanego.

Tras estrellarse en su proa una botella de vino español, la fragata, a los acordes del himno nacional, se fue deslizado majestuosamente hasta quedar a flote en las frías aguas de la ría ferrolana. Después, una primera y breve singladura la llevó al muelle para su armamento.



Medalla de la circunnavegación de la NUMANCIA.

Durante la fase de armamento, en todo buque actúan dos componentes perfectamente conjuntados: Por una parte la BAZAN, como empresa constructora, con sus técnicos, sus operarios y sus medios, va procediendo a su armado según proyecto aprobado, flujo pecuniario y recepción de equipos. Por otra parte la Armada a través de la ICO (Inspección de Construcciones y Obras) del Arsenal de El Ferrol, supervisa en todas las fases la programación de los trabajos; informa sobre posibles propuestas de modificación de proyectos, revisa pedidos comprobándolos tanto en fábrica como a su recepción, así como en su instalación a bordo; supervisa posteriores pruebas, etc.

Persona importante, no sólo durante la fase de armamento sino en la de grada, es la del Comandante de Quilla. Las Reales Ordenanzas de la Armada lo definen en su artículo 130. «El Comandante de quilla, como inspector nato, vigilará la construcción del buque, con la ayuda de su dotación. Cuando exista causa justificada para ello propondrá a su superior que no se acepte la entrega». Con esto queda bien clara su atribución, y su responsabilidad en la construcción del nuevo buque.

El Comandante de quilla no es uno más en el historial del buque, desde que éste nace en una grada hasta que muere en un muelle de desguace o bajo las aguas; no, sino es quien tomándolo en el momento de la colocación del primer elemento en grada lo va vigilando

atentamente durante su construcción, celando para que todo defecto se subsane, y quien establece su régimen interno, es, en síntesis, su «preceptor y tutor» hasta que es entregado oficialmente a la Armada.

Pero también tiene su reverso. Un Comandante de buque lo «disfruta», valga la expresión, desde que toma posesión de su mando. En cambio el Comandante de quilla es un «sufridor»; durante meses y meses cotidianamente ve «su» buque desde la ventana del despacho, está en tensión y preocupado por posibles retrasos o fallos que surgen, y cuando llega el momento de comenzar a «disfrutarlo» a lo peor será breve su tiempo por ascenso u otra visicitud o imprevisto.

—oOo—

Ya había transcurrido un año desde la botadura, cuando este cronista el 2 del pasado febrero visitó al Comandante de quilla de la «NUMANCIA».

El Capitán de Fragata don José Manuel Calvar Canda nos recibió en su despacho del edificio de la ICO, desde donde se «ve» la F-83. Obligado solicitarle las características de la fragata. Estas son:

En cuanto a dimensiones.—Es-lora máxima: 137,712 m. Manga máxima: 14,305 m. Calado máximo: 7,7 m. Desplazamiento a plena carga: 4.035 tons. Velocidad máxima: 29 nudos.

Planta propulsora.—Dos turbinas de gas con potencia máxima en el eje de 40.000 HP. Una hélice de 5 metros de diámetro y 5 palas, paso variable. Dos unidades eléctricas de propulsión auxiliar, velocidad máxima 4,5 nudos.

Armamento.—Un lanzamisiles MK-13 (HARPOON y STANDAR). Un cañón de 76 mm. Un montaje MEROKA de 20 mm. Dos montajes lanzatorpedos triples. Dos montajes lanzachaff. Sistema LAMPS y otros.

Sensores.—Radar exploración aérea AN/SPS-49. Radar expl. superficie AN/SPS —55.D/T MK-92 STIR.D/T MK-92 CAS. Radar exploración del MEROKA. Radar del montaje MEROKA. Radar de navegación. TACTAC. Sonar AN/SQS-56. Sistemas de guerra electrónica. Lleva dos helicópteros SH-60B LAMPS.

CF. don José M. Calvar, Ingeniero
don Francisco Barón Bastarreche y
CC. don Jaime Porcel.



En cuanto a dotación, sin contar las de vuelo: 2 Jefes, 11 Oficiales, 22 Suboficiales, 55 Cabos 1.º (E), 74 Cabos VITES, 12 marineros de 1.ª 24 marineros de Oficio y 1 mayor-domo.

En la actualidad, nos comenta, la dotación de quilla está al completo faltando, por no ser necesario de momento, el personal de reclutamiento obligatorio. Como es natural, nadie aloja a bordo hasta el mismo día de la entrega.

Pero no todos están aquí, sino que en las diferentes escuelas de la Armada, están perfeccionándose en las correspondientes especialidades a fin de ponerse al día, ya que la «NUMANCIA» es fragata de avanzada tecnología. Toda la dotación, nos indica, ha sido cuidadosamente seleccionada, debido a la avanzada tecnología del buque.

Tras este intercambio de noticias nos acompañó a visitar «su» buque, uniéndonos el Capitán de Corbeta Segundo Comandante don Jaime Porcel Conesa. El CF. Calvar nos fue diciendo que la situación actual de la «NUMANCIA» es que está al 74,5 por 100 de obra, lo que no quiere decir, aclara, que todo esté a ese porcentaje, sino que en unas instalaciones se está ya al 100 por 100 y en otras al 25 por 100, de acuerdo con la planificación prevista por la BAZAN.

Al preguntarle por la fecha de salida a pruebas, nos informó está previsto empezar antes del verano con las de mar, y que para finales de año pudiera ser la entrega provisional. No sabe, nos dice, las ganas que tengo de ver desde el puente la ventana de mi despacho, en lugar de ver todos los días desde la ventana a la fragata. Por ello se está trabajando con el mayor interés y esfuerzo.

Tuvimos el gusto de saludar al Ingeniero don Francisco Barón Bastarreche, persona importante para que la «NUMANCIA» pueda iniciar sus primeras singladuras.

El cronista quiso preguntarle al Capitán de Fragata Calvar Canda que tal estaría efectuar las pruebas de resistencia repitiendo la circunnavegación que su antecesora la fragata blindada hiciera en el pasado siglo. También sería un hermoso gesto que dentro de la conmemoración del V Centenario la moderna «NUMANCIA», nombre vinculado a la Historia de Hispanoamérica, visitase el Nuevo Mundo... creo que esta vez sí que se podría decir que segundas partes fueron buenas.

«En loricata navis quae primo terram circuevit»... et posteaquam navis eiusdem nomini terram circuevit.

(Fotos: Alfonso Hernández González)

actividades de nuestros clubs

ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO

Club Naval de Suboficiales.—Se metieron en obras y han puesto en el salón principal y en el vestíbulo piso de terrazo de mármol, con lo que quedan más señoriales. La pista de «futbito» la han terminado, y para su inauguración hubo un campeonato con los demás clubs navales de la Zona Marítima, así como con los del Ejército de Tierra y del Aire. Y para descansar, la discoteca: viernes para matrimonios y el resto de la semana para la juventud. El espíritu organizativo y simpático se ha plasmado también en la discoteca, así se ha organizado la «fiesta de los años 60» en la que con discos de aquella época y con el ruego de que se vaya vestido con moda de esa fecha, se pasa la mar de bien. Y hablando de haberlo pasado bien, tuvo gran aceptación, y éxito, la «fiesta sevillana» del mes de abril. Y nada más ¡perdón! olvidaba decirles que el curso de inglés continúa y con gran aceptación.

Concluimos con una noticia, algo tardía, renovación de la Junta Directiva el pasado 19 de septiembre de 1987. Junta saliente: Presidente TTE. de Infantería don Antonio Quesada García, Vicepresidente SBT. (MQ) don Martín Raja Muñoz, Vocal SBT. (I.M.^a) don Manuel Mármol Barragán, Secretario SGT. 1.º (ES) don José Sánchez; Junta entrante: Presidente SBT. (SO) don Antonio García García, Vicepresidente SBT. (ES) don Rufino Villén Bravo, Tesorero BRG. (ES) don José Luis Barreal López, Secretario SGT. 1.º (ES) don Rafael Garrido Gutierrez.

Club Naval de Cabos Primeros.—Las clases para acceder al curco III agrupan a unos 20 alumnos; cada uno aporta 1.500 pesetas y el club el material, además del local. Disponen de dos profesores, y para aquellos alumnos que salen a navegar, los sábados por la mañana clases de recuperación; si la navegación es larga, antes de salir cada profe-

sor les marca tarea que al regreso corrige. Para las esposas de los socios está en proyecto un aula de manualidades. Hubo un curso, gratuito, de fotografía. Como es natu-

ral continúan celebrándose primeras comuniones, bodas y bautizos, en los estupendos locales de este club.

CN. Suboficiales CARTAGENA.

Renovación de la Junta Directiva.



CN. Suboficiales CARTAGENA.

Una fiesta de noche.

CN. Suboficiales CARTAGENA.

Una animada cena-baile.



ZONA MARITIMA DEL CANTABRICO

Club Naval de Suboficiales.—

El pasado 14 de mayo se celebró la fiesta de PUESTA DE LARGO Y PRESENTACION EN SOCIEDAD DE HIJAS DE SOCIOS. Tres señoritas fueron las debutantes: María Isabel Blanco López, Silvia Soto Pita y Sonia Díaz Taboada, quienes bailaron el tradicional vals con sus respectivos padrinos.

El Club ha nombrado Socio de Honor al Alcalde Presidente del Ayuntamiento de El Ferrol, don Alfonso Couce Doce. Y pronto habrá nombramiento de Presidente del Club, ya que el actual, don Antonio Mahía López, ha ascendido a Alférez de navío. ¡Enhorabuena!

Club Naval de Cabos Primeros.— Creemos que ya es «cosa hecha» que próximamente habrá un nuevo club, que estará ubicado en la zona de el Montón, lindando con el de Suboficiales y próximo al de Oficiales, con lo que se logra que estén agrupados todos.

El nuevo club tiene acceso también por la ría, con lo que se podrá practicar el deporte náutico. Entre sus instalaciones está previsto una Residencia a base de unas 40 habitaciones dobles y unas 20 individuales. No cabe duda que supondrá el incremento de afiliaciones.

Se sigue comiendo muy bien y barato: 300 pesetas el menú, a base de dos platos y postre, y ello de lunes a domingo.

Noticia: María Piñeiro es «Medalla de Oro» en Kárate.



CN. Suboficiales EL FERROL. Puesta de largo y presentación en sociedad. Señoritas María Isabel Blanco López, Silvia Soto Pita y Sonia Díaz Taboada.



CN. Suboficiales EL FERROL. Las debutantes iniciando el vals con sus padrinos.



CN. Suboficiales EL FERROL. Concierto de la rondalla «AÑORANZAS».

ZONA MARITIMA DEL ESTRECHO

Club Naval de Oficiales.—Hubo de todo: fiesta rociera, desfile de modelos, torneo de bridge, campeonatos de mus, dominó y tenis, y para relax una exposición de plantas.

Club Naval de Suboficiales.—El BIP está a la espera de las fotos de las señoritas nombradas «Miss» y de sus damas de honor. Una fiesta campestre por todo lo alto abrió la temporada de verano.

Clases para obtener el Título de Patrón de Yate, se unen al plan del Club. Ya hay de corte y confección y también de sevillanas.

Club Naval de Cabos Primeros.—Desde una fiesta taurina, pasando por cenas, bailes y pase de modelos, ha habido de todo. Nuestro deseo de que el Club vaya cada vez a mejor.



CN. Oficiales SAN FERNANDO. Entrega del Trofeo «ESPAÑA», de Tenis.





CN. Oficiales SAN FERNANDO. Entrega de premios.



CN. Suboficiales SAN FERNANDO. Actuación de un coro de Puerto Real.



CN. Cabos 1.º SAN FERNANDO. Pase de modelos.



CN. Cabos 1.º. SAN FERNANDO. CAMPEONES.

LA VIRGEN DEL HANGAR

En este año mariano que se nos va, traemos a estas páginas la imagen de la VIRGEN DEL HANGAR, del portaaviones PRINCIPE DE ASTURIAS.

Como Virgen Marinera que es, tiene ya la veteranía de haber estado anteriormente embarcada en el Transporte L-31 GALICIA, hasta su baja en la Armada.

Ya incorporada a su nuevo destino a bordo del PRINCIPE DE ASTURIAS desde su ángulo del hangar del R-11 velará con amor de madre por las dotaciones del portaaviones y de la UNAEMB.



Portaaviones «PRINCIPE DE ASTURIAS»

