

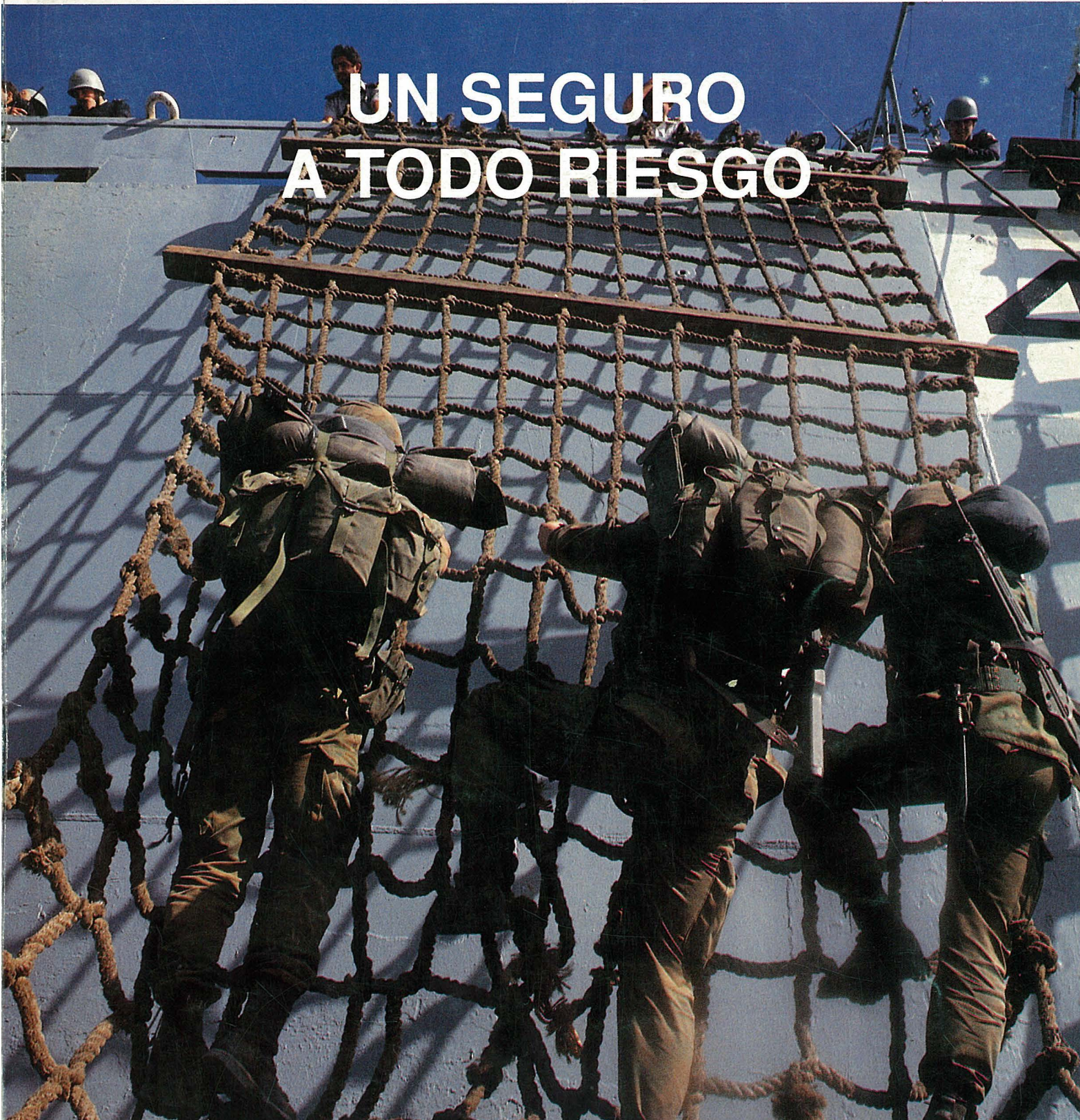
NUMERO 56



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
DEPARTAMENTO DE PERSONAL

B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

UN SEGURO
A TODO RIESGO



BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO 56 - JULIO 1991

SUMARIO

	Página
"Bravo Zulu"	1
Nuestro agradecimiento al Ejército del Aire	4
El proyecto "Cuatro Estaciones" en el Centro de Buceo de la Armada	11
La Sección de Astronomía del Real Instituto y Observatorio de la Armada	14
Embarcaciones Semirrígidas	18
Presencia de la Armada en el Salón Náutico de Barcelona	22
La Oficina de Valoración y Adiestramiento a Flote (OAVF) de la Flota	25
Un seguro a todo riesgo	30
La Flotilla de Dragaminas estrena nueva base en Cartagena	34
Homenaje de la Armada a la Villa de Alija del Infantado	36
Las Hijas de la Caridad: Cien años al servicio de los enfermos en el Hospital Naval del Mediterráneo	40
La Fragata "Asturias" cuenta con la "Dotación más joven" de la Armada	44
La Vela en la Escuela Naval Militar	49
Las Goletas de la Escuela Naval en el Mar del Norte	53
La 22 Promoción de Contramaestres celebra su Veinticinco Aniversario	58
Cartagena y la Infantería de Marina	59
Galería de Fotografos	62
La obra de Julio F. Guillén "El primer viaje de Cristóbal Colón"	64

PORTADA:

En cualquier momento existe el peligro de accidente.

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Departamento de Personal (OFIPER)
Cuartel General de la Armada
Calle Montalbán, 2
28071 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.

"BRAVO ZULU"

IMPOSICION DE CONDECORACIONES

El Ministro de Defensa D. JULIAN GARCIA VARGAS se ha desplazado a Cartagena y Rota, coincidiendo con la llegada de nuestros barcos del Golfo Pérsico para condecorar a distintos miembros de las unidades integradas en la Agrupación "BRAVO", que han cumplido la misión encomendada de restablecer la paz y estabilidad internacional en la región del Golfo Pérsico.

Trasladamos aquí las palabras pronunciadas por el Ministro en la Base Naval de Rota, en términos similares a los de la alocución que el día anterior había dirigido a las dotaciones de las corbetas en el Arsenal de Cartagena.

Excmo. Señor Presidente de la Comunidad Autónoma.

Excelentísimas e Ilustrísimas Autoridades.
Almirantes, Generales, Oficiales, Suboficiales y Marinería.
Señoras y Señores.

Ayer en Cartagena, con ocasión de un acto tan entrañable como el que ahora celebramos, manifesté que me sentía profundamente orgulloso de que mi condición de Ministro de Defensa me permitiera trasladar a las dotaciones de las Corbetas la satisfacción de los ciudadanos españoles, del Gobierno y la mía propia, por el magnífico ejemplo de cumplimiento del deber que España les había encomendado. Hoy reitero estos sentimientos en la sede del Mando de la Flota y ante quienes han integrado las dotaciones de las Fragatas que han formado parte de la Agrupación Bravo.

Nuestra Constitución proclama en su preámbulo la voluntad de colaborar activamente en el fortalecimiento de las relaciones pacíficas entre todos los pueblos de la tierra. El Gobierno español, con el respaldo del Parlamento, decidió contribuir al esfuerzo de la comunidad internacional para restaurar la paz y estabilidad internacionales en la región del Golfo Pérsico, y en el cumplimiento de esta misión habéis tenido un especial protagonismo, como miembros de nuestras Fuerzas Armadas y como servidores de esta acción exterior de España.

Su Majestad, el Rey, en el discurso de la Pascua Militar, manifestó que deseaba fervientemente que se conociera siempre vuestra labor callada y constante para que todos los ciudadanos se acercaran con comprensión y afecto a las Fuerzas Armadas, encargadas de velar por la seguridad de nuestro pueblo.

Yo quiero que hoy se conozca vuestra labor en esta misión de paz, y he de resaltar, por ello, la eficacia que vuestras unidades han demostrado en el desarrollo de estas operaciones, que se han realizado con naturalidad y sin improvisación, durante prolongadas singladuras, superando circunstancias y situaciones que sabemos no han sido fáciles. Habéis demostrado también, de manera eficiente, la capacidad de actuación

coordinada con las Armadas de todos los Estados que han secundado las decisiones de las Naciones Unidas para el restablecimiento del orden jurídico internacional.

A esta tarea han prestado su colaboración inestimable el Ejército de Tierra y el Ejército del Aire, mostrando así la capacidad de actuar conjuntamente con efectividad. Debo igualmente referirme a la labor de nuestros representantes diplomáti-



(Foto Jorge Mata).



El Ministro de Defensa condecora a uno de los Comandantes de las Corbetas que han estado presentes en aguas del Mar Rojo.

cos, de nuestra Marina Mercante y, en especial, de quienes desde órganos de apoyo logístico de la Armada hicieron y hacen posible estos resultados.

Lo decía ayer a las dotaciones de las Corbetas, y hoy deseo repetirlo: Para todos este tiempo ha supuesto algo más que el cumplimiento del deber ordinario, pues habéis afrontado sacrificios adicionales, compartidos también por vuestras familias, presentes hoy aquí, y a quienes quiero expresar el reconocimiento de sus ciudadanos.

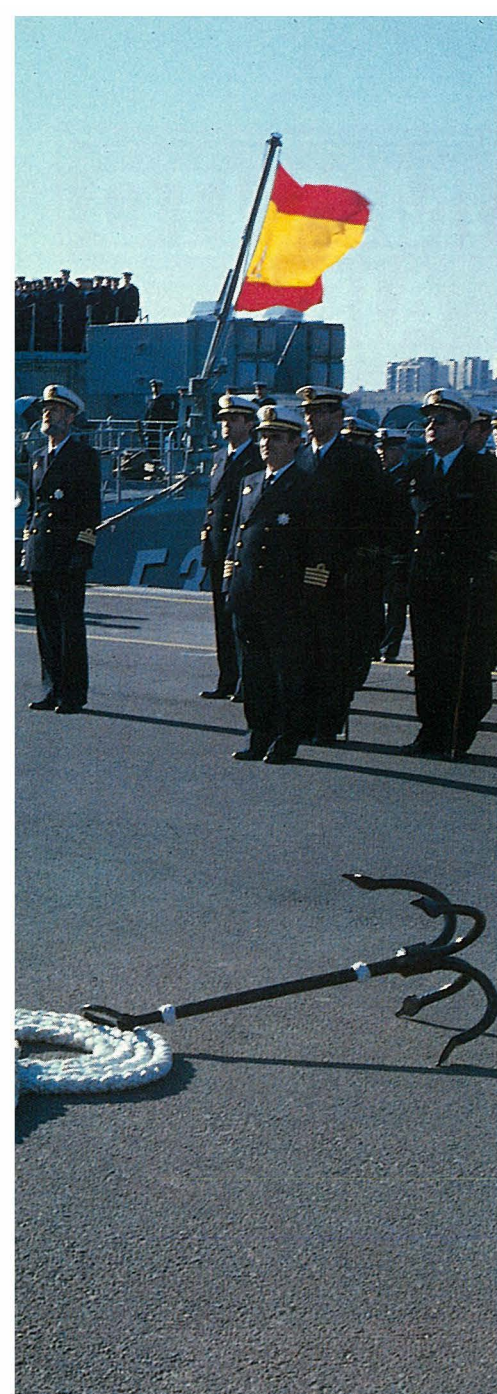
En este recuerdo incluyo de manera muy especial a quienes dieron su vida en esta misión, el Cabo Primero Ignacio Javier Romero Romero y el Cabo Juan Antonio del Pino Díaz, reiterando una vez más a sus padres y seres queridos nuestros sentimientos solidarios y de afecto en su dolor.

Este acto, además de representar la bienvenida a los que hoy regresan, tiene también el fin de premiar el comporta-

miento de todos los que han formado parte de la Agrupación Bravo, a bordo de las Fragatas "Santa María", "Numancia" y "Victoria".

Las Reales Ordenanzas afirman que las recompensas premian a quines se han distinguido por su valor, capacidad para el mando, actuación en el cumplimiento del deber, eficacia ejemplar, constancia en el servicio y abnegación para la colectividad. Son, en suma, un reconocimiento de todos y un estímulo para todos. Quienes hoy son condecorados os representan en esta dedicación, y en el agradecimiento que por ello les muestra nuestra Patria.

A unos y a otros quiero dar mi enhorabuena con el deseo de que la transmitan a sus familias, que también han hecho posible que España se muestre como una Nación de su tiempo. Les felicito por su comportamiento, su ilusión, su dedicación y, en definitiva, por su trabajo, que ha tenido como fin restablecer la paz entre las naciones.



(Foto Edu Fernández).



El Ministro condecora a uno de los Suboficiales.

(Foto Jorge Mata).

UNA CONDECORACION DE CARACTER ESPECIAL

Durante la imposición de condecoraciones en Rota se produjo un hecho singular, que pasamos a comentar.

Los condecorados, Oficiales, Suboficiales, Cabos y Marinería, formaban en un lugar destacado ante el Ministro de Defensa; entre ellos había varios paisanos, eran los marineros ya licenciados que acudían a recibir el premio a su labor y sacrificio.

Se van leyendo los nombres de los que van a ser condecorados, éstos se adelantan, saludan y se les va colocando sobre el pecho la correspondiente medalla al Mérito Naval. Luego se incorporan a su puesto en formación. Los últimos, los marineros a los que se han hecho acreedores a esta distinción; el número de personal que ocupa la formación de condecoraciones va disminuyendo sensiblemente. El Oficial que lee sus nombres da por terminada la ceremonia; en el centro de la explanada queda un paisano en posición de firme en es-

pera indudablemente de oír su nombre, pero no figura en la lista; algo ha pasado.

Hechas las oportunas gestiones, se descubre, que este marinero que ha prestado servicio en la Fragata Santa María y que se encuentra ya licenciado, no ha contestado a la invitación que, desde el barco, se le ha enviado para asistir al acto, por lo que se decide mandársela a su casa; el día del homenaje se presenta en la Base Naval de Rota y, llegado el momento, forma con el resto de sus compañeros que van a ser condecorados; no ha comunicado a nadie su presencia y nadie repara en ésta, todos piensan que es uno más de los que está previsto condecorar.

Enterado el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada de la situación y comunicado al Ministro el hecho, se decide condecorarle a bordo de su barco, la fragata "Santa María" y así lo hace el Ministro. Nunca un despiste recibió mejor premio.

ALMIRANTE DE LA FLOTA: sus unidades han demostrado una magnífica preparación, sin duda fruto de una labor de constante adiestramiento de las dotaciones y de mantenimiento de los medios. Deben continuar en esta preparación profesional en la que descansa la garantía de nuestra defensa militar.

Muchas gracias a todas las autoridades, familiares y amigos que hoy nos acompañan, porque con su presencia en este acto demuestran los sentimientos de respeto y afecto que los españoles sentimos por nuestras Fuerzas Armadas.

Quiero también utilizar hoy, como lo hice ayer en Cartagena, una expresión de los códigos navales que resume perfectamente el buen hacer y refleja el sentir común en este momento: "BRAVO ZULU".

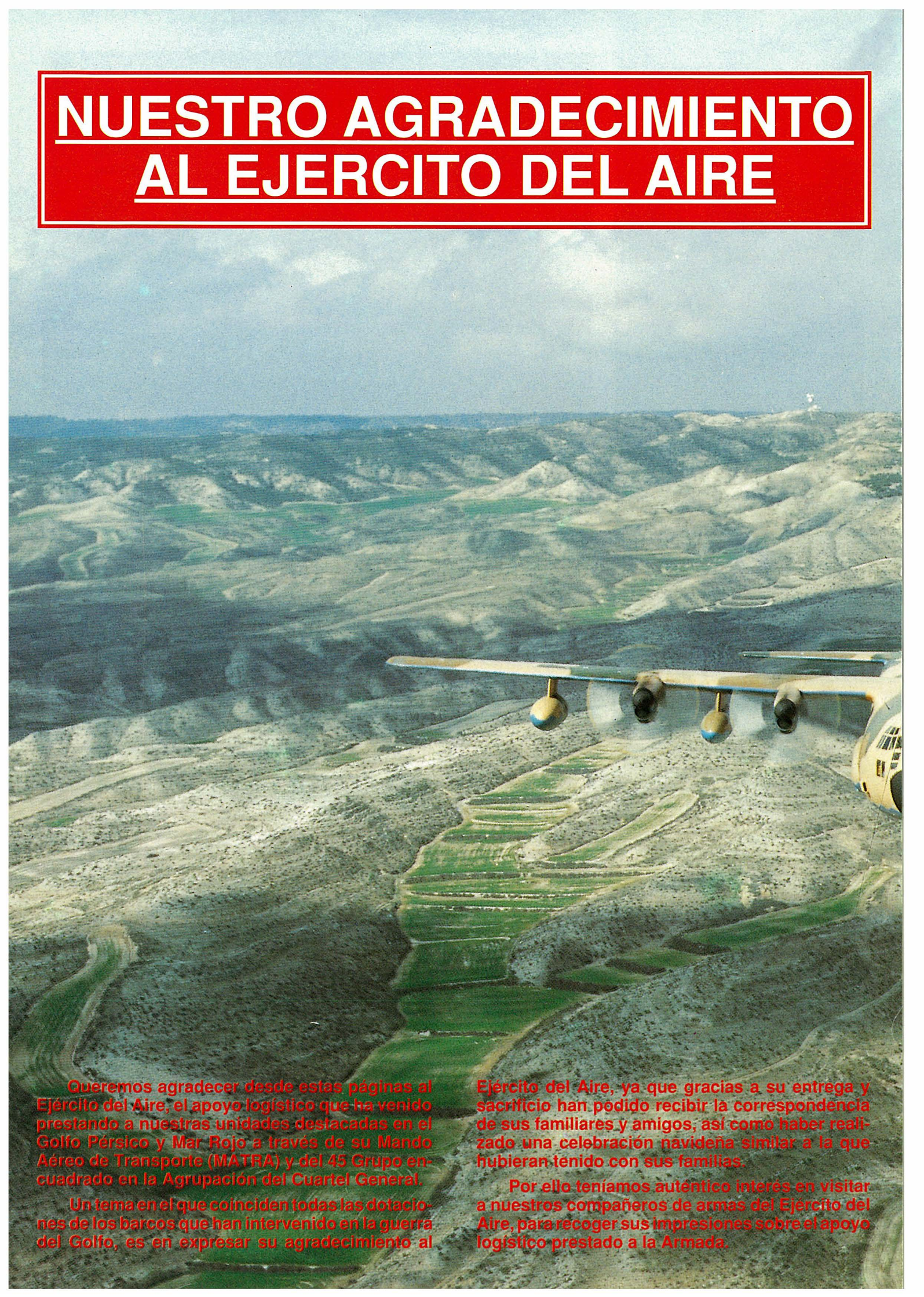
Para todos mi enhorabuena y muchas felicidades.



Una condecoración de carácter especial.

(Foto Jorge Mata).

NUESTRO AGRADECIMIENTO AL EJERCITO DEL AIRE

An aerial photograph showing a large military transport aircraft, likely a C-130 Hercules, flying over a vast, hilly landscape. The terrain is a mix of green fields and brown, eroded hills. The sky is clear and blue. The aircraft is seen from a low angle, showing its four engines and wings. The text is overlaid on the bottom left and right of the image.

Queremos agradecer desde estas páginas al Ejército del Aire, el apoyo logístico que ha venido prestando a nuestras unidades destacadas en el Golfo Pérsico y Mar Rojo a través de su Mando Aéreo de Transporte (MATRA) y del 45 Grupo encuadrado en la Agrupación del Cuartel General.

Un tema en el que coinciden todas las dotaciones de los barcos que han intervenido en la guerra del Golfo, es en expresar su agradecimiento al

Ejército del Aire, ya que gracias a su entrega y sacrificio han podido recibir la correspondencia de sus familiares y amigos, así como haber realizado una celebración navideña similar a la que hubieran tenido con sus familias.

Por ello teníamos auténtico interés en visitar a nuestros compañeros de armas del Ejército del Aire, para recoger sus impresiones sobre el apoyo logístico prestado a la Armada.

SOBRE este tema charlamos, en primer lugar, con el General don **JOSE MARIA PATERNINA BONO**, Jefe del Estado Mayor del MATRA, ante la imposibilidad de poder entrevistar al Teniente General don **JULIO CANALES MORALES**, Capitán General de la Tercera Región Aérea y Jefe del MATRA.



Tte. General D. Julio Canales Morales.

Nos cuenta el General **PATERNINA**, que el mando de esta Región Aérea abarca ocho autonomías y cuenta con tres Alas, la 31 en Zaragoza, la 35 en Getafe y la 37 en Valladolid; por su parte, el Ala 31, tiene dos grupos: el 15, en el que están encuadrados los F-18; y el 31, con los Hércules.

El MATRA tiene como misión apoyar las operaciones de nuestras Fuerzas Armadas mediante acciones de Transporte Aéreo, como pueden ser redespliegues de Unidades de Fuerzas Aéreas, transporte de Unidades Aerotransportables, lanzamientos paracaidistas de personal y cargas de la Brigada Paracaidista y Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada y diversos aerotransportes para abastecer a las Fuerzas.

Además de todas las acciones que constituyen su misión, el MATRA lleva a cabo un elevado número de transportes en beneficio de Organismos nacionales ajenos a las Fuerzas Armadas, así como en beneficio de Organismos internacionales, representando un importante apoyo a la política exterior de España. Entre estas acciones cabe señalar el Desplacamiento de ocho aviones en Nami-

(Foto Fco. Núñez Arcos).



ENTREVISTA CON PERSONAL DEL ALA 31

DESDE la Capitanía General de la Tercera Región Aérea, nos trasladamos a la Base Aérea, situada en las afueras de la ciudad de Zaragoza. Como el recorrido lo hacemos por autopista, pronto nos encontramos en nuestro lugar de destino.

En la Base nos recibe el Coronel Segundo Jefe, quien nos presenta al Comandante don MIGUEL ROMERO LOPEZ, que será nuestro acompañante durante la visita. El nos conduce hasta el edificio en que se encuen-

tra la Jefatura del Ala 31; allí tenemos ocasión de charlar, de una forma distendida y cordial, con los Comandantes VILLARROYA y CARRAMIÑANA y con el Brigada MAQUEDA. Escogemos para ello un lugar lleno de recuerdos, el Museo del Ala 31. Sin poderlo remediar, nuestra atención se ve con frecuencia reclamada por los cientos de objetos que llenan este local. Entre ellos nos sorprende especialmente descubrir una fotografía del P/A "Príncipe de Asturias", una reproducción de la Carta de Juan de la Cosa, la "galleta" del mono que vistió S. M. el Rey un día que pilotó uno de estos aviones, una bicicleta de un Hospital suizo en Namibia, una bandera de Kuwait puesta en un palo

bia, durante un año, para el mantenimiento de la paz en dicho país, y los continuos transportes de material sanitario, medicinas, ropas y alimento a países afectados por catástrofes o conflictos. De estos últimos, son el mejor ejemplo las recientes ayudas humanitarias al pueblo kurdo.

Entre las colaboraciones que realiza en beneficio de la Armada, además del apoyo prestado como enlace con las Unidades destacadas en el Golfo Pérsico, caben destacar los ejercicios para reabastecimiento en vuelo de nuestros aviones Harrier, así como los aerotransportes de personal y material en apoyo para su redespiegue en diferentes Bases españolas o extranjeras. También son frecuentes los ejercicios con la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada, llevando a cabo lanzamientos paracaidistas, tanto de personal como de lanchas Zodiac y otros equipos pesados.

En lo que respecta a su intervención en el Golfo Pérsico, el General muestra su satisfacción, compartida por las diferentes dotaciones que han intervenido en esta labor, por haber podido servir de ayuda a la Armada, y ser el nexo de unión de sus hombres, allí destacados, con España: "Indudablemente poder proporcionar alegría a la gente y servir de enlace entre los familiares y el personal embarcado, es siempre una gran satisfacción", nos dice el General PATERNINA; ayuda que esperan seguir prestando hasta que regresen todos los barcos.

El General cierra la entrevista deseando lo mejor para las dotaciones de los barcos españoles destacados en el Golfo y el Mar Rojo, y expresando el deseo de que estas actividades, que el Ejército del Aire ha realizado en favor de la Armada, sirvan si cabe, para unir más a ambas Instituciones, para bien de España y de sus Fuerzas Armadas.

tra la Jefatura del Ala 31; allí tenemos ocasión de charlar, de una forma distendida y cordial, con los Comandantes VILLARROYA y CARRAMIÑANA y con el Brigada MAQUEDA. Escogemos para ello un lugar lleno de recuerdos, el Museo del Ala 31. Sin poderlo remediar, nuestra atención se ve con frecuencia reclamada por los cientos de objetos que llenan este local. Entre ellos nos sorprende especialmente descubrir una fotografía del P/A "Príncipe de Asturias", una reproducción de la Carta de Juan de la Cosa, la "galleta" del mono que vistió S. M. el Rey un día que pilotó uno de estos aviones, una bicicleta de un Hospital suizo en Namibia, una bandera de Kuwait puesta en un palo



El Coronel Sánchez Alcaide con la dotación.



Cargando la correspondencia.



que se está prestando a los Kurdos, a través de Turquía e Irán, en la actualidad.

El Brigada MAQUEDA, por su parte, ha desempeñado misiones en Kuwait, Jordania, Arabia, Irán, Egipto y Turquía. Entre sus recuerdos destaca, como transporte curioso, el de unas gacelas de España al Senegal, de donde eran oriundas y a donde se las devolvía, con la finalidad de repoblar aquel país africano de su fauna autóctona, después de haber sufrido un descenso importante en el número de estos animales a consecuencia de una epidemia.

Nos informan también de como en Namibia se montó un destacamento durante cincuenta días. En este punto, uno de los Comandantes define el Ala 31 como: "una Unidad dispuesta para acudir a cualquier sitio, en cualquier momento, trasladando cualquier cosa". En lo que todos coinciden es en el buen recibimiento que siempre se les dispensa



de escoba, tal y como se la encuentran; y así un largo etc. de inusitados detalles que mantienen viva gran parte de la historia del Ala 31.

La entrevista surge espontáneamente y sin un orden previo. Nosotros escuchamos y tomamos notas, mientras nuestros interlocutores van cediéndose la palabra a medida que algún objeto les trae a la memoria un viaje determinado o una ayuda prestada en cualquier parte del Globo. Como dice uno de ellos, "cuando en la televisión nos informan de algún desastre ocurrido en cualquier punto de la Tierra, empezamos a preparar las maletas".

Así nos comentan una de las cargas más extrañas que han transportado, la de dos elefantes; uno para el Zoo de Barcelona y otro para el de Madrid; y la carga más pesada y de mayor volumen, un aviocar averiado. Entre las últimas ayudas prestadas está la organización de un puente aéreo entre Jordania y Egipto para evacuar personal civil. Allí estuvieron una semana y realizaron nueve viajes entre Amán y El Cairo. En el vuelo de regreso repatriaron españoles que se encontraban en Jordania, entre ellos, varios periodistas.

Al hilo de la conversación, el Comandante VILLARROYA nos cuenta que se encontraba en Riad cuando sonó la alarma de un ataque con Scud, por lo que se vio obligado a permanecer en un refugio hasta que cayó el misil. También recuerda la noche del 17 de enero: uno de sus aviones se encontraba volando sobre territorio de la península Arábiga, cuando detectó un aumento espectacular de emisiones de radio por lo que dedujo que la guerra había estallado. Nos comentan después que, cuando se produjo el alto el fuego, hubo que trasladar a Kuwait al Embajador de España y se le prestó la ayuda necesaria para abrir la Embajada de nuevo. Por último nos hablan sobre la ayuda humanitaria

su trabajo, lo han realizado durante unas maniobras con la Armada, en las que debían lanzar al personal de la UOE del TEAR con sus balsas, para lo cual tenían que coincidir, en medio del mar, con un submarino en inmersión; se trataba de realizar un ejercicio de infiltración en una costa hostil. Reconocen que es muy difícil ejecutar acciones sobre el mar.



Listos para partir hacia el Golfo.

por el hecho de ser españoles; destacando en ello los países árabes.

Seguimos conversando y esto nos ayuda a perfilar muchos detalles del quehacer cotidiano del personal del Ala 31; por ejemplo, el hecho de que su trabajo no termina con el transporte, sino que debe afrontar después la pesada tarea de la descarga del material. En concreto, durante la crisis del Golfo, encontraron mucha ayuda por parte del personal de la Armada. Nos comentan a continuación que "el más difícil todavía" de

En el terreno de lo personal, nos confiesan estar perfectamente identificados con su lema, "estar listos en todo momento para ir a cualquier lugar para llevar o traer cualquier cosa". En lo que respecta a las familias, dicen, con orgullo, que ya están acostumbradas a vernos salir con rumbo desconocido para regresar no se sabe cuándo. Una vez finalizada la misión, el Brigada MAQUEDA ratifica lo dicho con un ejemplo: un día por la tarde se le avisó de un posible viaje a Guinea, lo que significaba dormir en Getafe, en Canarias o

en el aire, camino del continente africano; al final resultó que lo hizo en casa, pues hubo que esperar a que se abriera el aeródromo de Getafe que permanecía cerrado por la niebla.

Finalizamos ya esta entrevista haciendo alusión a uno de los objetos del museo que llamó poderosamente nuestra atención: ¡un botijo!; conmemoraba el primer millón de litros suministrados por los Hércules a los aviones en vuelo.

Desde aquí nuestro agradecimiento a todo el personal del MATRA, por las muchas atenciones que han tenido con la Armada, su permanente disponibilidad y su buen quehacer diario, que hace de su difícil y, en ocasiones, penosa tarea, una labor elogiosa.

VISITA AL ALA 35 DEL EJERCITO DEL AIRE

Apocos kilómetros de Madrid se encuentra ubicada el Ala 35, dentro de la Base Aérea, que el Ejército del Aire tiene en Getafe. Llama nuestra atención una placa grande situada en la entrada de la población, que proclama con orgullo, "Getafe, cuna de la Aviación Española", ésta es, pues, la Base Aérea más antigua de España.

Nos recibe el Coronel don EDUARDO SANCHEZ ALCAIDE, Comandante del Ala 35 y Jefe de la Base. Inmediatamente nos encontramos "como en casa", dada la amabilidad y trato que nos dispensa; despacha con sus subordinados asuntos urgentes y, mientras tanto, nos va informando de la gran satisfacción que ha sido para él y para sus subordinados, la permanente colaboración entre la Armada y el Ejército del Aire, con motivo del conflicto del Golfo.

Personalmente viajará a Egipto y Emiratos Arabes pilotando uno de los aviones del Ala 35, pues le hace mucha ilusión participar en la ayuda que su Ejército está prestando a la Marina; en este sentido tuvimos ocasión de ver cómo preparaba con su dotación el viaje: hora de salida, países a sobrevolar, puntos de toma de tierra para repostar, dejar la carga y descansar; sin olvidar la comida, ya que la longitud del primer vuelo exigía hacerlo a bordo.

En nuestra visita coincidimos con la que realizaban los alumnos de Sanidad del Ministerio de Defensa, por lo que nos unimos a ellos para asistir a la explicación que sobre la



Base impartió el Teniente Coronel don JOSE LUIS MARTINEZ CLIMENT. Así tuvimos ocasión de conocer que el Ala 35 ha estado siempre ligada a la Base Aérea de Getafe. Para nosotros que fue una satisfacción escuchar que la misión de apoyo a la Armada, con motivo del conflicto del Golfo, se realizará con un avión

nuevo, el "CN-235", que sustituye al CASA 212, el cual viene prestando servicio desde el año 1976; este último cumplió las misiones encomendadas a España en Namibia y, en la actualidad, presta un gran servicio en Guinea Ecuatorial.

En este sentido nos contaba el Coronel que cada prototipo de avión



se ha caracterizado por cumplir una misión concreta e importante; a los "CN-235" se les conocerá como los que llevaron a cabo el apoyo a la Armada en el conflicto del Golfo.

El Teniente Coronel MARTINEZ CLIMENT, nos informa que la Base tiene un perímetro de 8,5 kilómetros y en ella se encuentran además del

Ala 35, el 42 Grupo de Reentrenamiento y la 408 Escuadrilla de Guerra Electrónica, así como la proximidad de la factoría CASA (Construcciones Aeronáuticas, S. A.), que utiliza las pistas de la Base para prueba de sus prototipos.

El Ala 35 tiene asignados diferentes misiones, siendo la principal el

apoyo al despliegue de las Unidades de Combate; en un mínimo de tiempo, para hacer posible el control de nuestro espacio aéreo; asimismo colabora en el lanzamiento del personal paracaidista, entre los que se encuentra el de la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) del Tercio de Armada (TEAR); lanzamiento de



Vista general del Ala 35.

cargas; aerotransporte, como la ayuda a la Armada en el Golfo; evacuación de heridos; reconocimiento; vigilancia marítima, etc.

Ya en el año 1911, el Ayuntamiento de Getafe cede los terrenos de la Dehesa para utilizarlos con fines aeronáuticos; en 1921 estos terrenos se afectan al Ejército del Aire; en el año 1955 se crea el Ala 35; y en 1991 se le asignan los nuevos aviones CN-235.

El Teniente Coronel MARTINEZ CLIMENT hace un rápido recuento de los tipos de avión que han pasado por el Ala 35 en los últimos años. Así en 1956 se reciben los DC-3, que sustituyen a los JUNKER-55; poste-

riormente en 1959 los DC-4, en su tiempo, los aviones con mayor capacidad de transporte; en 1962 los primeros aviones fabricados por CASA, los "Azor", engrosan los medios del Ala 35; en 1977 los DC-4 son sustituidos por los Aviocar; C-212, de CASA, se trata de aviones de transporte ligero que han dado un muy alto rendimiento con más de 75.000 horas de vuelo, destacando su labor en Namibia con más de 4.000 horas de vuelo en un año sin fallos. Posteriormente se incorpora los Caribou; y en este año los CN-235.

La Base presta además todo tipo de colaboraciones, como es el controlar y recibir más de 500 aviones

ajenos a la Unidad, procedentes de Europa, Asia y Oriente Medio, que aterrizan para realizar una escala técnica, prestándoseles todo tipo de ayuda. Entre sus actividades destaca la colaboración con los bomberos de la localidad en caso de siniestros dentro de la Zona de Getafe.

En estos momentos el Ala 35 tiene destacados dos aviones en Guinea Ecuatorial en perfectas condiciones operativas, realizándose una estafeta mensual entre Malabo y la isla de Annobon. Estos aviones llevan ya más de 11 años prestando este servicio.

El Ala 35 ha empezado a recibir los T-19 de fabricación nacional, concretamente de la empresa CASA, tienen capacidad para transportar 21 camillas y tiene una autonomía de 2.000 millas, a plena carga. Se le augura un gran porvenir, pues tiene mayor radio de acción y mayor capacidad de carga que su antecesor el Aviocar, que tan buen resultado ha dado y está dando.

Es precisamente con estos aviones con los que se está prestando el apoyo a la Armada en el Oriente Medio, habiéndose realizado hasta este momento, a mediados del mes de abril, 14 misiones con 465 horas de vuelo y transportados 60.000 kilos y 128 personas.

Como dato anecdótico, a uno de los aviones le cogió en pleno vuelo, atravesando la Península Arábiga, el inicio de la guerra.

La estafeta de apoyo a la Armada se inició con carácter semanal, habiéndose pasado al finalizar la guerra, a quincenal. Cada estafeta supone 34 horas de vuelo, con un día de descanso. Componen la tripulación 3 pilotos, 2 mecánicos y un supervisor de carga, que corre con su estiva y centrado, función muy importante pues de él depende la seguridad del avión en vuelo y especialmente en los despegues y tomas de tierra.

Para terminar, queremos recoger nuestro agradecimiento al Ala 35 del Ejército del Aire, por las muchas atenciones que nos han dispensado, porque, en honor a la verdad, durante toda nuestra permanencia en la Base de Getafe nos hemos sentido como en casa.



EL PROYECTO "CUATRO ESTACIONES" EN EL CENTRO DE BUCEO DE LA ARMADA

Entrevistamos al Capitán de Navío don **José María de Seijo Salazar**, Jefe del Centro de Buceo de la Armada, CBA, situado en la Estación Naval de la Algameca en Cartagena; conversador ameno y amante del mundo submarino, nos revela de inmediato temas de gran interés y actualidad sobre este apasionante campo. A nuestra pregunta sobre los proyectos que ocupan al personal del CBA y que resvistan un interés especial para él, nos respondió que el CBA dispone de una Unidad de Investigación Subacuática cuya infraestructura básica permite abordar proyectos de investigación importantes, en el ámbito de las inmersiones a saturación.

Se dispone del casco resistente que puede albergar un "hábitat submarino"; el cual debidamente acondicionado, podría utilizarse como soporte básico del programa, así como de los buques "Poseidón" y "Mar Rojo", para el apoyo en superficie; tal es el caso del proyecto "Cuatro Estaciones".

-¿Podría explicarnos en qué consiste el proyecto "Cuatro Estaciones"?

-Este proyecto está pensado para efectuar permanencias prolongadas a pequeña profundidad y en condiciones fisiológicas de saturación, de un equipo investigador, que dispondrá de una vivienda básica y un

laboratorio. En definitiva, se pretende conseguir que una dotación de 61 buceadores efectúen inmersiones de hasta 25 metros de profundidad, durante 10 días y a lo largo de las cuatro estaciones del año.

Este hábitat submarino constituirá una base de investigación del litoral murciano y permitirá aportar proyectos ligados a los Programas Nacionales de Recursos Marinos y Acuicultura, conservación del Patrimonio Nacional y Procesos de Degradación Ambiental, Salud, etc.

-¿Existen antecedentes similares sobre este proyecto tanto a nivel nacional como internacional?



C. N. Don José María de Seijo Salazar.



“Hábitat submarino”.

-Actualmente en España no existe un sistema similar sobre actividades subacuáticas; en cuanto al extranjero, en los años 60 las grandes potencias se lanzaron a la persecución de un gran reto: conseguir la permanencia humana en este medio.

Nacen así proyectos americanos, franceses, rusos y, más adelante, checoslovacos, cubanos, polacos, alemanes, etc.

Hay que tener en cuenta el enorme interés que reviste para la tecnología subacuática todas estas iniciativas sobre las posibilidades de explotación de los recursos del mar y su fondo, así como las aportaciones que se desprenden de tipo estratégico.

-Hemos visto el interés que representa para la Tecnología Subacuática este tipo de proyectos; pero, ¿qué beneficios pueden obtenerse a nivel social de ellos?

Las inmersiones prolongadas permiten realizar estudios detenidos de los sedimentos depositados en los fondos marinos y proporcionan datos para las prospecciones petrolíferas y de otros minerales. Mediante el reconocimiento submarino de las plataformas continentales, el hombre puede cami-

nar al encuentro de nuevas fuentes de alimentos y energía; por otra parte le abre las puertas para adentrarse en la historia de los pueblos gracias a las exploraciones de pecios y hallazgos arqueológicos que se realizan al mismo tiempo. Como ya he dicho anteriormente, actualmente en España no existe un programa similar al que se proyecta para estas actividades subacuáticas; ninguna Universidad ni organismo, aparte del CBA, desarrolla este tipo de trabajo de investigación en tales condiciones.

-¿Con qué experiencias cuenta el Centro de Buceo de la Armada sobre estos temas?

-Durante el cuatrienio 1972-75, el CBA desarrolló el proyecto "TONOFOND", consistente en 10 experiencias sobre inmersiones a saturación efectuadas en el interior del Complejo Hiperbárico del Centro; lo que equivale a las condiciones que se darían en un hábitat submarino situado a la misma profundidad. Estas experiencias se programaron de forma progresiva, introduciendo de forma sucesiva nuevas condiciones basadas en los resultados obtenidos de las experiencias anteriores.

Las conclusiones de este programa demostraron una magnífica adaptación de los acunautas a estas inmersiones; realizándose observaciones de mucho interés en relación con la narcosis producida por el nitrógeno; posteriormente, dada la importancia de este tema, en 1979 se inició el proyecto "NARCOFOND", en el que se realizaron 12 experimentos con aplicación de test psicológicos sobre inmersiones efectuadas entre 70 y 80 metros, sin llegar a obtenerse conclusiones definitivas. No obstante, este proyecto aportó datos muy valiosos para su aplicación en inmersiones de saturación que hayan de efectuarse en mar abierto, sobre todo en lo referente a mezcla de gases respirables, absorbentes de CO², tablas de descompresión y tratamientos de accidentes.

-¿Podría contarnos cuáles son las especificaciones concretas y técnicas que exige el programa "Cuatro Estaciones"?

-De una forma breve y, sobre todo, evitando en lo posible los aspectos técnicos, le diré que la estructura del hábitat se ha proyectado teniendo en cuenta, no sólo su resistencia, sino también las condiciones

de seguridad en funcionamiento y las características de habitabilidad, dadas las especiales condiciones del trabajo a realizar. El casco incluye tanto las partes exteriores del hábitat, como las interiores, excepto el alojamiento, laboratorio y cámara de buceo. Sus características especiales son: eslora 12 metros, manga 3,6 metros y puntal 4 metros, teniendo un desplazamiento de 121 Tm. y un volumen de 134,5 metros cúbicos.

El alojamiento concebido para 6 personas, dispone de literas; cámara con mesas, sillas, librerías y juegos de esparcimiento, cocina, aseo, etc. Cuenta además con laboratorio, cámara de buceo y un espacio destinado al acceso al interior o salida a mar abierta. Constará de torreta de entrada desde superficie, dos escotillas de salida

para buceadores y alojamiento de estiba para las botellas de buceo y trajes.

Dispone, asimismo, de un cordón umbilical que permite duplicar los servicios de seguridad y una serie de servicios generales, como energía eléctrica, calefacción, frigoríficos, cocina, agua caliente, comunicaciones, etc.

-¿La construcción del hábitat presentará, a su juicio, algún problema especial?

-Pienso que no se presentarían problemas; el único, estudiar las características de los equipos a instalar, pues han de ser capaces de trabajar bajo una presión doble de la normal. También es importante el lastrar el hábitat de forma adecuada, ya que dispone de amplios espacios vacíos.

-¿Cuáles son los posibles campos de investigación que se contemplan en el proyecto "Cuatro Estaciones?"

-Cubren un espectro muy amplio y se centran en campos tales como la medicina en aspectos concretos de Fisiología y Psicología, biología marina y oceanográfica; ingeniería y tecnología; así como aplicaciones de interés civil, como ya hemos visto anteriormente y fundamentalmente en lo relacionado con la atmósfera en los submarinos, acústica submarina y salvamento submarino.

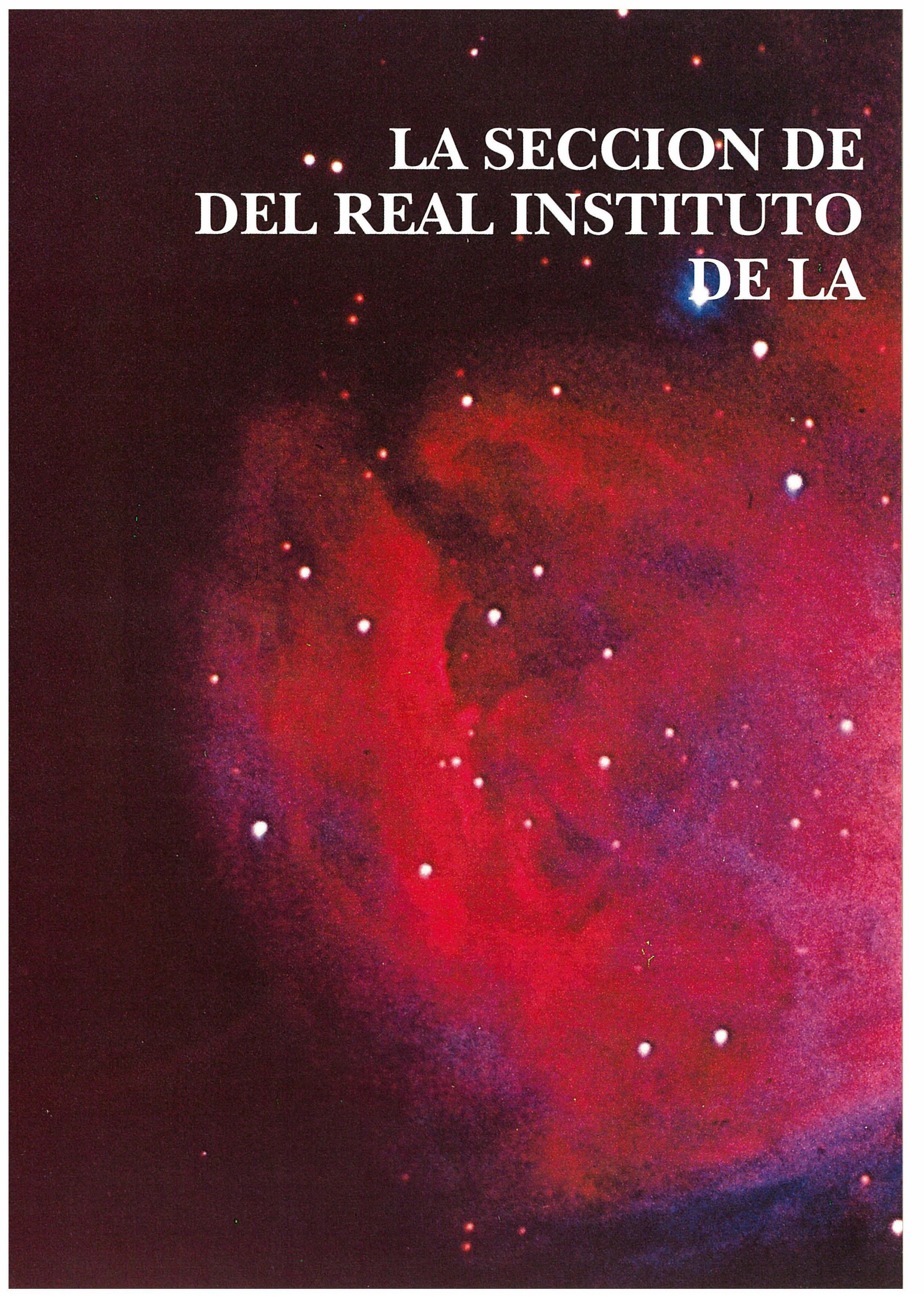
Agradecemos al C.N. SEIJO toda la información que nos ha brindado acerca de este interesante proyecto del Centro de Buceo de la Armada y, por nuestra parte, prometernos estar "al acecho" de cualquier avance que se produzca en su realización.




Examinando el fondo del mar.



**LA SECCION DE
DEL REAL INSTITUTO
DE LA**





ASTRONOMIA Y OBSERVATORIO ARMADA

Constituye la Astronomía una de las cuatro secciones en que se encuentra dividido actualmente el Observatorio; a su frente se encuentra el Primer Observador de la Armada, DON LUIS QUIJANO SANCHEZ, quien nos atiende con una amabilidad y dedicación realmente dignas de agradecer. Don Luis nos explica que la sección que dirige se centra precisamente en la Astronomía de posición y nos concreta "se trata de la determinación de las posiciones de los astros, estrellas y planetas; del estudio de los planos fundamentales del cielo; y del estudio de la rotación de la Tierra".

La sección tiene tres servicios:

- ASTRONOMETRIA MERIDIANA.
- ASTRONOMETRIA FOTOGRAFICA.
- ROTACION DE LA TIERRA.

ASTRONOMETRIA MERIDIANA

El instrumento fundamental para el estudio de la Astronomía de posición es el Círculo Meridiano.

Este instrumento, que se mueve alrededor de un eje horizontal, en el plano del meridiano, es el que da con más precisión la posición de estrellas y planetas. El de San Fernando es el Círculo Meridiano GRUPP-PARSONS y fue instalado en el Observatorio en 1953, habiendo participado en los principales programas astronómicos mundiales.

Entre 1963-1973 participó en la determinación de una red de 40.000 estrellas débiles, distribuidas en el cielo y que sirven de Sistema de Referencia Internacional (SRI) para trabajos de Astronomía fotográfica.

El Observatorio colaboró en la determinación de las posiciones de 3.100 estrellas de la zona comprendidas entre los 10.º y 30.º del Hemisferio Sur.

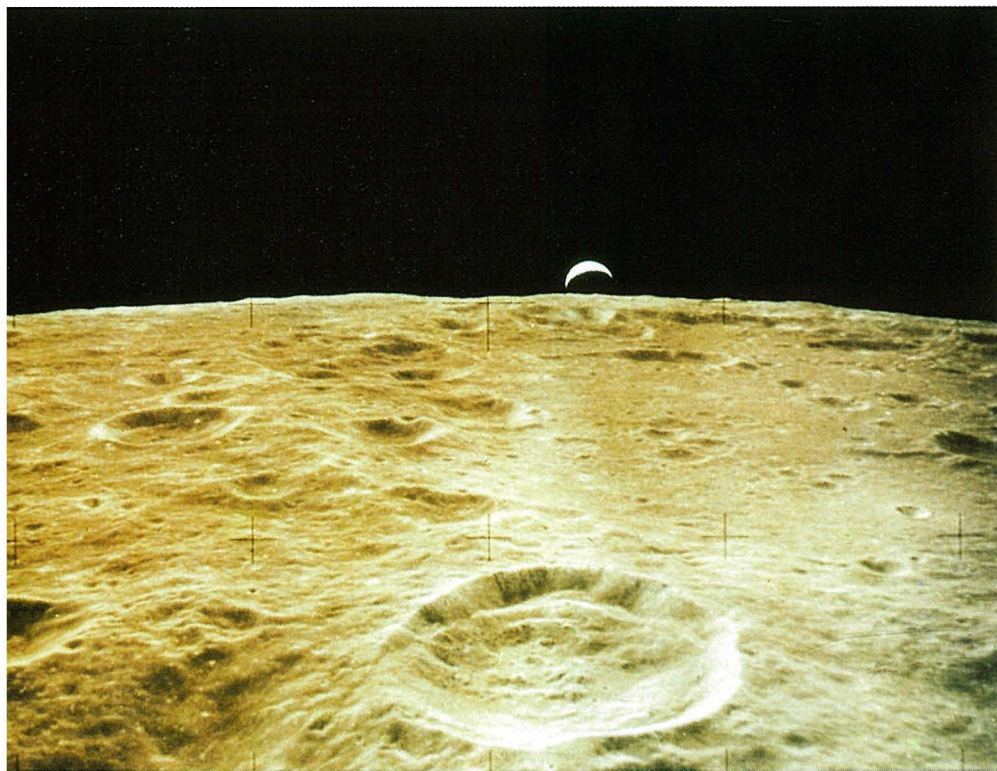


Galaxia en el Universo.

pantes. Por parte del Real Observatorio de la Armada participa su Director y el Jefe de la Sección de Astronomía, que se encarga de la Dirección y difusión científica de los resultados de la observación y de los problemas técnicos y administrativos. Asimismo, trabajan en el proyecto de observadores astrónomos que, con estancias de un mes en el Roque de los Muchachos de la Isla de la Palma, efectúan observaciones, reducen los datos obtenidos y preparan los preliminares que servirán después a los observatorios participantes para la formación del catálogo definitivo.

ASTRONOMETRIA FOTOGRAFICA

El Real Observatorio de la Armada dispone de un astrógrafo GAUTIER, llamado de la Carta del Cielo, porque participó en la obtención de las primeras fotografías de éste y en la formación del primer catálogo de estrellas obtenido por procedimiento fotográfico.



La Luna y la Tierra en su horizonte.

Entre 1973 y 1980 se participó asimismo en el programa NPZT, para determinar la posición de las estrellas que observan en los tubos zemitaes fotográficos (PZT) del hemisferio norte, utilizados para el estudio de la rotación de la Tierra.

Este instrumento ha sido modificado recientemente para conseguir su total automatización, lo que permitirá aumentar su rendimiento y su precisión.

Dentro del Programa de Astronomía Fundamental del Observatorio y, como uno de sus trabajos prioritarios, se puede citar la colaboración con el Observatorio de **Greenwich** y **Copenhague** para la observación y la formación de los catálogos de estrellas y planetas correspondientes, con el Círculo Meridiano automático Carlsberg, instalado en el

Roque de los Muchachos del Instituto Astrofísico de Canarias, en la Isla de la Palma, a 2.400 metros de altura. Este instrumento se instaló en 1984 y desde entonces se han hecho cuatro catálogos con posiciones de estrellas y planetas que constituye uno de los trabajos más importantes en la Astronomía Meridiana a nivel mundial.

El Catálogo número 4 que contiene una recopilación de todas las observaciones efectuadas en el período 1984-1988 contendrá las posiciones de unas 60.000 estrellas que representa la observación de más de 400.000 pasos por el Meridiano.

La dirección de este proyecto la lleva un comité formado por miembros de cada uno de los observatorios partici-



Círculo Meridiano Automático de San Fernando.

En una reunión celebrada en París a finales del siglo XIX y presidida por el Almirante **Mouchez**, Director entonces de su observatorio, y a la que asistió el Director del de San Fernando. El **C.N. don Cecilio Pujazón**, se decidió levantar una carta fotográfica del Cielo, aprovechando las posibilidades que ya entonces ofrecía la fotografía. Se acordó que se utilizara el mismo tipo de instrumentos, editándose un catálogo, que contuviera todas las estrellas hasta la magnitud 12, así como otras placas para la confección de cartas en donde aparecerían todas las estrellas hasta la magnitud

14. A este Observatorio de San Fernando se le asignó la franja de Cielo comprendida entre los 3.º y 9.º del Hemisferio Sur. Esto exigió la obtención de 1.260 placas para el catálogo y otras tantas para la carta. El catálogo de San Fernando contiene 250.000 estrellas, tanto éste como la carta representan un testigo del Cielo de hace un siglo.

Este trabajo de los doce observatorios que participaron en el proyecto, constituye el primer trabajo astronómico de colaboración internacional importante.

Actualmente este instrumento se mantiene operativo, con algunas modificaciones y se emplea en la determinación de posiciones de asteroides, uno de los programas que se desarrolla en colaboración con el Instituto de Astronomía Teórica de Leningrado (ETA) consiste en la determinación de posiciones de 20 asteroides relacionadas, para la determinación de los planos celestes fundamentales (Ecuador y Eclíptica). Otra colaboración internacional importante con este instrumento, junto con la Universidad de Barcelona, ha sido la participación en el proyecto HIPPARCOS, la Agencia Espacial Europea. Con este satélite que fue puesto en órbita el 9 de agosto de 1989 se pretende la determinación de estrellas y planetas, con una precisión de dos órde-

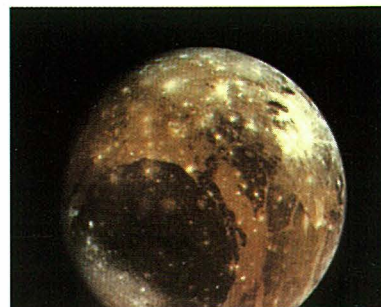
Astrógrafo de la carta del Cielo.

nes de magnitud superior a la que se obtiene en Tierra, lo que permitirá calibrar los instrumentos, como los círculos meridianos ya mencionados. El Observatorio de San Fernando ha participado en este proyecto con la determinación de posiciones de estrellas y planetas por medio del Astrógrafo **Gautier** y con el círculo Meridiano de la Isla de la Palma, para la formación del catálogo de las estrellas y planetas que se van a observar en el espacio. Asimismo y con el Astrógrafo se ha colaborado en un programa para la determinación de posiciones de radiofuentes galácticas en colaboración del Observatorio de PULKOVO. Se fotografiaron cuarenta y ocho zonas del Cielo y servirán de punto de referencia y calificación para la determinación de los movimientos propios de las estrellas contenidas en la placa.

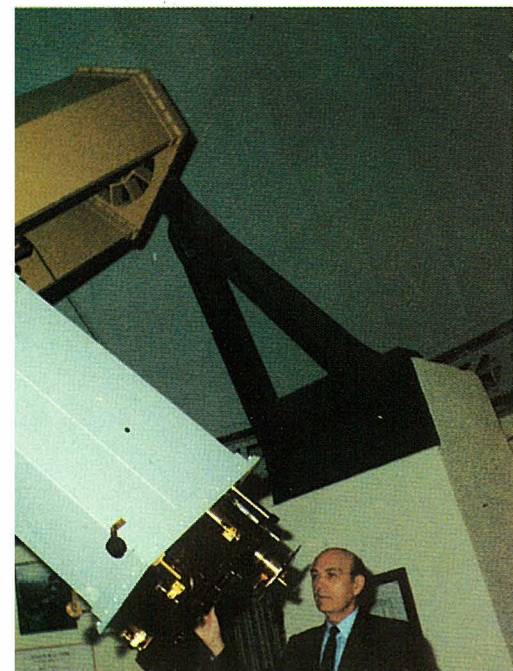
ROTACION DE LA TIERRA

El hombre para navegar se servía y sigue sirviéndose de las posiciones de las estrellas y de la hora. Estos dos elementos se los ha proporcionado tradicionalmente el astrónomo. Siendo uno de los motivos principales que aconsejaron la creación del Observatorio.

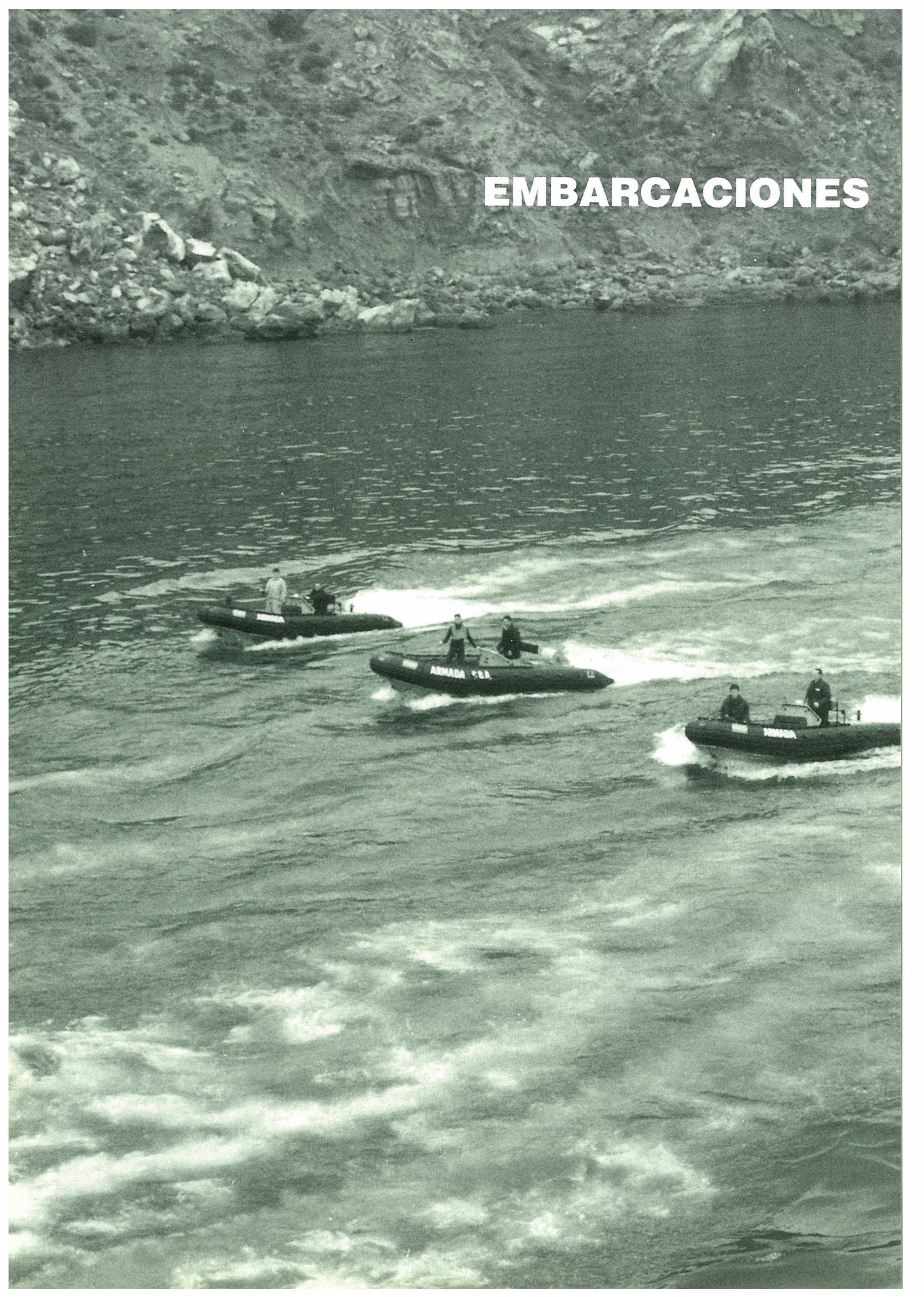
Con el avance de la cronometría y la existencia de los actuales relojes atómicos, corresponde al físico la determinación precisa del tiempo. Sin embargo, el astrónomo, puede ahora determinar las variaciones de rotación de la Tierra partiendo del avance de la cronometría; con la aparición de los actuales relojes atómicos, que permiten una medición muy precisa del tiempo, se puede determinar la variación de la rotación de la Tierra; para estos estudios el Observatorio cuenta desde 1968, con el Astrolabio impersonal DANJON (antiguo Director del Observatorio de París). Con este instrumento, se ha colaborado con la Oficina Internacional de la Hora (BIH) y el Servicio Internacional del Movimiento del Polo (IPMS); habiéndose determinado también posiciones de planetas, lo que ha contribuido a mejorar sus efemérides. Actualmente se la está modificando para convertirlo en un instrumento que permitirá observar los planetas y las estrellas, para la formación de catálogos y estudios de aquéllos.



Júpiter



EMBARCACIONES



SEMIRRIGIDAS



A veces los artículos son fruto de la casualidad, como éste que ahora ve la luz.

Nos encontrábamos en el despacho del Capitán de Navío Jefe del Centro de Buceo de la Armada cuando un Ofi-

cial comentó una información recogida en el periódico "La Verdad" de Murcia, en la que se comentaba el hecho de que la Corbeta "Infanta Cristina" había abordado un mercante, a petición de un barco americano ante la difi-

cultad que presentaba para ellos, debido al mal estado de la mar.

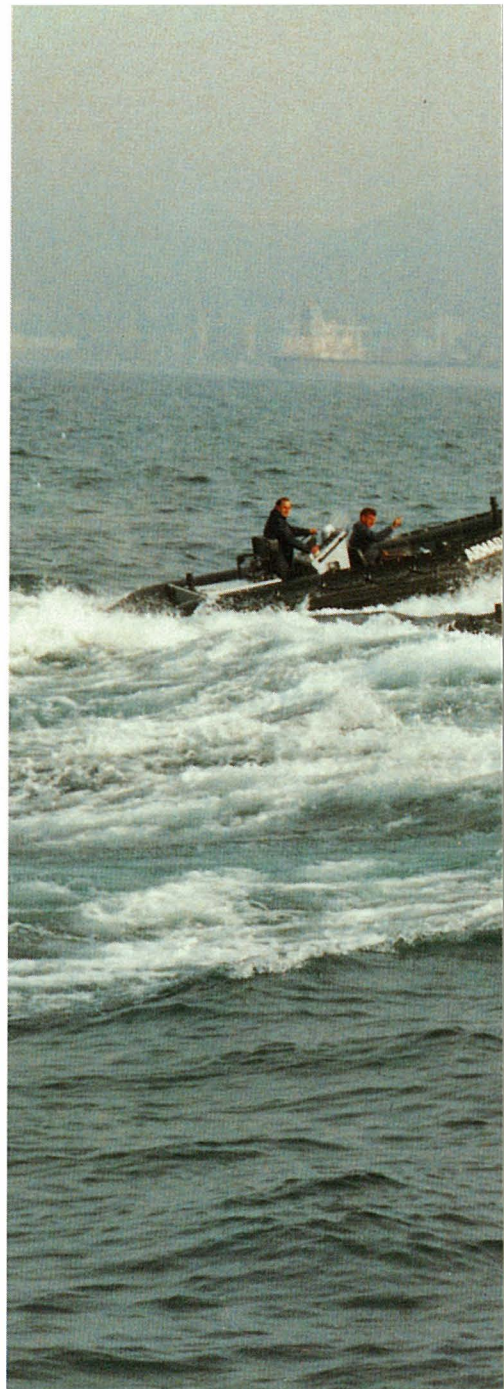
El Capitán de Navío SEIJO, Jefe del CBA, corroboró que para la corbeta había sido posible cumplir la misión, al dis-

poner de **EMBARCACIONES SEMIRRIGIDAS** con motor intrabordo, y siguió explicándonos que la iniciativa para la adquisición de estas embarcaciones nace en el Centro de Buceo, como una necesidad de contar con una embarcación fiable para desarrollar sus actividades en caso de mal tiempo y que sustituyera a los botes rígidos o lanchas neumáticas en los auxilios que las unidades de buceo deben prestar en condiciones precarias.

Después de probar diferentes prototipos, la Armada se

En el año 1988, se presentó en el Salón Náutico de Barcelona una embarcación de este tipo con el nombre de "Armada", y hoy las tienen la Cruz Roja del Mar, la Guardia Civil, Protección Civil, etc.

En la Antártida actuaron por primera vez estas embarcaciones a bordo del B/O "Las Palmas", con motor diesel, aunque algunos pensaban que no se podía utilizar este tipo de motor, dadas las bajas temperaturas existentes, y demostraron sus magníficas condiciones para operar en todo tipo de medios.



decidió por una embarcación de 6 mts. de eslora, tipo "Zodiac" y motor "Volvo" y por otra de 5,20 mts. tipo "DUALRY" y motor "Yamaha". Se han ido dotando de ellas a los buques de la Armada, habiendo sustituido en el Portaaviones "Príncipe de Asturias" al helicóptero en las maniobras de salvamento del piloto que caiga a la mar.

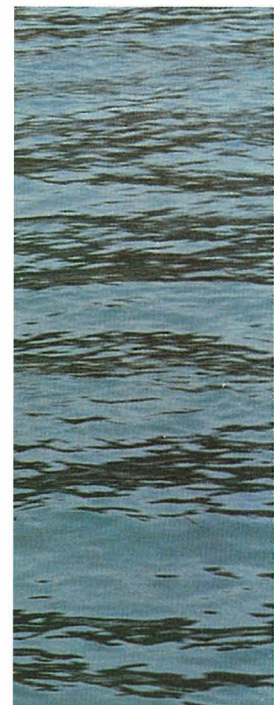
Sus características fundamentales son: contar con un casco muy resistente y poco pesado, capacidad para varar en playas, motores muy fiables, dirección hidráulica y cola abatible. Es una embarcación que tiene una gran seguridad de maniobra.

Probando los diferentes prototipos.





Navegando en aguas de Cartagena.



**También
navegaron
por los
mares de la
Antártida.**



PRESENCIA DE LA ARMADA EN EL SALON NAUTICO DE BARCELONA



Momento de la inauguración del Salón Náutico.

El Salón Náutico de Barcelona ha celebrado su 29.^a edición y, una vez más, la Armada ha estado presente en el mismo con un Stand dedicado, en esta ocasión, a la Vela. Indudablemente es ésta una de las actividades marineras que más ha favorecido el interés por los deportes náuticos.

Sobre este tema y sobre la participación de la Armada en el Salón Náutico de Barcelona, charlamos con don Jorge Salvat, actual Presidente del mismo, quien nos cuenta que el Salón nace a instancias de un grupo de amigos entu-

siastas de la mar y de los deportes náuticos, que deciden promocionar esta afición en Cataluña y resto de España.

Su primer Presidente fue don Antonio Samaranch, quien ostentó este cargo durante quince años. Desde un principio se quiso contar con la presencia de la Armada en el Salón Náutico y, para ello, se pusieron en contacto con el entonces Ministro de Marina, Almirante Pedro Nieto Antúñez que, como persona inteligente, supo valorar esta invitación que se le brindaba y sumó su colaboración a este magnífico proyecto.

Esta primera colaboración de la Armada con el Salón Náutico ha ido incrementándose con el tiempo.

Tradicionalmente los diferentes Ministros de Marina y, posteriormente, los Almirantes Jefes del Estado Mayor de la Armada, han asistido a la inauguración del Salón Náutico, que ha contado con la presencia de S.M. el Rey, quien no olvida su cita anual con el Salón.

Su actual Presidente es don Jorge Salvat; con él tuvimos ocasión de charlar y rememoró las "horas bajas" del recreo

náutico, debido a la escasez de embarcaciones y a la muy incipiente afición. Todo ello ha experimentado en estos treinta años un enorme desarrollo. "Por su parte -nos cuenta don Jorge- la Armada ha ido intensificando su colaboración con el Salón Náutico; primero, con la presentación de un "stand" de gran calidad y, posteriormente, con sus "Bautismos del Mar" que, cada año, permite a unos 10.000 niños catalanes disfrutar y conocer sus buques, como protagonistas invitados". También se refirió a la reciprocidad que existe entre uno y otro, ya que "el Salón Náutico ha colaborado en las Semanas Navales que se han celebrado en Barcelona, así como en los Desfiles de las Fuerzas Armadas, entregas de Banderas de Combate a las diferentes Unidades de la Armada, etc.". Entre otras cosas, el actual Presidente del Salón Náutico, alabó la iniciativa de la Armada al crear la Comisión Naval de Regatas, como órgano promotor de la afición al deporte de la vela y escuela de formación de regatistas: "esto, sin duda, ha contribuido eficazmente a aumentar la participación en las diferentes regatas y ha arrastrado a muchos armadores y Clubes Náuticos a tomar parte en dichas competiciones, tanto nacionales como internacionales". Hizo referencia después a la entrega de la Bandera de Combate al P/A "Príncipe de Asturias" por parte del Salón Náutico, "como una continuación de lo hecho en su día al P/A "Dédalo".

El "stand" de la Armada en el Salón Náutico

Al abordar el tema de la participación de la Armada en el Salón Náutico de Barcelona, debíamos hablar con la persona que, por razón de su destino, Jefe de la Oficina de Relaciones Públicas del AJEMA, tiene bajo su cargo tal responsabilidad: El Coronel de Intendencia, Rafael Estrada Giménez.

-¿Cómo se produjo la presencia de la Armada en el Salón Náutico de Barcelona?

-Hace aproximadamente 30 años que se viene celebrando el Salón Náutico en la Ciudad Condal, y hace 23 que la Armada toma parte en el mismo.

-¿Cuál es la razón que ha movido a esta participación de la Armada?

-Esta participación puede entenderse desde una doble vertiente; por un lado, la Armada es consciente de la afición y vocación marinera del pueblo catalán en general, que le mueve a interesarse por todo lo relacionado con la mar. Esto se puede verificar en la cantidad de licencias que tienen de barcos de vela, que luego participan en las distintas regatas a nivel nacional e internacional y el número de Capitanes de Yates con que cuenta la Asam-



Stand de la Armada en el Salón Náutico.

blea de Capitanes de Yates de Cataluña que, proporcionalmente, es muy elevada. Por otra parte, la Armada siempre ha estado vinculada a Cataluña por muchas razones; una de ellas es el hecho de ser el sector Naval de Cataluña, una parte importante dentro de la Zona Marítima del Mediterráneo, en aspectos trascendentes del comercio marítimo, industria, etc., ocupando un lugar destacado en esas vertientes sociales, razón por lo cual se deja sentir en el espíritu de su gente, pues comprende quizás mejor que otras regiones la razón de ser de la Armada.

-¿Qué objetivo se persigue conseguir con la participación de la Armada en una exhibición de carácter fundamentalmente comercial?

-La Armada pretende, en primer lugar, acceder a la invitación que recibió, hace ya muchos años, por parte de la sociedad catalana en general, concretizada en su sector industrial; el cual, a través de ese Salón Náutico, adquiere una proyección internacional muy importante. Por ello, naturalmente, las instituciones oficiales deben colaborar con esas actividades de las que se desprenden indudables beneficios económicos. Por su parte la Armada promueve dentro de nuestro país el fomento de la industria nacional, no sólo en el campo concreto de la vela, sino también a otros niveles genera una demanda de artículos y tecnología muy diversa, al igual que el resto de los ejércitos; en ese sentido tiene, como vemos, una participación muy importante en el campo de la industria y la tecnología nacional. Por otra parte, además de colaborar con las instituciones públicas catalanas, la Armada desea abrir una ventana de comunicación con el pueblo catalán que, tradicionalmente, como ya he dicho, ha demostrado un interés real hacia la Armada y su entorno. Quiero hacer constar también que nuestro "stand" es uno de los más visitados del Salón

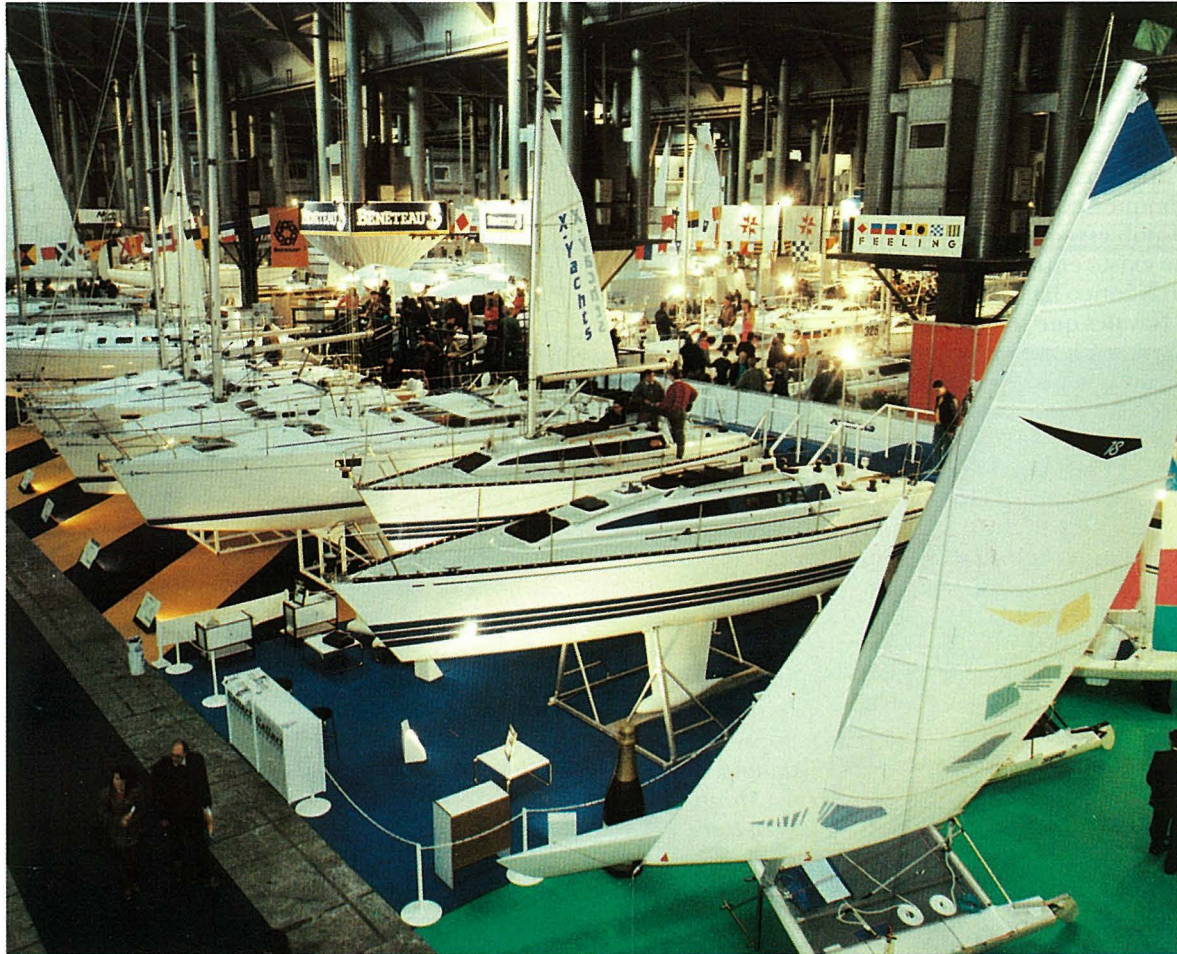
Náutico, tal vez por ser también uno de los más vistosos y mejor montados, aunque esté mal que yo lo diga. Nuestros pabellones están muy pensados y decorados de una forma didáctica y asequible. Hay que pensar que, si los demás pretenden vender sus productos, nosotros pretendemos con nuestro stand "vender" nuestra imagen, ya que es visitado, por término medio, por unas 40 ó 50.000 personas.

-A la hora de efectuar el diseño del "stand" que acogerá la exposición de la Armada, ¿qué factores se tienen en cuenta?

-En primer lugar, cada año se escoge un tema principal que servirá de soporte al "stand" y que será aprobado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada; el cual ha podido ser propuesto por esta Oficina de Relaciones Públicas o, como ha ocurrido muchas veces, a propia iniciativa del Almirante. En el caso concreto de este último año, el tema central fue "La Vela en la Armada". En general se procura escoger un tema que, por su actualidad, se acerque más fácilmente a la sociedad civil.

-¿Qué medios se utilizan para el montaje de nuestro pabellón?

-Una vez aprobado el tema central por el AJEMA, se pide la colaboración del Coronel de Intendencia don Antonio Molins, muy conocido en la Armada por su faceta de gran pintor; a mi juicio un estupendo acuarelista. Posee además unas cualidades artísticas sobradamente demostradas que le hacen la persona más idónea para llevar a cabo el diseño del "stand"; así que, prácticamente desde que comenzó esta colaboración de la Armada en el Salón Náutico, ha sido siempre él quien se ha encargado de hacerlo, por lo que tiene ya una gran experiencia. A partir de su actual situación, como retirado de la vida militar



Vista parcial del Salón Náutico de Barcelona.



activa, ha montado un estudio en Madrid en el que trabaja y pone en práctica sus conocimientos artísticos, lo que le ha permitido reflejar su sentido de la estética y su gusto de manera brillante. Además de esta colaboración, disponemos de la eficiente ayuda del Alferez de Navío don Miguel González Carrillo que, igualmente, lleva muchos años encargándose del traslado del material, montaje, vigilancia y atención general del pabellón; así como de procurar los cuidados precisos para retornar todos los materiales y objetos de la exposición a su lugar de origen, lo cual es tarea muy delicada, pues, en ocasiones, se han llevado piezas de gran valor artístico y económico.

El éxito del pabellón de la Armada está más que contrastado a lo largo de su participación en el Salón Náutico de Barcelona y se debe, en gran medida, al pueblo catalán, que estima y valora esta colaboración y a las personas que hacen posible su "puesta en escena".

LA OFICINA DE VALORACION Y ADIESTRAMIENTO A FLOTE (OVAF) DE LA FLOTA

Se entenderá por Flota el núcleo fundamental de la Fuerza de la Armada, constituido por el conjunto de buques de superficie, submarinos, aeronaves, tropas de Infantería de Marina, Centro de

Adiestramiento e instalaciones navales en tierra, puestos a las órdenes de un Almirante del Cuerpo de la Armada.

Indudablemente la razón de ser de la Armada es su Fuerza Naval, representada por sus medios de combate aeronavales y las unidades de Infantería de Marina; el hecho de que la mayoría de estos se encuentren integrados en la Flota, hacen de ésta el elemento principal de la Armada.

Es responsabilidad del Almirante de la Flota (ALFLOT), atender el adiestramiento de las dotaciones de las unidades que se encuentran bajo su mando, de forma que les permita estar alistadas en todo momento para participar en las misiones y lugares que el Mando determine.

A este adiestramiento colabora de forma eficaz la Oficina de Valoración y Adiestramiento a Flote (O-

VAF). La escogemos pues, como un elemento que ha contribuido a la presencia de nuestros buques en el Golfo.

La OVAF inicia su andadura a finales de los cincuenta y se pasa a unos seis buques de la Flota al año, además de a los que dependen de los Almirantes Jefes de las Zonas Marítimas. Se suele realizar a dos buques al mismo tiempo a fin de aprovechar al máximo las colaboraciones necesarias para los ejercicios, entre las que cabe reseñar las del Ejército del Aire.

La Oficina de Valoración estaba ubicada inicialmente en Cartagena; en la actualidad ocupa un lugar en la Base de Rota, bajo la dependencia directa del Almirante de la Flota.

COMO SE REALIZA UNA VALORACION

En el Plan de Adiestramiento de la Fuerza que se programa para cada semestre, se contempla qué buques y en qué fechas han de pasar su OVAF. Conocido este dato es preciso estudiar el calendario para deducir las fechas hábiles disponibles; después se realizan los contactos oportunos para conseguir las colaboraciones necesarias de buques de superficie, aviones y submarinos.

Posteriormente se proporciona al buque un listado de actividades para su preparación. Este preadiestramiento del buque le permite ir perfilando la Valoración, pues ésta va a ser de lo más escrupulosa y conviene no dejar nada al azar.



Un helicóptero toma sobre la cubierta.



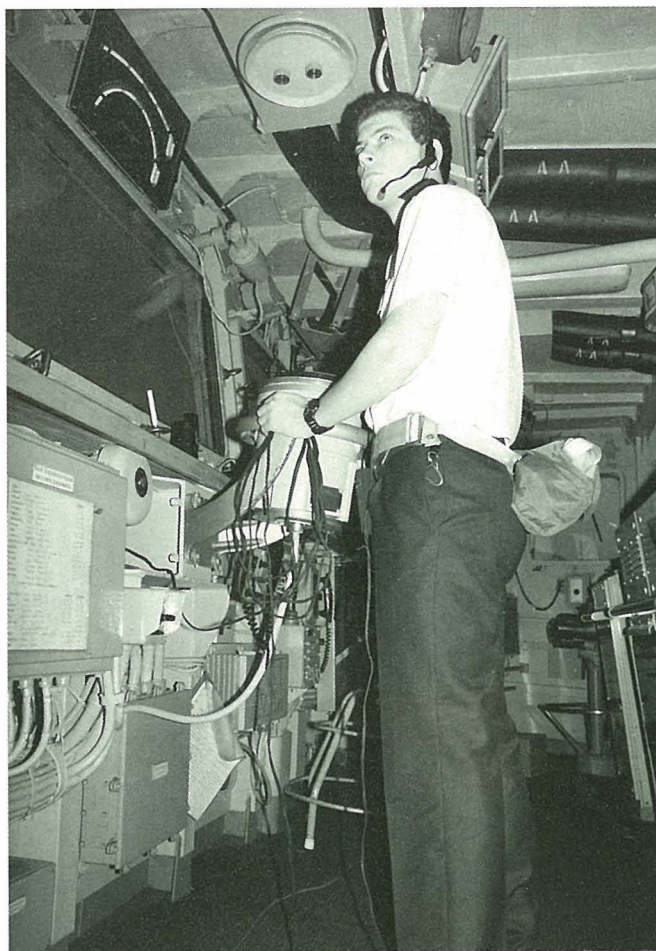
Todos en sus puestos.

Estos ejercicios de Valoración de las unidades se inician con dos semanas de ejercicios en puerto, aprovechando los simuladores existentes en escuelas y centros próximos (por ejemplo en el CPT/CIA de la Flota en Rota); posteriormente, y con el personal de la OVAF embarcado, pasan cinco semanas en la mar con más de diez horas de trabajo diario. Al principio interviene en el ejercicio cada destino por separado; más tarde se incorporan otros y, finalmente, la dotación completa responde a los ejercicios conjuntos de superficie, aéreos y antisubmarinos, simulándose impactos de proyectiles, misiles y torpedos, incendios, problemas en máquinas, etc.; así como las consiguientes bajas que puedan producirse en los "enfrentamientos", desde el Comandante, a los marineros.

Terminado el ejercicio se procede, en primer lugar, a la valoración por destino y luego a la valoración global; siendo preciso aprobarla individualmente y en conjunto. El sistema de valoración es totalmente objetivo, pues viene determinado por muchos factores y coeficientes. Todos constatan un hecho cierto, el que los barcos estén permanentemente adiestrados y listos para cumplir cualquier misión que les pueda ser encomendada. La OVAF permite, sin embargo, descubrir a los Comandantes los pequeños fallos que, una vez subsanados, garanticen la total "puesta a punto" de sus buques. La Valoración permite también conocer al Mando el estado operativo de cada buque, haciéndose constar las deficiencias a corregir de personal, aprovisionamiento, mantenimiento, adiestramiento, etc.

Un ejemplo del detalle al que se descende en la valoración de los buques, es el hecho de que un marinero en un ejercicio contraincendios no lleve los pantalones metidos dentro de los calcetines, ya que es ésta una precaución para evitar que una chispa pueda introducirse por una pernera. Esto no será motivo de suspenso, pero sí de una nota negativa. Desde fuera, todo esto pudiera parecer una exageración; pero es preciso hacer constar que cualquier descuido, por pequeño que sea, cometido en una situación real de peligro, puede tener graves consecuencias. Esto es precisa-

Atento a la maniobra.



Zafarrancho de combate.

mente lo que se intenta evitar con la OVAF.

Es corriente que las dotaciones experimenten cierta tensión ante la "gran prueba"; poco a poco van comprendiendo que se trata fundamentalmente de colaborar en un mejor adiestramiento y, al poco tiempo, la dotación del barco y el personal de la OVAF se encuentran unidos en un solo equipo y movidos hacia un fin común.

OPINIONES DE UN OFICIAL RESPECTO A LA OVAF

—“La primera impresión que se siente al recibir el comunicado de que tu barco deberá pasar la Valoración, es la de cierta preocupación por los resultados. Se une a ello el hecho de que son muchos días de una gran tensión de trabajo, con salidas a la mar muy seguidas y con un programa muy denso en su ejecución; añadiéndose a las diez horas de ejercicios diurnos, diversos ejercicios nocturnos y aumentando en complejidad a medida que pasan los días, lo que te mantiene en una continua tensión al estar pendiente de cualquier incidencia. Por otra parte se considera altamente positiva esta prueba ya que, gracias a ella, se adquiere la soltura necesaria para resolver cualquier situación que se presente en la circunstancias más adversas.”

“Deseo hacer resaltar la intervención de los Suboficiales veteranos de la OVAF, ya que te brindan la oportunidad de aprender mucho de su experiencia, que se dirige a esos pequeños detalles que a tí se te puedan escapar. Considero que son una pieza indispensable en el engranaje de la Armada,” nos manifiesta este Oficial.

LA OVAF VISTA POR UN OFICIAL DE ENERGIA Y PROPULSION

—“Reconozco también que la valoración se inicia con cierta preocupación, porque se pretende alcanzar una buena calificación. Se persigue solucionar el más pequeño inconveniente, por lo que de este adiestramiento se sale siempre mejor que antes de empezarlo. En relación con las máquinas, se simulan averías imposibles de realizar fuera del período de la OVAF, por lo que es doblemente interesante. Todos ponemos el mayor interés por conseguir los mejores resultados, conscientes



Apagando un fuego, por si algún día se hace necesario realizarlo a bordo.

de la importancia que tienen estas pruebas y de su incidencia positiva en la operatividad de los barcos”.

LO QUE OPINAN ALGUNOS SUBOFICIALES DESTINADOS EN LA OVAF

“Al comienzo de los ejercicios en la mar, recibes la impresión de ser mirado con cierto recelo por los compañeros de la dotación, pues nos consideran en cierta forma el ju-

rado que habrá de calificarles; se hacen ejercicios inéditos para ellos y es de destacar la sana competencia que se establece entre los diferentes destinos; todos desean ser los mejores. Nos preguntan las notas e intentan descubrir nuestras anotaciones. Sin embargo, al finalizar los ejercicios, predomina entre todos una atmósfera de gran camaradería”.

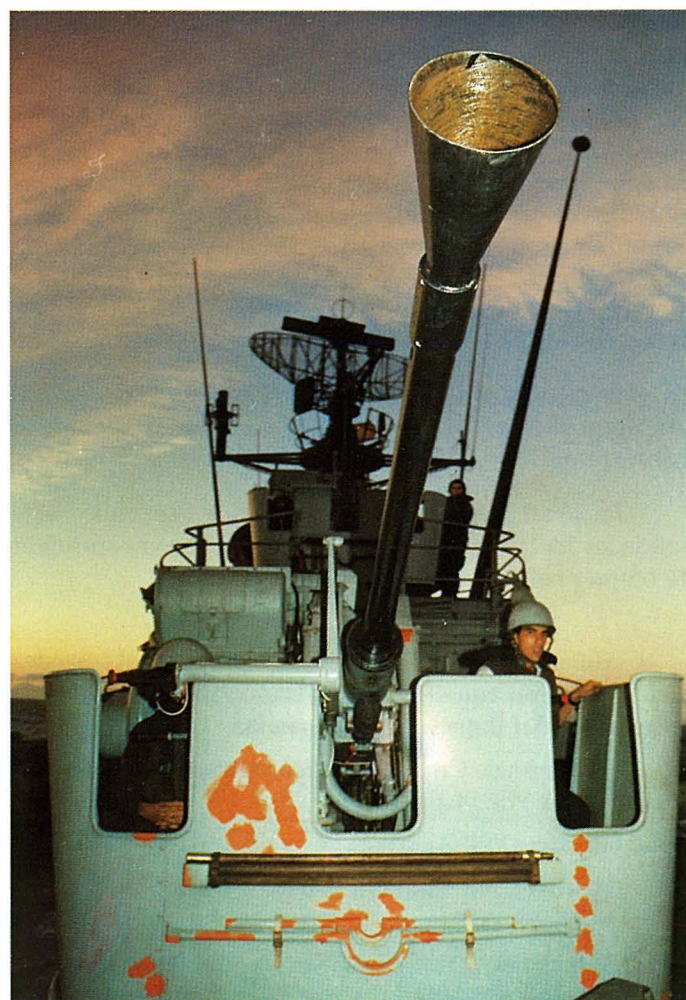
Recuerdan la despedida que le dieron en uno de los barcos, duran-

te la “copa de vino español” que cerraba la Valoración; de pronto sonó por los altavoces la conocida canción “Devórame otra vez”, que, sin lugar a dudas, era la forma más cariñosa y alegre de decirles adiós, llena de humor y simpatía.

Sólo nos queda ya un único comentario, estas valoraciones son comunes en todas las Armadas occidentales. La razón de ser es mantener el adiestramiento al máximo nivel y realizar un elevado número



En plena prueba.



de ejercicios con toda clase de medios, en todo tipo de ambientes y durante un número de días elevado.

El buque entra en la OVAF, normalmente en un buen nivel de adiestramiento, prueba de esta afirmación es el papel digno que siempre desempeñan nuestros barcos en cuantos ejercicios realizan con Armadas de la OTAN; no obstante, salen de la valoración con una mayor mentalización y soltura ante las situaciones más diversas.

UN SEGURO A TODO RIESGO

El mando siempre ha sentido una especial preocupación por preservar la integridad del personal, quizás porque es consciente de los peligros potenciales que encierran las armas y el material que se tiene que manejar. No obstante, existen accidentes que pueden causar lesiones o muertes; accidentes muchas veces ajenos al servicio y de los que suceden a cualquier persona independientemente de la profesión que ejerza; como puede ser una enfermedad, los accidentes de tráfico, etc.

El Ministerio de Defensa, como los Cuarteles Generales de los diferentes Ejércitos y la Armada, no es ajeno a esta preocupación, por lo que en su día inició las gestiones pertinentes para intentar paliar en lo posible los accidentes, en especial, aquéllos que afectan al personal militar no profesional, ya que por su edad y falta de conocimientos específicos, son los más vulnerables y menos protegidos.

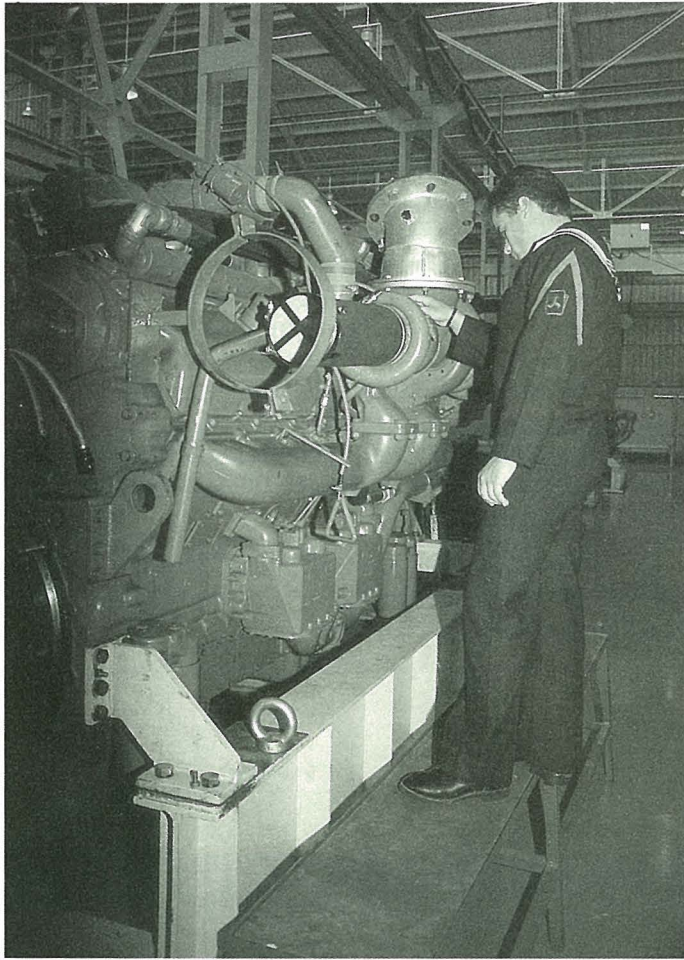
Para resolver los accidentes se han tomado medidas en distintos niveles: Se contempla la disminución de su número en lo posible, incrementando la seguridad y concienciando al personal sobre el valor de éste; por ejemplo, se controló con mayor rigor, la hora de regreso a los francos, especialmente del personal que pernocte fuera de los buques o acuartelamientos, se establecieron planes de educación vial, se han impartido campañas de sensibilización sobre el tema, y se ha incidido de forma especial en la necesidad de extremar la seguridad en las guardias de centinela, ejercicios de tiro, ejercicios tácticos, que por sus características, impliquen riesgo; cabe resaltar la norma de que la seguridad del personal y material, predomine sobre cualquier otro concepto en los ejercicios.

Recogemos ahora de forma resumida los aspectos más importantes del Seguro y qué personal se encuentra cubierto por él:

- Personal de reemplazo, Voluntarios Especiales Modalidades "A" y "B" mientras no adquieran la condición de tropa profesional.
- Alumnos de las Escuelas mientras tengan tal consideración (excepto aquéllos que ya eran militares profesionales antes del ingreso en la Escuela).
- Marinería de Cruz Roja, mientras estén realizando el período básico de instrucción.
- Guardia Civil Auxiliar.
- Guardia Civil Alumno, mientras estén en la Academia y en prácticas.
- Personal de IMEC e IMERENA durante los períodos de formación y prácticas.



Cualquier momento tiene su riesgo.



El período de cobertura del citado Seguro, es desde que se incorpora a filas, hasta que pasa a la Reserva (incluidos viajes de incorporación y de regreso a su domicilio), mientras el seguro esté en vigor (en principio sólo para el año 1991 pero se piensa continuar, bien con la Unión y el Fénix o con otra compañía).

RIESGOS CUBIERTOS

FALLECIMIENTO: Por cualquier causa, incluido suicidio o enfermedad, sean o no en "acto de servicio".

INVALIDEZ ABSOLUTA PERMANENTE: Pérdida orgánica o funcional de miembros o facultades, cuando no sea en acto de servicio se aplicará el R.D. 1234/1990.

INDEMNIZACIONES: Por fallecimiento: 2.000.000 de pesetas. Por pérdida orgánica o funcional de miembros o facultades: según baremo sobre el capital asegurado por invalidez permanente.

BENEFICIARIOS: Por fallecimiento: Quienes hayan sido designados en el boletín de adhesión por el Asegurado, si no hay designación la Ley establece:

- El cónyuge asegurado.
- Los hijos de éste, por partes iguales.
- Los padres supervivientes.
- Los hermanos del asegurado, por partes iguales.
- Las personas que en derecho les corresponda.

Por invalidez: El propio asegurado.

A la cobertura del seguro (2.000.000 de pesetas) se uniría lo correspondiente a lo dispuesto en el R. D. Legislativo 670/1987 y R. D. 1.234/1990, si es sostén de familia.

En cuanto a los fallecidos entre 1-1-1985 y 31-12-1990; es decir, en los últimos cuatro años, que no estén cubiertos por el Seguro, se les aplica lo dispuesto en:

- R. D. Legislativo 670/1987.
- R. D. 1.234/1990 Ley 31/1990.

DOCUMENTACION A PRESENTAR

POR FALLECIMIENTO:

- Certificado de haber inscrito la defunción en el Registro Civil correspondiente.
- Designación de beneficiarios (lo envía la Unidad donde estuvo destinado).
- Fotocopia compulsada del libro de familia donde figuren los beneficiarios.
- Fotocopia compulsada del DNI y NIF de los beneficiarios y del asegurado. Si no hay designación de beneficiarios, certificado de últimas voluntades expedido por el Ministerio de Justicia.

POR INVALIDEZ:

- Certificado médico de incapacidad.

Los documentos se pueden presentar en la Unidad donde estuvo destinado el asegurado o en el Gobierno Militar de la provincia donde residen los beneficiarios, o en el MINISDEF (Subdirección General de Prestación del Servicio Militar, Paseo de la Castellana, 109, 28071 Madrid). Pudiéndose entregar en mano o enviarlos por correo certificado.

COMO SE COBRA:

La Compañía de seguros, envía al domicilio del beneficiario un talón nominal por importe del primer pago inicial (1.500.000 pesetas), en caso de fallecimiento; cuando él o los beneficiarios han efectuado la autoliquidación en Hacienda).

DISPOSICIONES LEGISLATIVAS

* R.D.L. 670/1987, de 30 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de Ley de Clases Pasivas del Estado ("B.O.E." 126 del 27-5-87).

* R.D.L. 1.234/1990, de 11 de octubre, por el que se regula la concesión de pensiones e indemnizaciones del régimen de Clases Pasivas del Estado a quienes prestan el servicio militar y a los alumnos de los Centros Docentes Militares de Formación ("B.O.E." del 18-10-90). Ley 31/1990, de 27 del 12, de Presupuestos Generales para 1991. Orden 13/1991, de 7 de febrero, por la que se delegan facultades en materia de concesión de pensiones e indemnizaciones del régimen de Clases Pasivas del Estado a quienes prestan el Servicio Militar y a los alumnos de los Centros Docentes Militares de formación ("B.O.E." 34 del 18-2-91).

* Póliza del Seguro Colectivo de Vida núm. 219.296 suscrita por el Ministerio de Defensa con la Compañía "La Unión y El Fénix Español".



Con armas y sin ellas puede venir el accidente.



SISTEMA DE COBERTURA DE ACCIDENTES

ENTRE 1985 Y 1990 (a.i.)

DESDE 1-1-1991

ACTO DE SERVICIO

Fallecidos

- * RDL 670/1987 | Si es sostén de
- * RD 1.234/1990 | familia
- * Si no genera pensión, se aplica Ley 31/1990 disposición adicional 7.^a

Invalidez o lesiones

- * RDL 670/1987
- * RD 1.234/1990

NO ACTO DE SERVICIO

Fallecidos

- * Ley 31/1990 disposición adicional 7.^a

Invalidez o lesiones

- * Sin cobertura

ACTO DE SERVICIO

Fallecidos

- * Seguro colectivo de vida.
- * RDL 670/1987 | Si es sostén
- * RD 1.234/1990 | de familia

Invalidez o lesiones

- * RDL 670/1987
- * RD 1.234/1990

NO ACTO DE SERVICIO

Fallecidos

- * Seguro colectivo de vida.

Invalidez o lesiones

- * Seguro colectivo de vida.

LA FLOTILLA DE DRAGAMINAS ESTRENA NUEVA BASE EN CARTAGENA

En el mes de agosto pasado, la Flotilla de Dragaminas, basada desde 1973 en la Estación Naval de Porto Pi, en Palma de Mallorca, se encontraba en pié de marcha ultimando los preparativos para efectuar su traslado a la que será, a partir de entonces, su nueva residencia: CARTAGENA

Han pasado ya algunos meses desde que se recibiese en la Flotilla de Dragaminas la orden para el traslado de su base. Ahora cuando todo se ha formalizado y la normalidad se ha impuesto en la labor diaria, entrevistamos al C.N. Vicente Cuquerella Jarillo, Comandante de la Flotilla de Medidas Contra Minas en aquel momento (actualmente ocupa el cargo de Jefe de la Sección de Logística del EMA), sobre quien recayó la siempre difícil tarea de efectuar el traslado de una base a otra y lidiar con los problemas lógicos de acoplamiento de su personal, por el que siempre se ha preocupado de una forma especial.

--Comandante, ¿puede decirnos qué razones han aconsejado el traslado de la Flotilla a Cartagena?

--La razón fundamental se ha debido a un criterio de economía de medios y de estrategia.

Aún cuando la Estación Naval de Porto Pi se encontraba en pleno crecimiento, lo cierto es que nosotros carecíamos de medios imprescindibles de careneo y de apoyos informáticos para los sistemas con los que se han dotado a nuestros barcos últimamente. Todo esto unido a la necesidad que tenían nuestros barcos de trasladarse periódicamente a Cartagena para efectuar las reparaciones que no podían realizarse en Porto Pi, por requerirse la intervención directa de las empresas encargadas de su mantenimiento a un cierto nivel, significaba una elevación de costes importante. Por otra parte, existía el problema generalizado del personal destinado en la Flotilla, sobre todo para los Cabos; aunque el cambio también ha perjudicado a algunas familias que, desde hace años, se encontraban destinadas en Palma y, por lo tanto, estaban totalmente afincadas en aquella maravillosa isla; pero, como es lógico, es imposible tener en cuenta cada uno de los casos particulares a la hora de tomar la decisión que se prevee más acertada para la mayoría y, como en el caso presente, para la Armada.



C. N. Don Vicente Cuquerella Jarillo, entonces Comandante de la Flotilla de Dragaminas y hoy Jefe de la Sección de Logística del EMA.



Existe también otra razón de peso que ha influido en la decisión para el traslado; es la aproximación a nuestra zona de operaciones, que es el Estrecho de Gibraltar y la Base Naval de Rota.

--¿Cómo se desarrollaron las actividades del traslado, habida cuenta la cantidad de personal y material que debía ser transportado?

--La orden del traslado debía cumplirse antes del primero de septiembre; todo debía realizarse con una enorme celeridad, pero se hizo. En principio las condiciones que nos esperaban en el nuevo emplazamiento, eran bastante

reuniones con las Direcciones de los Centros de Enseñanza y Universidades, quedando solventada la situación en casi su totalidad.

--El Plan Altamar contempla la renovación de los barcos de la Flotilla, ¿en qué situación se encuentran exactamente los actuales?

--Ciertamente es que los barcos actuales de la Flotilla MCM son bastante antiguos; de hecho este tipo de barcos lo han tenido la mayoría de las Marinas occidentales, aunque actualmente nosotros somos los únicos que los mantenemos operativos. Sin embargo, hay que decir a su favor que son buques maravillosa-

logada su participación en las mismas?

--En efecto, participamos regularmente en ejercicios conjuntos. El año anterior hemos intervenido en las "ALCUDRA" (junto con los ingleses, franceses e italianos), en donde recibimos felicitaciones por nuestra actuación. Colaboramos también en "OLIVES VERTES" y en "OLIVES NOIRES"; además de realizar los Passex, junto con los ingleses.

Para este año está previsto participar en el "OCEAN SAPHARI", en el que intervienen todas las naciones de la OTAN. Además de estas maniobras, se



Flotilla de Dragaminas en el Arsenal de Cartagena.

precarias, por la falta de recursos. Gracias a estas dependencias del Arsenal, ocupadas anteriormente por el CIAF (ahora en la Base Naval de Rota), hemos podido ir configurando poco a poco una infraestructura: se preparó el muelle de Poniente para acoger a nuestros barcos, dotándole de los medios imprescindibles; se aprovecharon quince naves existentes y se adecuaron como almacenes para nuestro material, y se hizo también un taller para las rastras. Ha sido muy importante haber podido contar con estas naves, ya que es mucho el material que arrastramos y de muy grandes dimensiones.

Por otra parte, me encontré con el problema del personal que debía ser trasladado, ya que, en su mayoría lo haría con toda la familia. Así pues organicé de inmediato un grupo de trabajo en Capitanía encargado de solucionar los problemas de la vivienda, los colegios, etc.; para ello se mantuvieron

mente contruidos y cuyo casco de madera necesita de un mantenimiento más bajo, además de presentar un índice de magnetismo mínimo, importantísimo para la función que desarrollan. Ultimamente se les ha dotado, como dije anteriormente, de unos sistemas informatizados que agilizan y ayudan tanto a la navegación, como a las labores específicas del buque.

Los barcos que reemplazarán a éstos se fabricarán en fibras de plástico; no obstante, la tecnología aún no presenta soluciones aceptables para sustituir al rastreo acústico de los Dragaminas. El plazo de disponibilidad de estas nuevas unidades aún se desconoce, pues con los últimos recortes se ha retrasado bastante su construcción.

--Como casi todas las unidades de la Armada, es de suponer que la Flotilla interviene regularmente en maniobras conjuntas con otros países de la OTAN, ¿cómo ha sido cata-

realizan los ejercicios cotidianos por Escuadrillas y de Flotilla; al tiempo que se atienden los periodos de OVAF comprendido en el Plan de Adiestramiento a Flote (PAF).

Como puede verse, no nos queda tiempo para la inactividad y he de decir que, a pesar de su antigüedad, nuestros barcos siempre han mantenido un magnífico nivel en cuantos ejercicios internacionales han tomado parte.

C.N. Cuquerella por nuestra parte ya nada más nos resta que agradecer su amable disposición para con este Boletín y desearle una magnífica arribada a su nuevo destino.



HOMENAJE DE A LA VILLA DE ALIJA

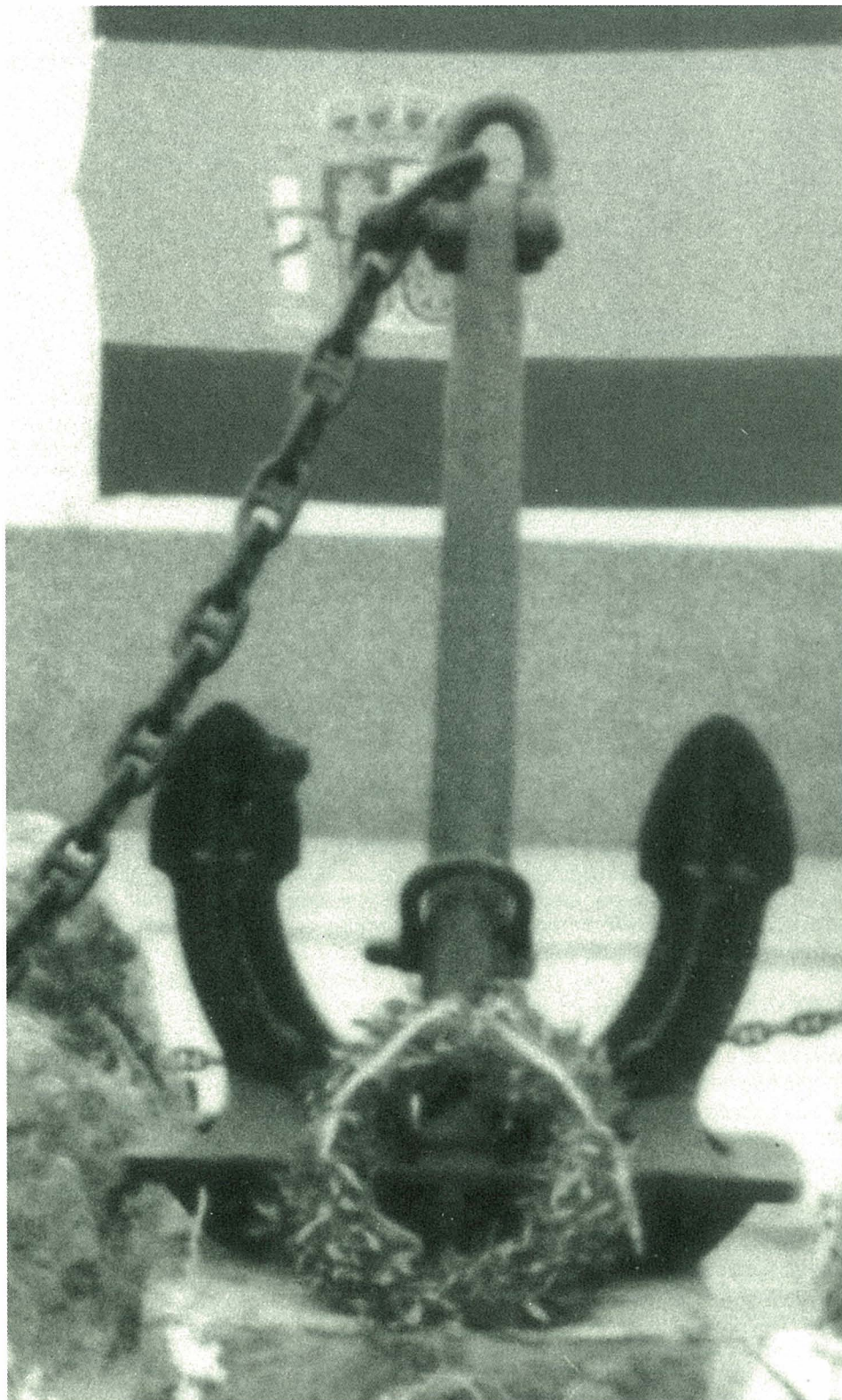
El pasado día 4 de Mayo se llevó a cabo un homenaje que la Armada dedicó a la Villa de Alija del Infantado, pequeña villa de la provincia de León que ha batido los records en cuanto a personas naturales de la misma que pertenecen como profesionales a la Armada Española, en número de 25.

La población actual es de unos 300 habitantes y se dedican preferentemente a la agricultura, circunstancias ambas que hacen, si cabe, más sobresaliente aún esta abundante dedicación a la Patria a través de la Armada.

La corporación municipal de la Villa con su Alcalde al frente, D. Antonio Pérez Crespo, decidieron en su día dedicar una plaza a la Armada, denominándola Plaza de la Marina, acto que ha quedado patente para la posteridad con una placa que así lo atestigua.

En justa y reconocida réplica a este homenaje la Armada regaló a la Villa un ancla tipo Almirantazgo de 1,5 Tm. de peso que, bajo la iniciativa de la corporación municipal y la colaboración del personal de la Armada comisionado al efecto, han dado como resultado la colocación del ancla en un pequeño, pero vistosísimo, monumento que proclama a los cuatro vientos la impronta de la Armada Española en esta noble y generosa villa leonesa.

El día 4 a las 11'45 horas llegaron al lugar donde se iban a desarrollar los actos el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, Almirante Rodríguez Martín-Granizo, y el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Vila Miranda, que como máxima Autoridad de la Armada entregó al Alcalde de Alija el monumento.



El Monumento-homenaje a la Armada. Ancla tipo almirantazgo de 1,5 Tm.

LA ARMADA DEL INFANTADO

Alija: Tierra sin mar, gloria de la Armada.

LA ARMADA ESPAÑOLA Y UN PUEBLO: ALIJA DEL INFANTADO

Corría la década de los años 40, cuando un mozalbete, Francisco Villar, hoy subteniente retirado, se enroló en la Marina y año tras año ingresaban otros jóvenes de Alija hasta concluir con el que suscribe y el Sargento primero Sonarista Pedro Casado Crespo, los últimos accedimos a la Armada bajo el eslogan "MUCHACHO, LA MARINA TE LLAMA", aunque debo aclarar que yo nací ya marino.

No todos los que fuimos a ella continuamos, aunque si lo hicimos el 90%, cifra que hasta la fecha se eleva a 25, gran contribución de Alija a la Armada y por lo tanto a España, por eso no fue cicatera la Armada Española con Alija del Infantado (León) y la petición del homenaje de su Alcalde fue atendida con rapidez y de forma favorable por el Almirante Jefe de Estado Mayor, D. Carlos Vila Miranda.

Llegó el día 4 de Mayo, amaneció crudo, ventoso y amenazaba lluvia, yo me temía lo peor, pero no fue así, ¡qué marinera estabas, Alija! engalanada con banderas de corbetas, mástil de barco y bandera de España, anclas del Canarias te adornaban, y hasta a la Virgen del Carmen el pueblo una oración rezaba.

Comenzaron a llegar las Autoridades civiles y a continuación lo hicieron los Señores Almirantes, Jefe del Estado Mayor de la Defensa D. Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo, Jefe del Estado Mayor de la Armada D. Carlos Vila Miranda y el Jefe de la Jurisdicción Central D. Luis Carrero-Blanco Pichot, que saludan al Sr. Alcalde y a la Corporación municipal, pasando a estrechar la mano de los marinos, de los militares del Ejército de Tierra y Guardias Civiles, todos ellos del pueblo, ¡qué insólito aquello!, ¡qué foto de familia!; todos nos conocíamos de haber estado embarcados juntos.

Al homenaje asistieron representantes del Ejército de Tierra, del Aire y de la Guardia Civil, toda la familia militar junta por lo que daba más empaque al acontecimiento, todos éramos el pueblo.

Los actos se fueron desarrollando según el programa establecido al efecto, el día fue calmándose

y el calor humano de los alijanos, que tenían en su regazo a sus hijos y que un día decidieron buscar otros derroteros, hacía que las Autoridades de la Armada se sintiesen tan cómodas como si en su propia casa estuviesen, contemplando todos el ancla fondeada en la Plaza de la Marina, que será tratada y cuidada con cariño por haber pasado a ser patrimonio municipal.

Un recuerdo había entre nosotros, que era la falta del Subteniente D. Valentín Alija, fallecido, aunque estaba allí su viuda representándolo, y hasta (desde Canadá), el Padre claretiano Villar Pérez, alijano también, envió un entrañable telegrama de felicitación.

La emoción iba subiendo de tono a medida que los actos se desarrollaban y el pueblo cada vez más se entregaba a la Armada, los discursos de los Almirantes abrieron los corazones de los alijanos que veían cómo sus familiares, los marinos, eran tenidos en consideración por los altos mandatarios.

Los aplausos atronaban tanto en la Plaza de la Marina, inaugurada al efecto, que alejaron el frío; el Sr. Alcalde D. Antonio Pérez Crespo tomó la palabra con voz entrecortada pero con mando y tuvo un tierno recuerdo para sus paisanos así como un agradecimiento para las Autoridades Navales.


Tan cómodos estábamos todos que hasta las esposas de las Autoridades arrancaron con una jota al son de la dulzaina y del grupo de danzas "Vega de Orbigo" que amenizaba la fiesta.

El pueblo demostró que no sólo da hijos a la Armada sino que además la quiere y la respeta y así dejó muestra de ello el día que fue homenajeado.

¡Qué grande eres Alija! Ejemplo a seguir por todos los pueblos de España, eres cuna de marinos, y por un día, al hacerse el sueño realidad ¡fuiste puerto de mar!

Madrid, 9 de Mayo de 1.991

EL TENIENTE DE INTENDENCIA, COORDINADOR
DE LOS ACTOS.


- Belarmino García del Río -

Discurso del Excmo. Señor Alcalde

Sres. Almirantes, Autoridades, Señoras, Señores y paisanos todos:

Es un honor para ALIJA DEL INFANTADO el ser por un día el pueblo marinero más importante de España. Hoy, esta sencilla y humilde Villa que con tanto cariño les acoge, mira con orgullo a sus hijos que un día y cuando más se les necesitaba, decidieron por voluntad propia servir a la Armada Española.

No les importó solamente ofrecer su juventud a la Marina, sino que continuaron y continúan dando toda una vida al servicio de ella y, puedo asegurar sin temor a equivo-



Detalle del monumento que conmemora el agradecimiento de la Armada Española a la Villa de Alija del Infantado.



Representación de la Armada en la ceremonia. Entre ellos, el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, Almirante Rodríguez Martín-Granizo, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Vila Miranda y el Jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, Almirante Carrero-Blanco Pichet.

carne, que no lo tuvieron fácil. Fueron años duros, de muchos sacrificios e infinidad de singladuras a bordo de los barcos de España, no existe un solo buque en el que no haya

estado embarcado un alijano, el libro matriz es prueba de ello.

Por ello, y teniendo en cuenta la sensibilidad humana de la Armada hacia el pueblo

español, del que procede y a quien se debe; como Representante del Municipio, quiero darle las gracias a las Autoridades que la dirigen, hoy aquí presentes, y en especial al Jefe

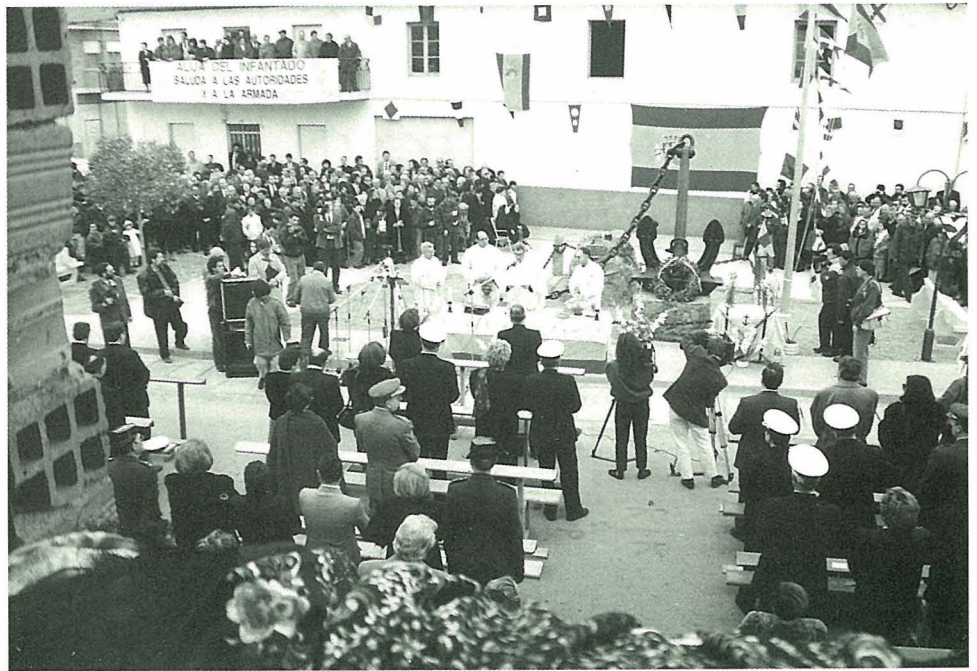
del Estado Mayor de la Armada Excelentísimo Sr. Almirante VILA MIRANDA que ha hecho posible el homenaje que se está ofreciendo a esta Villa que nunca lo olvidará, así como agradecer la donación del ancla, que enrocada en esta Plaza, es el vivo recuerdo de la Marina.

Aprovecho la ocasión públicamente, para felicitar en nombre de mis conciudadanos y del mío propio a nuestro querido paisano Excelentísimo Sr. Almirante Rodríguez Martí-Granizo, que hoy se encuentra aquí honrándonos con su presencia; él revive la historia marinera de "quan grandes Almirantes da Castilla a España".

También, quiero utilizar este momento para acordarnos de los hijos ausentes que con su quehacer diario en distintas profesiones hacen grande este pueblo que les vio nacer y crecer y de los que por razones obvias no podrán estar nunca más entre nosotros y que por supuesto aportaron cuanto pudieron. Por último, exhorto a la juventud, para que no dejen borrar la estela de ingreso en la Marina y ALIJA DEL INFANTADO siga estando estadísticamente en la cresta de la ola sirviendo a España a través de la Armada y decir que como alcalde estoy orgulloso de este homenaje, ya que me siento plenamente identificado con él porque desde niño quise ser marino, pero circunstancias personales impidieron que ello ocurriera.

Por eso me gustaría oír en una sola voz

¡VIVA LA MARINA!



En el centro de la Plaza de la Marina, destaca el ancla de 1,5 Tm. de peso tipo almirantazgo, con que la Armada ha querido corresponder en agradecimiento a la Villa, por dedicar una plaza a la Armada Española.

Discurso pronunciado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Desde hoy, un nuevo pueblo de León, la hermosa Villa de Alija del Infantado, tiene una plaza dedicada a la Marina Española y en la que, a partir de ahora, fondea este ancla simbolizando la vocación marinera de muchos de sus hijos y el amor a la Armada que habéis demostrado.

Como muy bien ha dicho vuestro Alcalde, Castilla ha dado muchos ilustres marinos a la mar. Desde que en el año 1248, hace casi 750 años, el Rey Fernando III "el Santo" nombró al caballero burgalés Bonifaz Almirante de Castilla, existen Almirantes en España sin solución de continuidad hasta nuestros días.

Gracias a esta continuidad hoy podemos recordar un largo y poderoso navegar y batallar por todos los mares del mundo, mares descu-

biertos en gran número por marinos españoles.

En nombre de la Armada, cuyo mando ostento, y a la que represento hoy, acepto honrado la dedicación de esta Plaza con el monumento del Ancla Marinera y el risco castellano, que perpetuarán y darán testimonio público de este abrazo que los hombres de la mar hemos venido a traerlos hoy a vosotros, castellanos, herederos de tanta tradición histórica y vocación marinera que a lo largo de los siglos habéis acreditado, constituyendo la cuna de nuestra Marina de Castilla.

Que este ancla, que hoy dejamos apoyada en la roca, simbolice la comprensión y solidaridad de los hombres del interior hacia sus hermanos del litoral, hacia aquéllos que entregaron sus vidas a la mar para un mejor servicio a España.

Cerró el acto el Almirante Rodríguez Martín-Granizo con estas palabras:

"Que la sorpresa de los viajeros al descubrir este ancla fondeada en seco sirva como testimonio de la aportación inestimable de Alija del Infantado al servicio de la Patria".

Previamente a la entrega se procedió a un izado de ban-

dera y a la celebración de la Santa Misa en acción de gracias.

A continuación los coros y danzas de la Villa realizaron una demostración de bailes regionales.

Todo ello terminó con una copa que se sirvió para todos los asistentes y que entre personal de la Armada, Autorida-

des Civiles y Militares, así como el pueblo en general eran aproximadamente 1.200 personas.

A continuación los marinos de Alija, la Corporación Municipal y las Autoridades Civiles y Militares celebraron un almuerzo que terminó sobre las 17'00 horas dando por finalizados los actos.

LAS HIJAS DE LA CARIDAD: CIEN AÑOS AL SERVICIO DE LOS ENFERMOS EN EL HOSPITAL NAVAL DEL MEDITERRANEO



Entre los días 6 al 8 del pasado mes de febrero, han tenido lugar en el Hospital Naval del Mediterráneo, sito en la capital departamental, la conmemoración del primer centenario de la llegada a dicho hospital de las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl, así como del cambio de jurisdicción del Hospital, del Fuero de Guerra al de Marina.

Los actos han estado presididos por el Almirante Jefe de la Zona Marítima, don Miguel García de Lomas Ristori, acompañado por el General Inspector de Sanidad y el Gobernador Militar de la Plaza.

Las jornadas han estado impregnadas de una profunda emotividad y durante tres días el Hospital Naval ha

vibrado de espiritualidad, muy especialmente en el transcurso de las conferencias dictadas por la Hermana Visitadora Provincial y por la Superiora de la Comunidad que versaron sobre los temas "Las Hijas de la Caridad en el mundo de la Sanidad y en el Hospital Naval" y "Pastoral Sanitaria", respectivamente.

Los actos religiosos consistieron en una Misa funeral en sufragio de las almas de las Hermanas fallecidas, vinculadas al Hospital, celebrada en la Capilla de los Angeles y otra de Acción de Gracias en el vestíbulo principal del Hospital, oficiadas, respectivamente, por el Padre Fernando Quintana, Director de las Hijas de la Caridad, y por el Teniente Vicario don Fulgencio Izquierdo, quien en su homilía glosó con sentida admiración la actuación de las Hermanas, a las que agradeció su espléndida dedicación a los enfermos.

De la garganta de estas beneméritas mujeres, acompañadas por un bien entonado coro de personal sanitario, salían las palabras que resumen su evangélica misión:

en la actualidad y su proyección futura: Presentó Sor Carmen, inicialmente, el cuadro mísero de la Francia del XVII que condiciona la aparición de la Congregación de la Misión, explicando los cometidos de las primeras Damas de la Caridad, jóvenes aldeanas de gran bondad, que eran de los más penosos y serviles, como hacer las camas, curar las llagas, suministrar lavativas, realizar sangrías y aplicar cataplasmas. Son objeto de sus atenciones los enfermos menesterosos, a los que asisten, en un principio, en sus domicilios: ancianos, niños, galeotes. Acuden, cuando llega la ocasión, a los campos de batalla, sin anteponer ideologías (Sedán, Calais...), donde caen masivamente víctimas de contagios.

enfermos, haciéndolo con cordialidad, dulzura, respeto y devoción, siguiendo las indicaciones de San Vicente. Los soldados heridos se convierten en "señores y dueños", en la presencia de las Hermanas. Es toda una lección de humildad y amor a Dios.

Recuerda Sor Carmen Victoria que a los hospitales militares españoles acuden las Hermanas de la Caridad como agradecimiento del Gobierno por los Servicios prestados a los soldados repatriados de Cuba. Una Real Orden de 20 de septiembre de 1897 decía: "La Reina Regente desea que las Hijas de la Caridad sean encargadas de todos los hospitales militares del Estado". Pero no sería hasta 1923 cuando salieron impresas las disposiciones oficiales



En el Centenario de su llegada al Hospital Naval de Cartagena.

"Urgidas por la Caridad de Cristo nos reunimos en nombre del Señor, traemos el fuerte clamor de los pobres y oramos en nombre de ellos, a Dios."

La intervención de Sor Carmen Victoria sirvió para presentar una visión retrospectiva de la presencia de las Hijas de la Caridad al lado de los enfermos, tanto en los hospitales como en el campo de batalla, desde su creación en 1630 por San Vicente de Paúl y Santa Luisa de Marillac, en Francia, pasando por su llegada a España y terminando con una panorámica de los hospitales

Tras una selección y formación continuada, y gracias al testimonio de sus virtudes intachables, dedicadas exclusivamente al servicio de los pobres, realizado con amor y competencia, su renombre crece extendiéndose su labor en toda Francia, entrando al servicio de los hospitales, tras convenios con las autoridades, "in nómine Domini". Numerosas jóvenes solicitan el ingreso en la Comunidad; se atienden las cárceles, asilos, hogares, escuelas, misiones...

Simultáneamente, continúa la Madre Visitadora, desarrollan un vigoroso apostolado con su ejemplar dedicación. Tienen presente que es al mismo Cristo al que atienden en la persona de los

vigentes acerca de la presencia de las Hijas en los hospitales.

Finalmente relata la llegada de la Comunidad al Hospital de Marina de Cartagena en 1890, centenario que se cumplía en estos días.

De otra parte tuvo especial eco la Pastoral Sanitaria expuesta por la Superiora de la Comunidad que fue desarrollada en tres puntos, con alusiones a diversas cartas apostólicas, pastorales y al mismo Concilio Vaticano II:

1.^a Reflexión teológica de la nueva Ley de la Sanidad.

De una parte recuerda la afirmación de Juan Pablo II de que los profesiona-



les del mundo de la salud pueden considerarse como portadores de una auténtica vocación y de otra, que la Iglesia, en obediencia al mandato y a la praxis de Jesús, necesita satisfacer completamente en el mundo de la salud, ya que éste ha sido a lo largo de su historia uno de los lugares predilectos de su acción evangelizadora.

2.^a El cuidado de los enfermos o asistencia integral al paciente, según la legislación canónica.

Defiende la tutela integral del individuo por la Iglesia, desde su concepción,

contra toda manipulación genética que altere el patrimonio biológico hereditario. El legislador del código postconciliar no ha desoído los temores expresados por el Vaticano II sobre los peligros de una investigación científica llevada a punto que pueda incidir directamente sobre la vida humana por medio de instrumentos técnicos.

Afirma que la Iglesia anima a cualquier investigación e iniciativa conducente a vencer la enfermedad, pero no puede tolerar que la ciencia y la técnica vayan contra la vida humana. Es rotunda al afirmar que "estar con el enfermo es más importante que actuar con el enfermo", con todas las implicaciones que conlleva la matización.

3.^a Orientaciones prácticas sobre pastoral sanitaria.

Define la pastoral sanitaria como el conjunto de testimonios, palabras y acciones que vienen a suscitar la fe del enfermo y de todo el personal que lo rodea, pero de ninguna manera puede ser una trampa tendida al enfermo para ganarlo a la Causa de Cristo.



de "ejecutoria ejemplar" puntualizó que: "... a las Hijas de la Caridad les mueve el amor a los hombres como manifestación material del sublime amor a Dios que las anima en su visión sobrenatural...". Finalmente, invocó a Dios para que deje sentir sus bendiciones sobre las Hijas de la Caridad. Cerró el acto el Almirante que agradeció a todos su presencia y manifestó su deseo de que "dentro de otros cien años se vuelva a celebrar esta efemérides". Finalmente fue servida una copa de vino a todo el personal sanitario del Centro. En calidad de invitados estuvieron presentes destacadas personalidades militares vinculadas al hospital, que actualmente no prestan servicio por estar en la situación de retirados o en reserva.

Deseamos resaltar la brillantez de los actos y la impecable formación militar del personal, todo ello inmerso en un ambiente festivo de gran cordialidad, así como el hecho de que la actividad sanitaria del hospital no se vio interrumpida, continuando los trabajos de asistencia a los enfermos con normalidad.

(Tte. Cor. Farmacéutico,
Manuel Martínez Cerro)

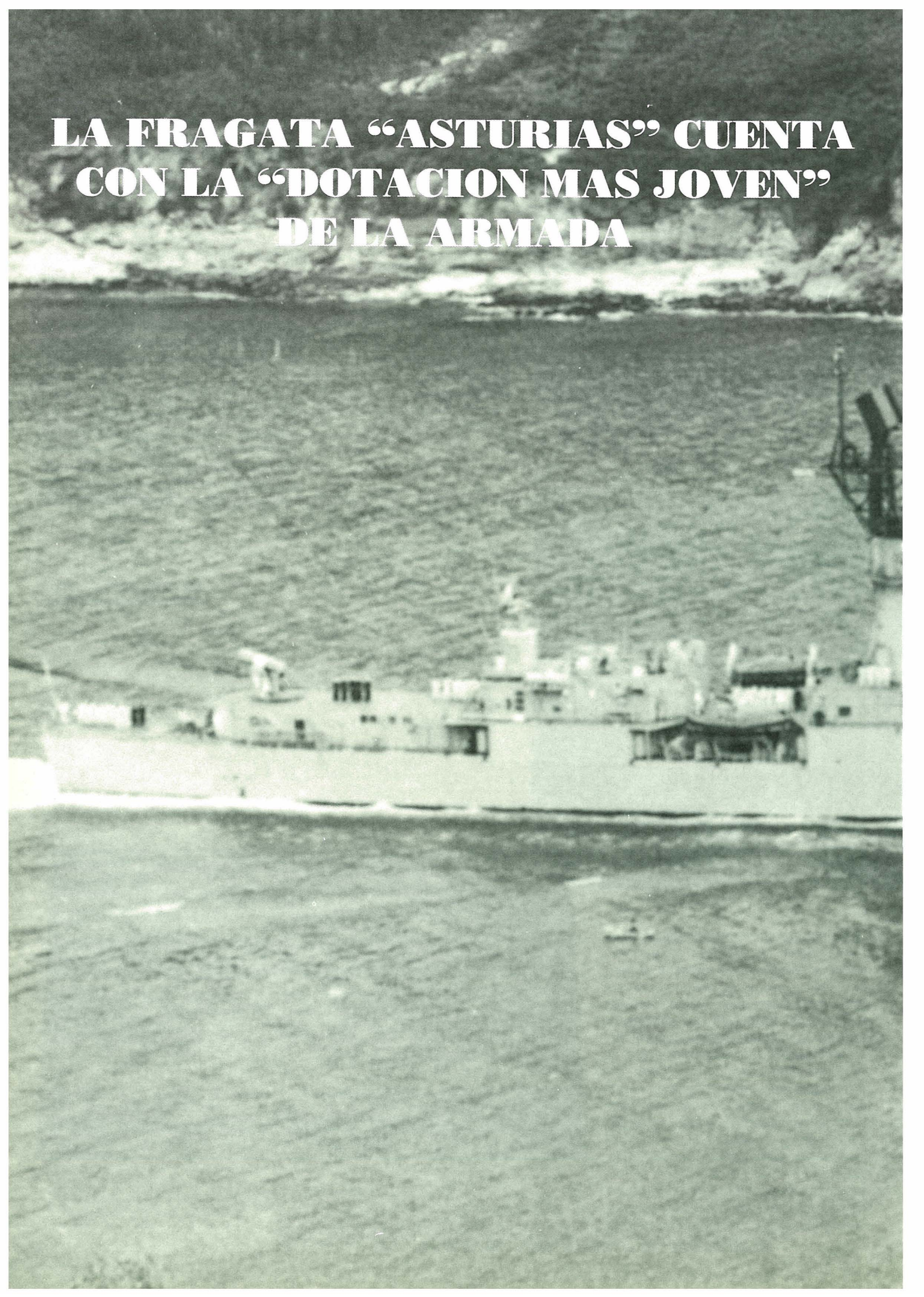
**Palabras del
Coronel Médico
Director, Don
Juan Fernández
de Simón.**



Placa - Homenaje

Los actos castrenses consistieron en la imposición de diversas condecoraciones y felicitaciones públicas al personal civil y militar del hospital, que se había hecho acreedor a ellas, durante el año naval 1989/1990, así como en la entrega de valiosos trofeos deportivos. A continuación fue descubierta por el Almirante García de Lomas Ristori, en el vestíbulo del Centro hospitalario, una lápida conmemorativa, alusiva a los cien años de permanencia de las Hermanas en el Hospital. El brillante acto concluyó con unas palabras del Coronel Médico Director don Juan Fernández de Simón que, tras glosar la figura de la Hermana Visitadora y ensalzar la labor de las Hermanas en el Hospital que catalogó

**LA FRAGATA “ASTURIAS” CUENTA
CON LA “DOTACION MAS JOVEN”
DE LA ARMADA**





En una de las visitas que hicimos a la fragata "ASTURIAS", el Comandante nos comentó lo orgullosos que se sentían todos de que el nombre de su barco figurara en una de las calles del pueblo sevillano de Cañada Rosal, y nos contó que el Excmo. Ayuntamiento así lo había acordado a petición de Dña.

Encarnación Rodríguez Torres, profesora de EGB del Colegio Público "Andalucía", de la citada población. Nos aclaró el Comandante de la "Asturias" que dicha profesora había recogido a petición de una clase del colegio que, con motivo de una de las excursiones didácticas que habitualmente celebra

el Centro para sus alumnos, había tenido oportunidad de visitar el barco; tras lo cual decidieron por unanimidad, convertirse en "Grumetes honorarios" de la Fragata.

Hoy recogemos aquí este hecho singular.

“ASOCIACION DE AMIGOS DE LA FRAGATA ASTURIAS”

DON FRANCISCO DE ASIS SANCHEZ-NIEVES MARTINEZ, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE CAÑADA ROSAL (SEVILLA)

CERTIFICA:

Que el Pleno de este Ayuntamiento, en sesión ordinaria celebrada el pasado día 26 de octubre de 1989, adoptó un acuerdo que transcrito literalmente dice:

PUNTO QUINTO: NOMBRES DE CALLES.—Por el Sr. Alcalde se expone la necesidad de aprobar nombres para las nuevas calles, así como de detallar los cambios de nombres y nuevos nombres acordados por el Pleno en la sesión ordinaria del día 29 de marzo de 1988. Así mismo, por el infrascrito Secretario Interventor se da lectura al escrito presentado por la “Asociación de Amigos de la Fragata ‘Asturias’”, cuya dicción literal es la siguiente:

“Excelentísima Corporación Municipal de Cañada Rosal: Encarnación Rodríguez Torres, profesora de los alumnos de 4.º B del Colegio Público Andalucía de esta localidad;

Expongo:

Con motivo de un proyecto que he titulado “Conocer nuestra tierra”, basado en la enseñanza directa de la realidad, la experimentación e investigación, en el que el niño es el protagonista en todo; globalizado en todas las materias y motivado con el juego o aquello que es muy interesante para el niño.

Se concreta en un libro, en el que los niños van contando experiencias, contactos con personajes entrevistados y otros conocidos en los viajes.

Este proyecto empieza en tercer curso y acaba en octavo curso. El contenido lo vamos estudiando en círculos concéntricos partiendo desde lo más próximo a mis alumnos: La localidad y el municipio de Cañada Rosal. La comarca a la que pertenecemos, provincia y autonomía (Sevilla y Andalucía). Luego, el resto de España.

Otra característica de mi proyecto es que tanto en las salidas como excursiones, asistan los padres que lo deseen. La enseñanza directa de la realidad incluye también el contacto directo con autoridades y personalidades correspondientes a cada círculo.

Comenzó el curso pasado en tercero. Se estudió este municipio en varias salidas. También parte de nuestra Autonomía (Andalucía) en dos excursiones.

Una, a jugar con la nieve en una de las mayores alturas de la Península (El Veleta) en Granada y a contemplar zonas geográficas muy distintas a las que ellos están acostumbrados.

Otras, a la playa y Bahía de Cádiz, así como a pueblos de esa provincia.

En esta segunda excursión y entre otras muchas cosas atractivas para ellos, tuvieron el privilegio de ver el puerto de Cádiz y subir a bordo de un buque de guerra de la Armada Española (la fragata “Asturias”), gracias a la atención y amabilidad de los Oficiales, los cuales fueron muy atentos en todo momento. El Jefe de Oficiales personalmente nos explicó todo lo referente al buque y estuvo muy amable.

Los Oficiales quedaron en cubierta hasta despedirnos en el Vapor, barco en el que atravesamos la Bahía. Hicieron lo posible para que estos niños de un pueblo del interior sintieran la emoción y alegría de vivir esta experiencia propia, para ellos más bien de película o un sueño, y no una realidad como la que estaban viviendo.

Los niños quedaron tan contentos y entusiasmados que decidieron formar una asociación en la que nos incluyeron a las dos profesoras (Encarna y Margarita) y a don Fernando. La nombraron “Asociación de Amigos de la Fragata Asturias”. Así pues, les mandaron una carta muy simpática y un libro de Cañada Rosal, a la cual contestaron con rapidez y cariñosamente declarándose también amigos nuestros, incluso el señor Comandante. Mandaron, además, llaveros, pegatinas, algunos libritos explicativos de dicha fragata y un cuadro con la foto del “Asturias” dedicada y firmada por el señor Comandante y algunos oficiales a los amigos de Cañada Rosal (niños y padres).

Una muestra de cada objeto, así como la carta y cuadro originales los entregó al señor Alcalde don Antonio Méndez, como representante del pueblo y para que formen parte de los archivos de la historia de Cañada Rosal, si lo creen conveniente.



Fragata «ASTURIAS»



Grumetes de la Fragata "Asturias", colegiales de Cañada Rosal (Sevilla).

Solicito:

Como portavoz de los niños y a petición de ellos, se dé nombre en Cañada Rosal a alguna plaza o calle, de "Fragata Asturias" en honor y como homenaje de un pueblo de interior, fundado por Carlos III (el mismo que impulsó el resurgimiento de nuestra Armada), a la Marina Española, y en agradecimiento por las atenciones que para con los niños y padres de éstos han tenido.

En caso de ser concedida esta petición, añaden que se podría poner la foto del cuadro enviada por ellos reproducida en mosaico, y se avise a estos señores para que si les es posible, vengan a inaugurarla ofreciéndose, a ser posible, una pequeña fiesta y el arroz típico carrosaleño.

Sería todo un detalle para ellos que un pueblo que vive lejos del mar hiciese este homenaje en sus personas a toda la Marina Española.

La "Asociación de Amigos de la Fragata Asturias" agradecería profundamente esta concesión a todos los miembros de esta Corporación.

Así lo solicitan y firman en Cañada Rosal a 12 de octubre de 1989.—Encarnación Rodríguez Torres y trescientas ochenta y cinco firmas más".


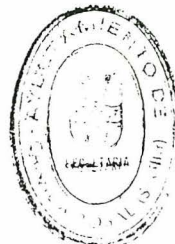

Tras la lectura del escrito, el Pleno, por unanimidad, acordó dar el nombre de la "Fragata Asturias" a una de las nuevas calles del pueblo, lo que provocó un fuerte y prolongado aplauso de agradecimiento de los muchos niños que asistían a la sesión plenaria. Acto seguido, algunos de estos niños tomaron la palabra para agradecer a la Corporación su decisión.

CL Fragata Asturias.

**Desde C/. Amapola hasta terrenos de herederos
de Antonio Gómez León**

Y para que así conste, expido y firmo el presente de orden y con el Visto Bueno del señor Alcalde-Presidente.

En Cañada Rosal a 22 de noviembre de 1989.



A nuestra "Fragata Asturias"

Todos los barcos del mundo
surcan los mares con furia

pero ninguna tan bien
como la "Fragata Asturias"

En el Puerto de Cádiz esta
nosotros la vemos cuando
tan contentos nos venimos
que ella nos viene siguiendo.

Ya la vemos venir
a nuestra "Fragata"
por el río Guadalquivir
al pueblo de Cañada.

Nunca estará sola

Sino siempre acompañada
es tan bonita y la queremos
los amigos de Cañada.

Por si esto fuera poco
también tiene otro detalle,
que el pueblo de Cañada
le ha dedicado una calle.

Todos los barcos, solo por agua
menos la "Fragata Asturias"
que además, va por una
calle bonita de Cañada.



Grumete Miriam

~~Jose Leon~~

Grumetes de 4º B

~~Rodrigo~~

~~Elizabeth~~

~~Isabel Mº~~

~~Raquel~~

~~Esther~~

~~Jane Antonio~~

~~Margarita~~

~~Noel~~

~~Jose Antonio~~

~~Manuel Jesus~~

~~Silvia~~

~~Jose Ja~~

~~M. Jose P.~~

~~M. Jose~~

~~Maira Ruidanosa~~

~~Jepere~~

~~Algo Mº~~

~~Vanessa Leon~~

~~M. Margarita~~

~~Celina Lima~~

LA VELA EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

El hecho de que la Escuela Naval Militar se encuentra situada en la hermosa Ría de Pontevedra, favorece indudablemente el desarrollo de una actividad importante en la vida de los futuros Oficiales de la Armada: la Vela. Se cuenta para ello con un clima relativamente duro, en cuanto a lluvias y estado de la mar, mitigado en gran parte por no tener que practicar este deporte en mar abierta, que dificultaría su aprendizaje.

En la Escuela Naval se concede mucha importancia a la vela, como elemento primario para acostumar a los alumnos a la vida en la mar, elemento en que va a transcurrir una parte importante de su vida militar.

Cuenta la Escuela Naval con una Comisión Naval, cuyo Presidente es el Ayudante Mayor de la misma, el C.F. José María Casas Lao, y que tiene como Comodoro al Jefe de Instrucción, intentándose hacer compatible las actividades escolares, con la participación en regatas de carácter local, nacional e internacional.

Todos los responsables de la vela en la Escuela Naval Militar, tienen muy claro que se trata de un deporte, supeditado por ello a las actividades docentes, pero también son conscientes de su importancia, por lo que se fomenta todo lo posible; para ello se participa en un número relativamente elevado de regatas locales, organizadas por los Clubes Marítimos de la región; máxime cuando normalmente coinciden con fines de semana. Un tema claro para todos es que es más importante el participar que el ganar, aunque a nadie "le amargue un dulce", cada vez existe un mayor número de dotaciones profesionales, en el mundo de la vela, y a éstas es muy difícil vencerlas; sí es importante en cambio que el mayor número de alumnos posible, se sientan animados a regatear o a navegar los fines de semana por la ría, degustando, de paso, los exquisitos platos típicos de Galicia, incluido su buen marisco.

En el año 1990 la Escuela Naval participó en nueve regatas de Crucero y siete de Snipe, dividiéndose en varias regatas parciales, por lo que se puede considerar que ha habido una buena actividad de vela.

Cabe destacar por su importancia la regata "Príncipe de Asturias" organizada



Practicando.

por el Monte Real Club de Yates de Bayona, así como el Campeonato de la Armada de la clase Snipe, que, desde hace unos años se celebra siempre en la Escuela Naval, por ser en ella donde hay mayor número de barcos de esta clase.

En la Escuela hay unos sesenta alumnos con licencia federativa, que les permite participar en regatas de carácter nacional.

El Jefe de Instrucción don Manuel García de Quesada Fort y el C.C. don Felipe Juste Pérez, nos cuentan cómo se desarro-

lla la Instrucción Marinera en la Escuela, de la que la vela forma una parte importante. En el primer año, se practica remo y vela en botes de nueve metros, impartándose también cursillos de Snipes, hay pocos alumnos con conocimiento de vela, alrededor de un 10 por 100, siendo un caso excepcional el Guardiamarina Villalonga, menorquín que viene regateando desde los 10 años.

El segundo curso practica en cruceros, y embarcan en las goletas en los viajes de fin de curso, obteniéndose mucho rendi-



En la hermosa





Ría de Pontevedra.





miento de los "Pumas 23" que están dando un gran resultado como barcos de iniciación a las regatas de Crucero.

Los Guardiamarinas de 2.º practican, fundamentalmente, en las lanchas de instrucción y participan en regatas de Cruceros o Snipes.

Cabe destacar el número elevado de alumnos que sacrifican vacaciones para participar en regatas o embarcar en las goletas, siendo siempre el número de aspirantes superior al del personal necesario.

En estos momentos está en estudio iniciar regatas a vela de barcos radiocontrolados, actividad apasionante, pues exige calcular, desde tierra, el estado de la mar y dirección del viento, es una buena forma de acostumbrarse a regatear.

Como anécdota final, queremos recoger que en una regata celebrada en estas Navidades en la Escuela Naval, una dotación de profesores logró colocarse en un honroso segundo puesto.



Regatas a vela de barcos radiocontrolados.

LAS GOLETAS DE LA ESCUELA NAVAL EN EL MAR DEL NORTE

Visitar la Escuela Naval Militar es siempre un placer, por el maravilloso entorno que la rodea, pues representa un descanso para el espíritu; si se añade a todo esto el cariño con que nos reciben todos sus miembros, de Comandante a último marinero, pasando, claro está, por los alumnos, se entiende que siempre que podamos recalemos en sus aledaños.

Como ocurre siempre que vamos a la Escuela, una vez allí surgen diversas posibilidades de elaborar interesantes reportajes; y, en esta ocasión, sucedió lo mismo: se trataba del viaje que las

goletas "AROSA" y "GRACIOSA" habían efectuado por el Mar del Norte y que, en su momento, nos fue imposible recoger en el Boletín. En un principio dudamos si sería oportuno sacarlo ahora, después de pasados algunos meses desde que se efectuase el viaje; pero lo cierto es que, al hablar con el C.C. ALFONSOLESTE CONTRERAS, nos dimos inmediatamente cuenta de que sería una lástima dejar de recoger las visicitudes de esta navegación, que tan intensamente fue vivida por sus respectivas dotaciones.

En primer lugar nos ocuparemos de

conocer los barcos que nos llevaron al Mar del Norte: "LA AROSA" y la "GRACIOSA". Son dos barcos que, en su día, fueron capturados en aguas de Canarias por ser utilizados para el transporte de contrabando. Pasaron a ser propiedad de la Armada y ésta las entregó a la Escuela Naval Militar para que en ellas realizaran prácticas de navegación y vela sus alumnos. La verdad es que permanecen poco tiempo inactivas pues, durante el curso, se imparten a bordo clases de Instrucción Marinera y se realizan navegaciones de fin de semana y viajes de fin de curso.



Rumbo al Mar del Norte.

Componen la dotación de ambos barcos un Capitán de Corbeta, como Comandante; un Teniente de Navío, como segundo Comandante y dos Suboficiales, un Contra.maestre y el segundo mecánico. El resto de la dotación la integran alumnos de diferentes cursos que embarcan en ellas de forma rotativa; su número oscila entre diez y doce hombres.

Pasamos a hablar a continuación del último viaje que han hecho estas goletas, el del Mar del Norte. El motivo que las llevó allí fue la participación de la Armada Española en la Regata de Goletas CUTTY-SARK. Se trata de una regata de buques-escuela en la que participan una gran variedad de barcos de todas las nacionalidades.

En la Semana Santa pasada se empezó a hablar del viaje; aún no sabían con certeza dónde se iría, ni cuánto tiempo iba a durar; pero ya había voluntarios de sobra para cubrir sus dotaciones. En el mes de mayo se supo los que participarían y el recorrido a seguir. La Escuela Naval tomaría parte en la regata en el tramo ZEEBRUGGE-AMSTERDAM; en total unas 120 millas en 36 horas como tiempo máximo. Al mismo tiempo deberían representar a la Armada Española en los actos conmemorativos del "Día de la Marina Belga", que tendría lugar en ZEEBRUGGE y BRUJAS.

La Regata se vio presidida por el buen tiempo y se contó con viento suficiente. La "GRACIOSA" alcanzó el puesto décimo primero, entre los de su clase, lo que es muy meritorio si se tiene en cuenta que participaron más de mil barcos. El mal tiempo, que lo hubo, se registró de regreso a casa. Al salir de Amsterdam tuvieron que regresar al puerto de IJMUIDEN, en el que permanecieron atracados tres días, antes de iniciar el tránsito de vuelta. En el paso de Calais soplaban viento del Sudoeste y habían corrientes marinas en contra, lo que obligó a buscar el socaire de la costa francesa, aunque éste resultó ser menor del que se esperaba, lo que obligó a nuestras dotaciones a entrar en un puerto francés para descansar, preparar el barco y esperar mejores vientos.

En este período de descanso, nuestras dotaciones recordaban el aspecto impresionante que ofrecía la entrada de Amsterdam, a través de un canal en el que desfilaban todos los barcos participantes; se asemejaba a la Gran Vía de Madrid o a la Diagonal de Barcelona en horas punta de tránsito. Había un número increíble de Buques-Escuela; entre ellos estaban el SAGRES, portugués; el CAPITAN MIRANDA, Uruguayo; el LIBERTAD, argentino; el SEDOV,





ruso: y así un largo etcétera. Unos y otros, hacían recuento también de los puertos por los que habían pasado, del magnífico trato recibido y de las peripecias que habían tenido que hacer en los días de mar revuelta...

Transcurrido ahora un tiempo después de finalizada esta maravillosa aventura, charlamos con el que fuera Segundo Comandante de la "GRACIOSA", T.N. Jesús M.^º Díaz del Río Rotache, y le pedimos que nos cuente sus impresiones personales acerca del viaje:

"Considero que ha sido una experiencia única para los alumnos, pues les brinda la oportunidad de aprender, no sólo a manejar un barco de vela de esta envergadura, sino de vivir en la mar, con los condicionantes que esto lleva implícitos de dureza, trabajo en equipo, solidaridad y compañerismo. También, por supuesto, tienen la recompensa en el orgullo que significa representar a España en una regata de esta categoría, en conocer otros puertos, en recibir un trato exquisito por la población civil de los lugares por donde pasas; en "sufrir" y disfrutar las mil y una situaciones que se te presentan en las navegaciones, etc. Además de todo esto, los alumnos aprenden a resolver, con medios de fortuna, las averías que se le puedan presentar de manera repentina. Todo ello beneficia, en suma, la educación marinera del alumno, tanto técnica, como psicológica.

Por otra parte, la presencia del Teniente Médico BERMUDEZ CASTRO fue tranquilizante aunque, gracias a Dios, no tuvo mucho trabajo profesional, pero colaboró cuanto pudo con la maniobra, actuó de reportero gráfico y nos animó a todos.

Tuvimos necesidad de realizar todo tipo de ejercicios, como fue un aprovisionamiento de barco a barco, navegando los dos a vela por necesidad. Salió bien aunque era una experiencia nueva para todos.

Creo que el hecho de navegar por el Mar del Norte ha sido altamente instructivo para todo."

ASI OPINAN LOS SUBOFICIALES DE LAS GOLETAS

Contábamos al principio que en la dotación fija de cada goleta figuran un Contramaestre y un mecánico; son éstos, el Brigada Contramaestre don ALFREDO CONSTANTINO VELO ALVAREZ y el Brigada Mecánico don JOSE ANTONIO VAZQUEZ GARCIA,





de la goleta "AROSA", y el Brigada Mecánico don ANDRES BUDIÑO CARLES y el Sargento Primero Contra-maestre don FRANCISCO JAVIER SANESTEBAN FERNANDEZ de la "GRACIOSA".

Ellos opinan que los barcos están preparados para realizar viajes largos con los alumnos, como los de fin de curso, en que practican los Caballeros todos los servicios necesarios en un barco de vela, ya que ellos mismos integran la marinería, por lo que reciben un buen adiestramiento en maniobras, limpieza, cocina, mantenimiento, etc. El tamaño del barco y lo numerosa de la tripulación obliga a una estrecha colaboración personal, por lo que se fomenta el compañerismo y el concepto de "equipo", tan necesario en este medio.

Coinciden todos en que los primeros días se requiere una especial vigilancia, dada la falta de experiencia de los alumnos para moverse en un barco de estas características, pues existen lugares peligrosos, por las maniobras de las velas; pero pronto se identifican con el medio y hay menos riesgos.

La vida a bordo es dura para los alumnos, pues están seis horas de guardia y seis de descanso. En la cocina lo hacen lo mejor que saben y a veces aparece algún maestro.

Comenta con admiración que, en las navegaciones largas, los alumnos establecieron una norma de "educación" y cortesía para remediar los efectos que en alguno hacía la "mamparitis" (enfermedad similar a la claustrofobia y que

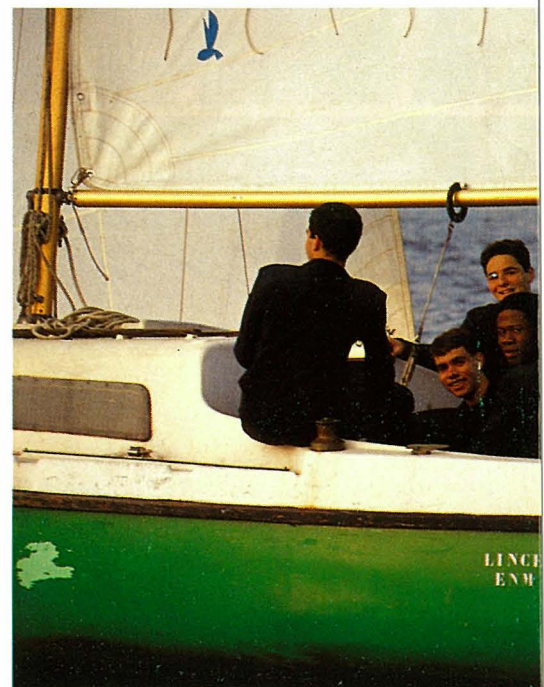
recibe su nombre de estar encerrado entre los mamparos del barco) y se volvía irritable; en esta situación sus compañeros le decían: "educación y cortesía"; y el aludido sonreía y volvía a reinar la calma.

Destacan como ratos más agradables los momentos de las comidas en cubierta, que se hacían siempre que lo permitía el tiempo y a la que seguía una pequeña tertulia, en donde surgían los comentarios más divertidos sobre las más pequeñas incidencias registradas en el día.

Destacan como nota predominante en el comportamiento de los alumnos el que siempre se encuentran dispuestos para todo y pendientes de cualquier detalle, destacando por su espíritu de colaboración.

Piensen que, el hecho de que los alumnos más modernos carguen con los trabajos más ingratos representa para ellos una "buena cura de humildad" y, por lo general, prefieren la cubierta a la cocina, lo que es normal, porque a veces esta labor es ingrata sobre todo cuando se cuenta con mal tiempo, en el que cualquier intento de hacer algo "sublime" se ve arruinado por el movimiento; con lo que, al final, es preciso recurrir a los bocadillos.

Sobre estas goletas opinan que juegan un papel muy importante en la formación marinera de los alumnos, desde la cubierta se ven las olas a nivel, lo que endurece el espíritu y el estómago de alguno que, al principio, se ve obligado a alimentarse de "bocadillos



Los que esperan navegar en un crucero por

de biodramina" (pastillas para el mareo).

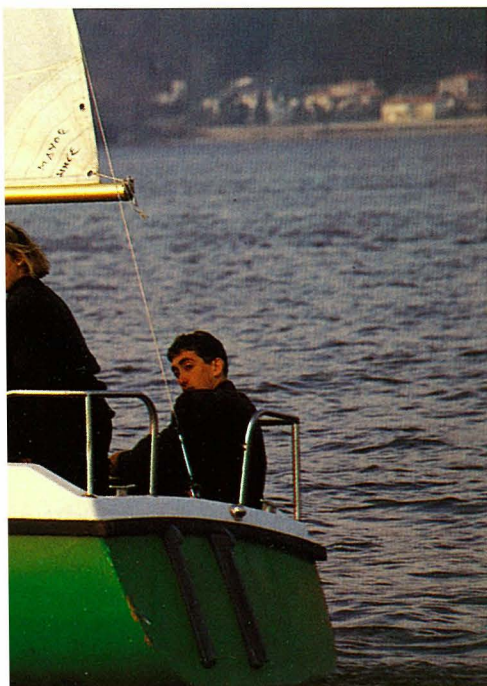
Uno de los Suboficiales mecánicos define la navegación a vela: "Nada hay más bonito que el silencio navegando"... guarda un ratito de silencio, y sentencia: "La verdad es que estoy arto de ruidos"; lo que, viniendo de él nos parece totalmente lógico.

ASI VIO EL VIAJE EL DOCTOR

Charlamos finalmente con el Teniente Médico BERMUDEZ CASTRO, quien, como ya vimos, compaginó sus deberes de Doctor, con sus aficiones fotográficas; por cierto, que de él son algunas de las fotos que ilustran este artículo, y el resto pertenecen al fotógrafo de la Escuela Naval Militar incansable colaborador de este Boletín.

Nos cuenta el Tte. BERMUDEZ, que la dotación se comportó maravillosamente, lo que facilitó la convivencia entre todos. Fueron 42 días muy agradables, sin problemas sanitarios fuera de alguna diarrea, gripe o pequeños catarros, amén de algún que otro mareo de los que él también participó.

Los puertos que recuerda con más cariño son BRUJAS y AMSTERDAM, pues en ellos estuvieron más tiempo. Recibían muchas visitas a bordo, muchas de ellas de españoles, y recogieron grandes muestras de afecto, que se traducían en ayuda para su aprovisionamiento en puerto.



A MODO DE COLOFON

Un sentimiento común en todos los que hicieron el viaje es que lo volverían a repetir, lo consideran una experiencia inolvidable que, además, les permitió pasear la Bandera de España por el Mar del Norte junto a la de otros muchos países, con dignidad y orgullo.

LA 22 PROMOCION DE CONTRAMAESTRES CELEBRA SU VEINTICINCO ANIVERSARIO



Ellos y Ellas posan para la posteridad.

En la Escuela de Maniobras, en la Estación Naval de La Graña en Ferrol, se reunieron los componentes de la 22 Promoción de Contramaestres para celebrar sus Bodas de Plata de salida de la Escuela.

Faltaron a esta cita José Murillo Cabrera, José Sánchez López-Cepero, Manuel López Rodríguez, Francisco Corcolles Cifo y José Mante Olivo, fallecidos a lo largo de estos años, para ellos fueron los más numerosos y sentidos recuerdos de sus compañeros.

Por ellos se pidió de forma especial a la Virgen del Carmen en las emotivas palabras que se pronunciaron durante el acto. Para sus viudas e hijos fueron las oraciones.

Tampoco faltaron consejos a los alumnos que inician sus singladuras en una especialidad tan marinera como es la Maniobra "de hombres de acción". Se recordó con cierta nostalgia al Buque Escuela "Galatea", donde a fuerza de golpes de mar se fueron curtiendo en el servicio a la Armada y adquiriendo los conocimientos que luego pudieron aplicar a bordo de nuestros barcos.

No faltó tampoco una alusión llena de cariño y agradecimiento a sus esposas "que saben de grandes ausencias y de tener que criar a los hijos y ocultar enfermedades para no preocupar a los que navegan lejos de sus casas".

Por último expresaron un agradecimiento a los Mandos de la Escuela de Maniobra, ya que gracias a su ayuda y colaboración fue posible esta celebración.

CARTAGENA

Y LA INFANTERIA

DE MARINA

Una de esas tardes apacibles y soleadas del otoño, que tanto abundan en la costa mediterránea, charlamos con el Coronel de Infantería de Marina don MANUEL LOPEZ EADY, Comandante del Tercio de Levante, en Cartagena.

Natural de San Fernando, comentaba que era la primera vez que a lo largo de su vida militar había estado destinado en esta hermosa y antigua ciudad; si bien, la había visitado muchas veces en comisión de servicio y de forma breve

porque, como él indica, no ha sentido nunca la llamada de los cielos, y no se hizo por tanto paracaidista ni de los fondos marinos; por lo que no se decidió por el buceo; especialidades que tienen su sede en Alcantarilla y Carta-



Piquete de la Infantería de Marina en la Procesión del Martes Santo.

(Foto Casáu).

gena, respectivamente.

Al hablar de Cartagena nos cuenta que se encuentra muy gratamente sorprendido; en primer lugar por el trato amable de su gente, se desviven por atenderte poniendo, eso sí, un especial cuidado en que no te sientas atosigado; si los necesitas están ahí, lo que resulta muy bonito.

EL PIQUETE DE INFANTERÍA DE MARINA EN LA PROCESIÓN DEL MARTES SANTO

Ha detectado además un gran amor a la Infantería de Marina, derivado del que se siente en la ciudad por la Armada, y que se ha plasmado en las procesiones de Semana Santa, que adquieren especial relevancia en esta localidad, que las prepara y vive en profundidad; el hecho de que un piquete del Tercio acompañe, año tras año, a la imagen de San Pedro, en su lento deambular por las calles, puede ser una de las causas de este especial afecto.

Recuerda su experiencia en este tema con la llegada de los Granaderos de la Cofradía de los Californios al Cuartel para invitarle, como Coronel, a todos los actos.

Cuenta también la abundancia de soldados que se presentan voluntarios para participar en el piquete, por lo que existe un verdadero problema para seleccionar los que habrán de ir; y lo mismo ocurre con los Oficiales y Suboficiales.

La selección se inicia el mes anterior a Semana Santa y, en ese tiempo, el piquete dedica todas sus horas a ensayar el acto; se preparan uniformes y se colocan piezas especiales de acero en los tacones, que ayuden a marcar bien el paso. Faltando tres o cuatro días, se hace la presentación oficial ante el Almirante del Arsenal, al que acompañan, normalmente, los Hermanos Mayores de la Agrupación con sus esposas; es de reseñar que la imagen de San Pedro se aloja en el Arsenal, y figura en el mismo como Oficial de Arsenales con el nombre de PEDRO MARIA CARTAGENA. Es curiosa la costumbre de que este "Oficial de Arsenales" pida permiso para ausentarse franco; permiso que el Almirante concede de buena gana, si bien le limita el tiempo en que puede estar ausente. Su regreso suele retrasarse de forma que, el pobre San Pedro, termina con un arresto simbólico fácil de cumplir, por otra parte, pues dispone de un año para hacerlo.

El día de la procesión del Martes Santo el piquete marcha a paso lento

detrás de las imágenes de San Pedro, San Juan y Santiago. Impresiona su marcialidad y destaca entre sus movimientos de armas el ¡Cambien! que realiza cada cierto tiempo, pues sería imposible desfilar permanentemente con el fusil sobre un mismo hombro.

El Tercio participa también de forma destacada en el "Día de las Fuerzas Armadas" que cada año se celebra en Cartagena, y lo hace con representaciones de todas sus unidades, entre las que cabe destacar, por lo espectacular y la aceptación popular, la Sección de Perros.

El Coronel LOPEZ EADY, cuenta con orgullo que, normalmente, se acude al Tercio en situaciones de emergencia, o de concentraciones; en el primer caso intervinieron, entre otros, en el desescombro de la Casa Cuartel de la Guardia Civil, tras un atentado con coche bomba; y en el segundo en la "MARCHA PANDA" que concentró a un número muy elevado de gente que se desplazó a pie por las calles de la ciudad y en las que participaban las principales Autoridades; en esta marcha colaboró la Policía Naval con la Municipal.

Hay un tema que llama la atención del Coronel LOPEZ EADY, las Procesiones, y de nuevo vuelve a él, esta vez con carácter general, acostumbrado a vivir las de su Andalucía natal, le llamó la atención la marcialidad y silencio con que transcurren aquí y recalca el fervor con que, al final de las mismas, todos sin distinción de edades y clase social cantan la Salve Cartagenera. Afirma, sin ser cartagenero: "Pienso hacer propaganda de estas procesiones allí donde me encuentre, realmente me han impresionado".

Cuenta también la gran fuerza de captación que tiene Cartagena, y nombra tres Jefes de Infantería de Marina, como más próximos a él: el T.C. BATURONE, que llegó a la ciudad forzoso, hace ya más de diez años; nadie podía pensar entonces que prolongase su estancia más de lo preciso, pero ha echado raíces y no hay quien lo mueva; de San Fernando conserva, eso sí, su acento. El T.C. COSTA, Jefe del Centro de Instrucción de I. M. destinado ahora en Madrid; recaló en Cartagena, porque el mando de esta dependencia era muy apetecible, y espera poder terminar sus días en esta ciudad.

Por último, el Teniente Coronel CAZORLA, madrileño él y vasca su esposa; han enraizado ya para siempre en esta tierra, y así un largo etcétera de personas que habiendo venido destinadas con carácter forzoso se enamoraron de esta tierra y aquí permanecerán todos el tiempo que les sea posible.

EL NUEVO ACUARTELAMIENTO DEL TERCIO DE LEVANTE

El hecho de compartir acuartelamiento el Tercio y el Centro de Instrucción de Infantería de Marina, CEIM, ha llevado a las Autoridades competentes de la Armada a construir nuevos locales para alojar al TERLEV. Ello permitirá a esta Unidad contar con alojamientos más acordes con los tiempos actuales y le concederá una mayor independencia logística. Ya está hecho el primer edificio que alojará a 240 soldados en camarotes, con aire acondicionado, hilo musical y servicios adosados. Existe un edificio similar, próximo a ser entregado y, posteriormente, se completará el resto del acuartelamiento con la construcción de los edificios de Mando y Servicios.

En cuanto al tiempo libre de la Tropa, se procurará cubrir dotándola de un "Club" en que se instalará discoteca, fonoteca, biblioteca, un local para manualidades, local de juegos, sala de lectura, sala de visita, etc.

Se conservarán servicios comunes con el CEIM dado la proximidad física de los dos acuartelamientos, como será la enfermería, el religioso, el bazar, etc.

Cuando nos encontrábamos a esta altura de nuestra entrevista, llegó a la casa el Teniente Coronel COSTA, con su mujer; vienen a hacer compañía al Coronel LOPEZ EADY, que al tener la familia en San Fernando, suele pasar sus horas festivas poco acompañado. Comentamos con ellos lo que hasta este momento habíamos recogido, especialmente sobre la acogedora ciudad de Cartagena y, quizás, porque el destino les obligue a trasladarse a Madrid y, desde luego, porque llevan ya bastantes años viviendo a orillas del Mediterráneo, hablan con auténtico cariño de sus gentes y su entorno; aquí han pasado unos años realmente felices; y esperan repetirlos en un futuro, dejan en la ciudad una hija y esto tira mucho; si a esto se suma nostalgia en cantidades muy apreciables, se llega a la conclusión que cumplirán su deseo: "Ser unos 'peñiqueros' más".



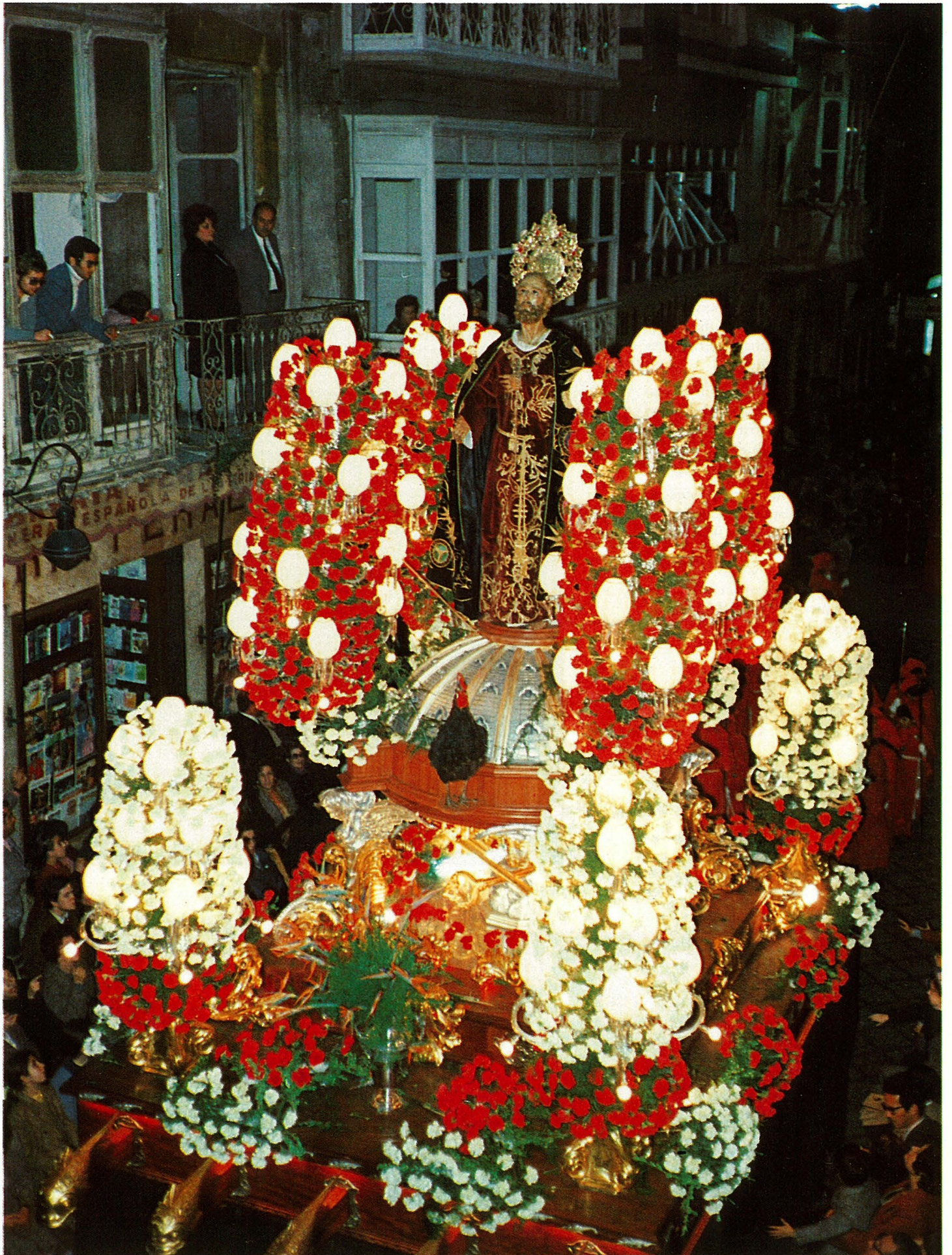


Imagen de San Pedro, "Oficial de Arsenales", con el nombre de Pedro María Cartagena.

(Foto Casauí).

GALERIA DE

Traemos hoy a estas páginas a don Francisco Barbero Baro, fotógrafo del Gabinete de Prensa de la Zona Marítima del Estrecho, colaborador incansable de nuestro Boletín, nos ha acompañado en muchos de los reportajes gráficos que acompañan a nuestra labor literaria reflejadas en las páginas de éste.

Piensa que su biberón fue el revelador, ya que su hermano mayor se dedicaba a la fotografía; empezó a trabajar con él cuando tenía 12 años, hace ya 30 años, cuando sólo existía el blanco y negro.

Ingresó en la Armada en el mes de agosto del año 1978, siendo destinado a la Flotilla de Aeronaves, en la Base Naval de Rota, donde estuvo cinco años, con cerca de 1.200 horas de vuelo. Allí tuvo ocasión de fotografiar a numerosas personalidades, entre las que destaca de forma muy especial a S.M. el Rey.

**Una de sus magníficas
y oportunas fotos.**



Actualmente se encuentra desempeñando su trabajo en la Zona Marítima del Estrecho, como ya hemos indicado.

Entre las anécdotas que cuenta figura la de un vuelo desde Rota a Carboneras en Almería, en el que se vieron obligados a hacer una toma de emergencia sobre un invernadero. La gente del lugar pensaba que se trataba de marcianos, pues iban con unos trajes de vuelo de color butano muy llamativos, para

FOTOGRAFOS



D. Francisco Barbero Baro, siempre dispuesto.

poder ser vistos con facilidad en la mar, en caso de accidente.

Nos cuenta sus primeros pasos en la Armada, cuando se creó el Gabinete Fotográfico en el hangar de la 8.^a Escuadrilla; hoy los medios son mucho más sofisticados.

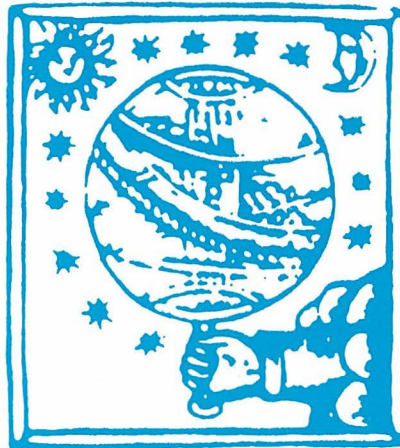
Desde estas páginas, deseamos agradecer públicamente a don Francisco Barbero Baro las muchas atenciones que siempre ha tenido con nosotros.

Con S. M. el Rey.



JULIO F. GUILLÉN

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN



HOMBRES, HECHOS E IDEAS
EDITORIAL NAVAL · MADRID

JULIO F. GUILLÉN TATO, nacido en Alicante en 1897, ingresa en la Escuela Naval Militar en 1913 y obtiene el despacho de Alférez de Navío en 1919. Aviador desde la primera época, participó en el bombardeo de Alhucemas. En 1927, después de recorrer las cubiertas de numerosos buques de la época: *Reina Regente, Miguel de Cervantes, Carlos V, Dédalo...*, toma contacto con el Museo Naval, en Madrid, y desde entonces, durante los cuarenta y cinco años siguientes, se advierte su presencia en todos los acontecimientos de la Armada que tuvieron algo que ver con la Historia, la Ciencia o el Arte. Director del Museo Naval y de la "Revista General de Marina", JULIO F. GUILLÉN fue también miembro numerario de las Reales Academias de la Historia y

Española de la Lengua. Escritor fecundo y perspicaz, con el gracejo propio de su tierra levantina, dejó un apreciable legado de libros, artículos, prólogos, monografías y conferencias, ya firmadas con su nombre, ya con seudónimos como "Diego Valera" o "J. Rempujo".

JULIO F. GUILLÉN, antes de su fallecimiento en Madrid en 1973, era miembro de las más importantes instituciones navales de la época y estaba en posesión de más de una veintena de condecoraciones nacionales y extranjeras.

* * *

Sabido es que de la maravillosa narración que de su primer viaje nos legó Colón, no llegó a nosotros sino un extracto que de ella hizo el padre Fray Bartolomé de las Casas, obispo que fue de Chiapa, su gran amigo, a quien le franqueó sus papeles, y por mucho tiempo los poseyó; esta copia, que contiene muchos párrafos enteros transcritos, la publicó por primera vez el Capitán de Fragata Fernández de Navarrete (1765-1844) del manuscrito que, a finales del siglo XVIII, poseía el duque del Infantado. El "diario" fue entonces origen de un sinfín de estudios, y su bibliografía es copiosísima; pero desde nuestro punto de vista debemos citar, a más de Navarrete, a Fernández Duro, Neussel, D'Albertis, Charcot y Mac Elroy, y, en segundo término, a Morrison y a Montojo. JULIO F. GUILLÉN, que trató en su día de asociarse con esta obra a la conmemoración del IX Cincuentenario de la salida de las

carabelas, va descubriendo en ella, con el comentario apropiado, a otros autores que tan sólo han estudiado tal o cual circunstancia particular. Los acontecimientos le dan pie para aludir unos y otros, aun cuando hay que reconocer que el tema es inagotable y apasionante, y que el trabajo profundo y minucioso es asunto que cae fuera de la intención del autor, en este caso.

En "EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN", el autor va salpicando cada línea de abundantes comentarios, con el acierto de un erudito y la autoridad de un profesional de la mar. Destacan, sobre todo, sus acotaciones al léxico marinerío, que va tratando en razón de cada voz, según sea preciso. En general, lo encuentra perfecto y, en algunos pasajes, tan apropiado y de tal carácter que, por lo menos en esta transcripción de Las Casas, le concede fuerza de autoridad.

La EDITORIAL NAVAL ofrece, como novedad editorial relevante la obra de Julio F. Guillén.

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN cuyo precio de venta al público es de **600 pesetas** (IVA incluido).

El personal al servicio de la Armada, tanto militar como vici, puede adquirir esta obra directamente en la propia Editorial Naval, si reside en Madrid, o efectuar el pago contra reembolso, si reside fuera de esta capital. Este personal, cuando solicite varios ejemplares, podrá optar por el pago aplazado, para lo que deberá rellenar y remitir a esta Editorial, junto a la nota de pedido, que figura en la página siguiente para su Banco/Caja. El personal ajeno a la Armada puede solicitar las obras, contra reembolso, directamente a la Editorial Naval. C/ Montalbán, 2, 28071 Madrid.

HOMBRES, HECHOS E IDEAS

Sr. Director del Banco/Caja

Sucursal:

Dirección:

Número: C. P.:

Población:

Provincia:

Ruego efectúen los pagos mensuales que, con cargo a mi c.c. núm., pase al cobro la Editorial Naval, Montalbán, 2, Madrid, correspondientes al crédito de librería suscrito en la misma.

..... de de 199....

(Firma)

Deseo remitan ejs. de la obra

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

A don

Empleo: D.N.I.:

Dirección:

..... C. P.:

Población: Teléf.:

Modalidad de pago (X):

Al contado (contra reembolso)

* A plazos

* Banco/Caja:

* Sucursal:

* Población: C. P.:

* C.c. núm.:

(Firma)

NOTA PARA EL BANCO/CAJA

NOTA PARA LA EDITORIAL NAVAL

La 5.ª Escuadrilla
de Helicópteros.

