

NUMERO 62
Marzo 1993



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

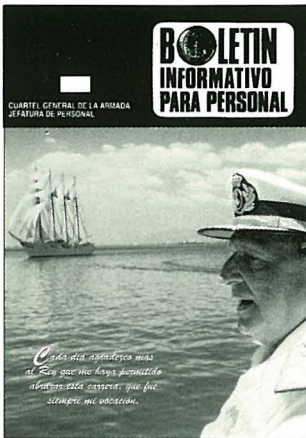
*Cada día agradezco más
al Rey que me haya permitido
abrazar esta carrera, que fue
siempre mi vocación.*



BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

NUMERO 62 - Marzo 1993

SUMARIO



PORTADA:

Comentario de S.A.R. don Juan de Borbón en el año 30 con motivo de su ingreso en la E.N.M.

CONTRAPORTADA:
T.A. Aragón; "Operación Esperanza".

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.

DIRECCION Y ADMINISTRACION

Jefatura de Personal (OFIPER)
Cuartel General de la Armada
Calle Montalbán, 2
28071 MADRID (España)

NIPO: 098-93-008-7
Deposito Legal: M-43412-1991
Impreso en Grefol, S.A. Pol.II-La Fuensanta
Móstoles (Madrid)



1 Reportaje gráfico y entrevista a S.A.R. Don Juan de Borbón y Battenberg.

20 Bicentenario del Museo Naval (1792-1992)

24 Fragata Reina Sofía.

25 Entrevista con el Arzobispo Castrense.

28 S.M. el Rey, visita el Tercio de Armada.

30 Un kilo una sonrisa.

32 456 Aniversario de la I.M.

34 La ciudad de San Fernando rinde homenaje al Real Observatorio e Instituto de la Armada.

38 Las Damas de Nuestra Señora del Carmen.

40 Editorial Naval.

41 IX Conferencia de Directores de Academias Navales.

42 La quinta Escuadrilla; orgulloso pasado, ilusión de futuro.

44 El último Sargento fogonero de la Armada ha pasado a la reserva.

46 Colaboración de la Armada en el incendio del petrolero "Aegean Sea" en el puerto de la Coruña.

49 Iª Campaña Antártica del BIO Hespérides



56 PRESENCIA DE LA FLOTA EN EL MUNDO:

- Informe de la visita al Puerto de Tallín.
- Informe de la visita al puerto de Vaarna..
- El grupo "Delta" de la Flota.
- T.A. "Aragón"; "Operación Esperanza".

Encontrándose ya este número del Boletín en imprenta, se produce el fatal desenlace de la grave enfermedad que padecía, desde hacía largo tiempo, S.A.R. don Juan de Borbón y Battenberg. Capitán General de la Armada, fue sobre todo un marino que amó profundamente a España y a la Armada; por ello, este Boletín Informativo para Personal ha querido unir a la última entrevista que nos fue concedida por S.A.R., el 28 de enero pasado, el siguiente reportaje gráfico sobre su Egregia Persona, recogiendo los cuatro ámbitos que, creemos, definían sus más claros amores: España, Su Familia, La Mar y La Armada.

AMOR A ESPAÑA

Tú me has mostrado que cuando la vida nos enfrenta con obstáculos y siembra dificultades en nuestro rededor, es importante mantener firme el rumbo, con la vista puesta en el horizonte lejano, en medio de las aguas procelosas o en calma, con vientos favorables o adversos. Tú me has puesto también de manifiesto, de forma permanente, el perfecto sentido del deber, el más acendrado patriotismo, el amor a España, y la entrega a su servicio. sin reparar en sacrificios.

JUAN CARLOS I



S.A.R. el Conde de Barcelona, don Juan de borbón y Battenberg, en el momento de ceder sus derechos históricos de sucesión a la Corona de España a favor de S.M. el Rey, Juan Carlos I.

Si tuviéramos que escoger una cualidad que definiera el devenir de la vida de S.A.R. don Juan de Borbón, creemos que ninguna podría hacerlo con más autenticidad que la de su amor a España.

Treinta y seis años después de haber sucedido en la legitimidad histórica a Alfonso XIII, Don Juan cedía todos sus derechos recordando una frase de su padre: *Ante todo, España.*

Como muestra de ello nos servimos de las palabras con las que S.A.R. el Conde de Barcelona hizo cesión de sus derechos históricos a favor de S.M. el Rey Juan Carlos I como compendio de este amor:

"Mi padre, Su Majestad el Rey Alfonso XIII, el 14 de abril de 1931, en su mensaje de despedida al pueblo español, suspendió deliberadamente el ejercicio del poder, manifestando de forma terminante que deseaba apartarse de cuanto fuese lanzar un compatriota contra otro en

fraticida guerra, pero sin renunciar a ninguno de sus derechos, que no consideraba suyos, sino, como dijo, "depósito acumulado por la historia, de cuya custodia ha de pedirme rigurosa cuenta". Esta actitud de mi padre, que revela un amor acendrado a España, que todos le han reconocido, ha sido una constante de mi vida, pues desde joven me consagré a su servicio. Por circunstancias especiales de todos conocidas recayó sobre mí este depósito sagrado y el Rey Alfonso XIII, el 15 de enero de



S.M. el Rey pronuncia una palabras de agradecimiento y respeto ante el legado histórico de su padre S.A.R. don Juan de Borbón.

1941, en su Manifiesto de Abdicación decía: "Ofrezco a mi Patria la renuncia de mis derechos para que por ley histórica de sucesión a la Corona quede automáticamente designado, sin discusión posible en cuanto a la legitimidad, mi hijo el Príncipe Don Juan, que encarna en su persona la institución monárquica y que será el día de mañana, cuando España lo juzgue oportuno, el Rey de todos los españoles."

En su testamento recomendó a su familia que me reconociesen como Jefe de la Familia Real, como siempre le había correspondido al Rey en la Monarquía española.

Cuando llegó la hora de su muerte, con plena conciencia de sus actos, invocando el Santo Nombre de Dios, pidiendo perdón y perdonando a todos, me dió, estando de rodillas junto a su lecho, el último mandato: "Majestad: sobre todo, España."

El 28 de febrero de 1941 yo tenía veintisiete años. No se habían cumplido todavía dos desde la termi-

nación de nuestra guerra civil y el mundo se sumergía en la mayor conflagración que ha conocido la Historia. Allí, en Roma, asumí el legado histórico de la Monarquía española, que recibía de mi padre.

El amor inmenso a España, que caracterizaba fundamentalmente al Rey Alfonso XIII, me lo inculcó desde niño, y creo no sólo haberlo conservado, sino quizás aumentado en tantos años de esperanza ilusionada. El espíritu de servicio a nuestro pueblo, la custodia de los derechos de la dinastía, el amor a nuestra Bandera, la unidad de la Patria, admitiendo su enriquecimiento con las peculiaridades regionales, han sido constantes que, grabadas en mi alma me han acompañado siempre.

El respeto a la voluntad popular, la defensa de los derechos personales, la custodia de la tradición, el deseo del mayor bienestar posible promoviendo los avances sociales justos, han sido y serán preocupación constante de nuestra fami-

lia, que nunca regateó esfuerzo y admitió todos los sacrificios, por duros que fuesen, si se trataba de servir a España. En suma, el Rey tiene que serlo para todos los españoles.

Fiel a estos principios durante treinta y seis años he venido sosteniendo invariablemente que la institución monárquica ha de adecuarse a las realidades sociales que los tiempos demandan; que el Rey tenía que ejercer un poder arbitral por encima de los partidos políticos y clases sociales sin distinciones; que la Monarquía tenía que ser un Estado de derecho, en el que gobernantes y gobernados han de estar sometidos a las leyes dictadas por los organismos legislativos constituídos por una auténtica representación popular; que aun siendo la religión católica la profesada por la mayoría del pueblo español, había de respetar el ejercicio y la práctica de las otras religiones dentro de un régimen de libertad de cultos, como estableció el Concilio Vaticano II. Y, finalmente, que

España por su historia y por su presente, tiene derecho a participar destacadamente en el concierto de las naciones del mundo civilizado.

No siempre éste, mi pensamiento político, llegó exactamente a conocimiento de los españoles, a pesar de haber estado en todo momento presidido por el mejor deseo de servir a España. También sobre mi persona y sobre la Monarquía se vertieron toda clase de juicios adversos, pero hoy veo con satisfacción que el tiempo los está rectificando.

Por todo ello, instaurada y consolidada la Monarquía en la persona de mi hijo y heredero Don Juan Carlos, que en las primeras singladuras de su reinado ha encontrado la aquiescencia popular claramente manifestada y que en el orden internacional abre nuevos caminos para la Patria, creo llegado el momento de entregarle el legado histórico que heredé y, en consecuencia, ofrezco a mi Patria la renuncia de los derechos históricos de la Monarquía española, sus títulos, privilegios y la jefatura de la Familia y Casa Real de España, que recibí de mi padre, el Rey Alfonso XIII, deseando conservar para mí, y usar como hasta ahora, el título de Conde de Barcelona.

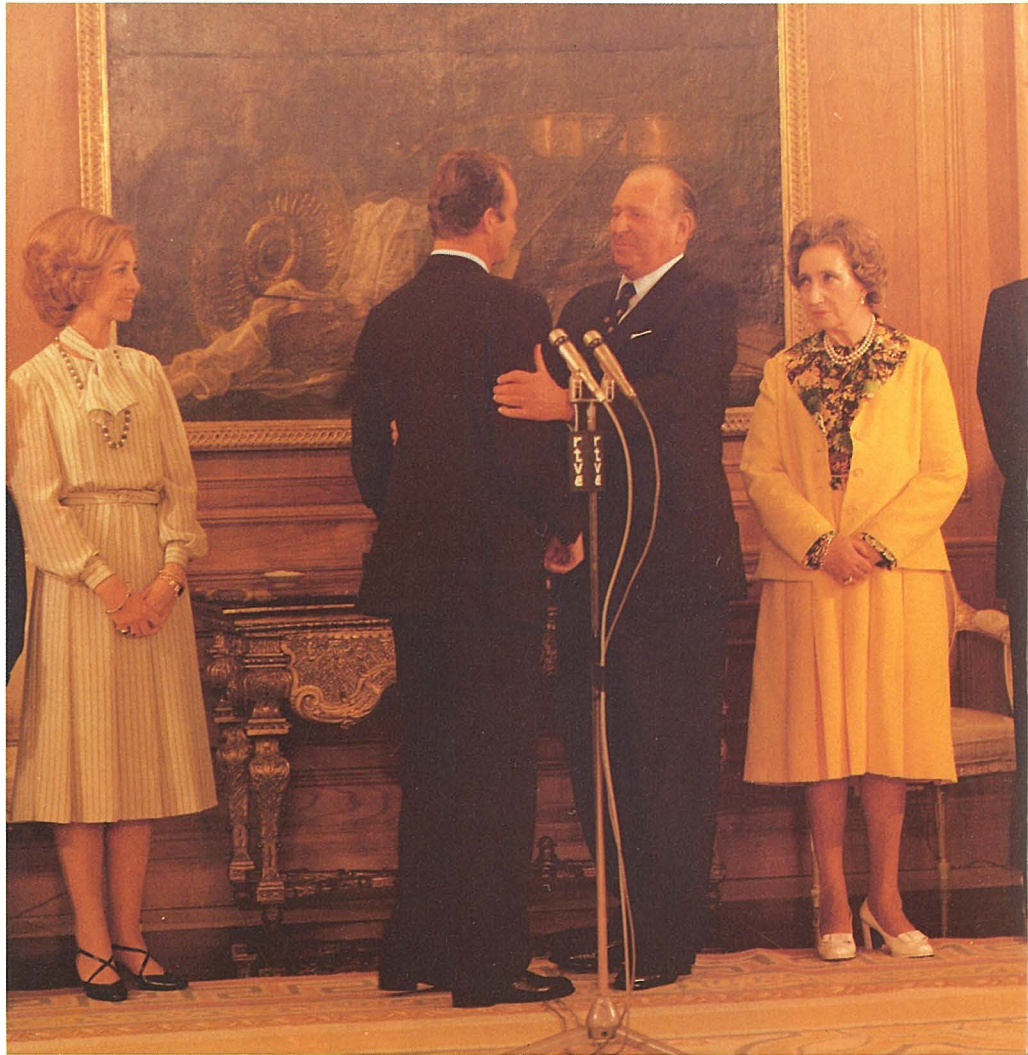
En virtud de esta mi renuncia sucede en la plenitud de los derechos dinásticos como Rey de España a mi padre, el Rey Alfonso XIII, mi hijo y heredero el Rey Don Juan Carlos I.

Después de que Don Juan saludara militarmente a Su Majestad el Rey, éste le contestó con el siguiente discurso:

"Señor: El mandato de su Majestad el Rey Alfonso XIII, "sobre todo, España", creo que ha sido cumplido.

El pueblo español con su fina sensibilidad, ha percibido claramente los grandes sacrificios que hemos tenido que afrontar.

Comprendo que fue dura la separación de un hijo para que se educase en su Patria, entre españoles, y se formase debidamente para servirle cuando fuese necesario. Considero que he asimilado por completo la gran lección que encierra esta



Emocionado abrazo de S.A.R. , el Conde de Barcelona, al término de la histórica ceremonia.

decisión. La educación que he recibido y de la que me siento más satisfechísimo me ha formado en el cumplimiento del deber, en el servicio al pueblo español, en la entrega absoluta a ese gran ideal que es nuestra Patria, con su espléndido pasado, su presente apasionante y su futuro lleno de esperanzas.

Hoy al ofrecer a España la renuncia a los Derechos históricos que recibisteis del Rey Alfonso XIII, realizáis un gran acto de servicio. Como hijo me emociona profundamente. Al aceptarla, agradezco vuestra abnegación y desinterés y siento la íntima satisfacción de pertenecer a nuestra Dinastía. Y es mi deseo que sigáis usando, como habéis hecho durante tantos años, el título de Conde de Barcelona.

Acabas de pronunciar importantes palabras. Las recibo. Las oigo y las medito.

Quiero cumplir como Rey los compromisos de este momento histórico. Quiero escuchar y comprender lo que sea mejor para España. Respetaré la voluntad popular, defendiendo los valores tradicionales y pensando sobre todo que la libertad, la justicia y el orden deben inspirar mi reinado. De esta forma la Monarquía será elemento decisivo para la estabilidad necesaria de la Nación.

En esos momentos de indudable transcendencia para España y para nuestra familia y al recibir de tus manos el legado histórico que me entregas, quiero rendirte el emocionado tributo de mi cariño filial unido al respeto profundo que siempre te he profesado, al comprender desde niño que, sobre todo y por encima de todo, tú no has tenido nunca otro ideal que la entrega absoluta al servicio del pueblo español".



AMOR A LA FAMILIA

Nace S.A.R. don Juan de Borbón y Battenberg el día 20 junio de 1913, en el Real Palacio de la Granja de San Ildefonso en Segovia, siendo el quinto hijo de los Reyes de España don Alfonso XIII y doña Victoria Eugenia. La noticia se comunica con veintuna salvas de ordenaza.

La niñez de S.A.R. el Conde de Barcelona, transcurre en Madrid, en el Palacio de Oriente y éste lo

recuerdo como algo no envidiable: "durante el tiempo de la monarquía, el regimen de Palacio era muy estricto en cuanto a nuestra educación; las muchas ocupaciones oficiales del Rey hacen que nuestras relaciones fueran someras. No es que no nos quisiéramos. El Rey se interesaba siempre por nuestros estudios, nues-

Siempre me propuse como norma de mi vida desde que me casé con Juan, compartir cualquier responsabilidad que él tuviera, en beneficio de España.

MARIA DE LAS MERCEDES
DE BORBON Y ORLEANS

tras aficiones, nuestros problemas. Pero teníamos poco tiempo para la intimidad. La educación de los Príncipes, no es cosa envidiable, aunque mucha gente crea lo contrario. La disciplina se impone como una necesidad. Teníamos profesores militares y un cura. A las siete y media de la mañana ya estábamos en misa.



S.S.A.A.R.R. los Condes de Barcelona, rodeados de sus hijos y nietos.

El 12 de octubre de 1935 contrajo matrimonio, en Roma, con doña María de las Mercedes de Borbón y Orleans. De este matrimonio nacieron cuatro hijos: doña Pilar, don Juan Carlos, doña Margarita y don Alfonso.

Resumimos la vida familiar de Don Juan de Borbón a través de las notas en el Apéndice I del libro "Don Juan de Borbón, el Rey Padre" de José María Toquero:



Mi padre

La víspera del día en que juré Bandera, mi padre me escribió una carta en la que subrayaba que mi vida iba a consagrarse al servicio de España, "con espíritu de sacrificio. hasta la muerte, si preciso fuera, en defensa de la Patria y su Bandera". No olvidaré nunca aquellas letras. Me he esforzado por ajustar a ellas todos mis actos. Desde muy niño aprendí de mi padre el sentido del deber y el amor a España. Educado en un hogar sencillo, religioso y alegre, a pesar de la natural pesadumbre del exilio, mi padre me enseñó, con su gran espíritu liberal, a respetar las ideas de los demás, a considerar que la verdad tiene muy diversas caras, a no olvidar, pero sin guardar rencor a nadie, y a aceptar las críticas y discrepancias como algo positivo para la propia educación y para el progreso general.

Ahora que mi padre cumple setenta y cinco años de una vida íntegramente entregada al servicio de España, escribo estas líneas de cariño y homenaje con una emoción vivísima. Se me agolpan los recuerdos de mi infancia feliz, con mi madre y mis hermanos formando una piña familiar en torno a un hombre que con su humanidad y simpatía, hizo siempre fácil y grata la convivencia a todos. Desde el día en que fue a despedirme a la estación de Lisboa cuando me trasladé, siendo yo un niño, a estudiar a España hasta aquel 14 de mayo de 1977 en que renunció ante mí a los derechos históricos de la Corona, que había custodiado ejemplarmente durante más de tres décadas, mi padre no regateó un

sacrificio al servicio de España. No me olvidaré nunca de aquella mañana de invierno en que se cuadró ante mí, con la fiebre alta y el tumor enroscado a la garganta, para pedirme la venia y enterrar a su padre, el gran Rey Alfonso XIII, en el lugar que le correspondía, en el panteón de El Escorial, en una de las más emocionantes ceremonias a las que he asistido en mi vida.

Después de tantos años de variadas vicisitudes y de dolorosas experiencias, mi padre vive hoy rodeado del cariño popular y del respeto de los españoles. Sé, y eso me llena de orgullo, que se siente satisfecho al contemplar cada día cómo se ha hecho realidad, en beneficio de España, la Monarquía de todos, por la que él luchó con dignidad incomparable a lo largo de su vida.

Un día hace muchos años le envié una fotografía con esta dedicatoria: "Al empuñar por primera vez, y lleno de emoción nuestra bandera, quiero que tengáis el recuerdo de vuestro súbdito más leal e hijo más cariñoso". Hoy, cuando las circunstancias de la historia han depositado sobre mis hombros la honrosa responsabilidad de la Corona española, redacto estas líneas con el mismo cariño que entonces, con la misma lealtad a lo que la persona y la vida de mi padre representan.



S.A.R. el Conde de Barcelona a bordo del "Saltillo" con su tío el Infante don Alfonso de Orleans.



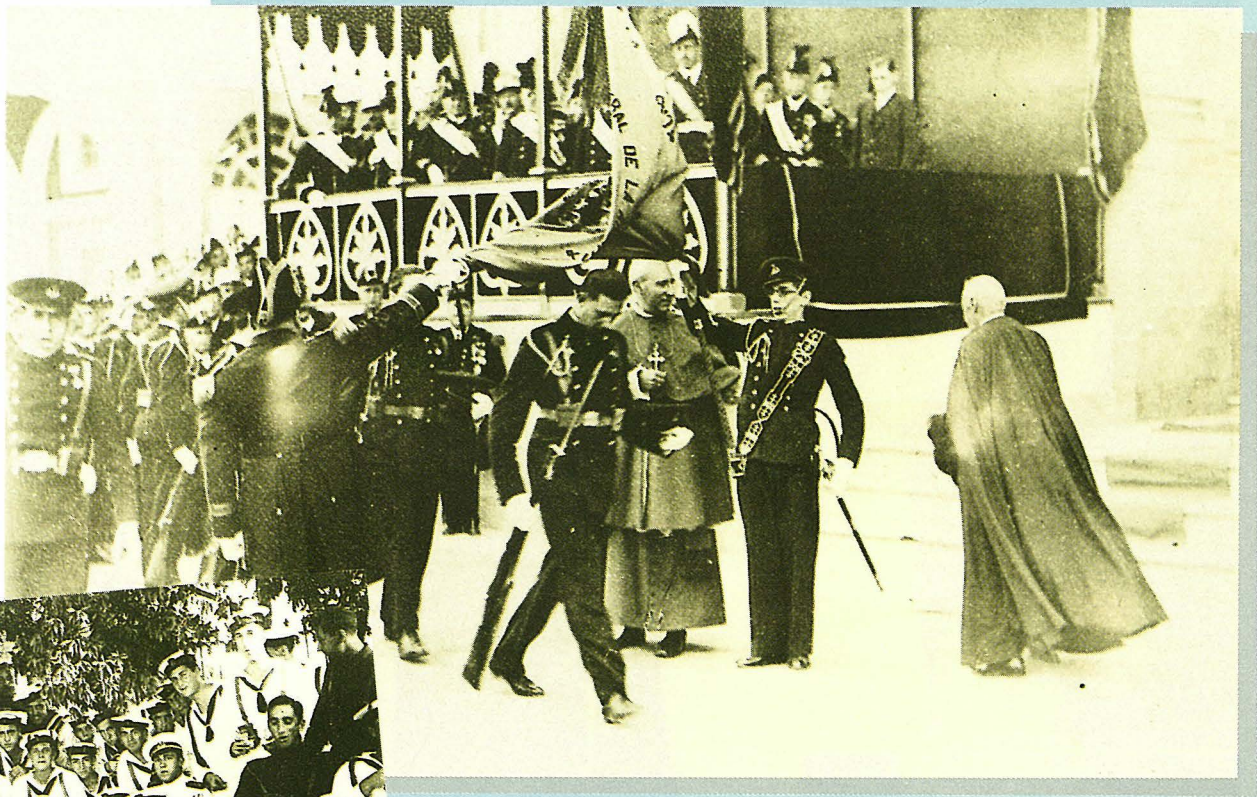
En la fotografía superior S.A.R. Don Juan de Borbón en un momento de la entrega de premios del trofeo "Conde de Barcelona".

AMOR A LA MAR

Don Juan es un enamorado de la mar. Un navegante de vocación, valeroso y de espíritu aventurero que corre riesgos notables, a lo Melville, sobre la misteriosa e indefinida superficie de las aguas. Su barco es su reino. Allí manda, ordena, estudia cartas, itinerarios profundidades, fondeaderos y escucha los partes meteorológicos con cierto escepticismo.

JOSÉ MARIA DE AREILZA





El momento más trascendental en la vida de un marino: su juramento de fidelidad a la Bandera (28 de octubre de 1930 en la E. N. de San Fernando).



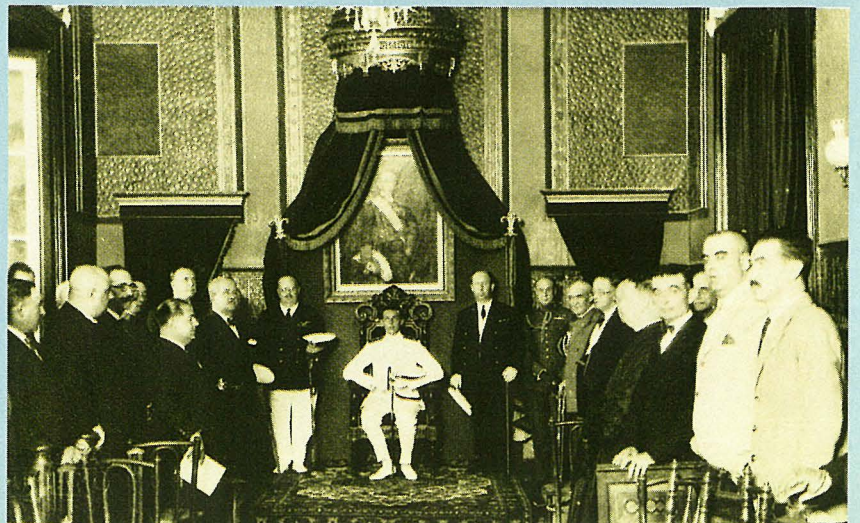
Escuela Naval Militar

Don Juan de Borbón vistiendo el uniforme de Guardiamarina inglés



Visita Oficial a la Escuela de Infantería de Marina.

Acto social en Ayuntamiento de San Fernando.





Don Juan de Borbón, vistiendo por vez primera el uniforme de la Armada. El 17 de junio de 1930, recibía el nombramiento de aspirante de Marina y seguidamente ingresaría en la Escuela Naval de San Fernando (Cádiz), tenía a la sazón 17 años de edad.



Bandera en la que prestó juramento de fidelidad a la patria S.A.R. don Juan de Borbón en la Escuela Naval Militar.

AMOR A LA ARMADA

Cada día agradezco más al Rey que me haya permitido abrazar esta carrera, que fue siempre mi vocación. La vida del mar, que a otros enerva y abrumba, a mí me entusiasma. Ni siquiera siento el tedio típico de las grandes travesías. Ese transcurrir de días y días sin ver más que cielo y mar es sedante para mi espíritu...", comentario de S.A.R. don Juan de Borbón en el año 30 con motivo de su ingreso en la Escuela Naval Militar.

En 1928, al finalizar el Bachillerato, S.A.R. don Juan de Borbón siente la llamada de una vocación concreta: ser oficial de la Armada. "la afición al mar y mi vocación de marino que sentí desde muy niño, despertaron en mí, porque durante las vacaciones veraniegas me pasaba el día embarcado entre balandros, barcos de guerra y barquichuelas y me sentía de tal manera atraído hacia esto, que lo prefería a cualquier esparcimiento por divertido que fuera. El verano que estando en Santander me presenté al Rey y le dije que quería ser marino. Yo no podía sospechar siquiera que llegaría a ser un día heredero de la Corona.



Don Juan en la Cámara del Comandante a bordo del B/E "Juan Sebastián Elcano".



A bordo del "Elcano" en Hawai.

Don Juan en el momento de condecorar al cocinero del "Elcano".





Tres generaciones reales de marinos: S.A.R. don Juan de Borbón con su hijo, S.M. el Rey y su nieto S.A.R. el Príncipe Felipe, en la cámara del Comandante del B/E "Juan Sebastián Elcano".



Don Juan, a bordo de la Fragata "Asturias" durante el traslado de los restos mortales de S.M. Alfonso XIII, de Roma a Cartagena.



Don Juan en una reunión con los miembros del Patronato del Museo Naval.



El Primer Lord Almirantazgo, Almirante Staveley haciendo entrega a S.A.R. Don Juan de Borbón el nombramiento de Almirante Honorario de la Marina Británica, en nombre de la Reina Isabel II. La solemne ceremonia se celebró en la Base Naval de Cartagena.

poco, fuí haciendome muy amigo de todos mis compañeros. Aquello era realmente un ambiente fraternal. No eramos más que 72, de modo que nos podíamos conocer bastante bien las tres promociones que allí estábamos".

Don Juan se instaló en un pequeño hotel, conocido como "El Castillito", en las proximidades de la Escuela Naval Militar, en la población de San Carlos, en San Fernando.

El día 26 de octubre de 1930 celebró la Jura de Bandera con asistencia del Rey don Alfonso XIII. "El acto de la Jura de Bandera me impresionó. Mi padre estaba presente en la ceremonia y ello incrementó en aquel momento mi sentido de responsabilidad".



Además no me gustaban las ceremonias oficiales, ni el boato de la Corte, por eso me encantaban las vacaciones donde podía ir libremente por la calle como un ciudadano más, entrar y salir donde quisiera. Sólo pensaba en ser Marino, en embarcarme y recorrer mucho mundo, era mi sueño dorado. Pero en ser Marino con todas las de la ley, como un Oficial más para dedicarme por completo a mi carrera y en mi condición de Infante hacer mucho por la gloriosa Marina Española".

En junio de 1930 ingresó en el Cuerpo General de la Armada, tras pasar las oposiciones celebradas en el Ministerio de Marina incorporándose en septiembre a la Escuela Naval en San Fernando. " Los primeros días, como se puede comprender, fueron más bien duros. Yo no había salido de Palacio en mi vida. No tenía la menor costumbre de tener compañeros de estudios y menos en un ambiente militar, pero de todas maneras, como uno se adapta fácilmente, a lo que tiene afición, poco a

El 12 de abril de 1931 S.A.R. don Juan de Borbón abandona España y se traslada a Gibraltar. Desde allí viajó a Italia. Posteriormente continuó sus estudios en la Escuela Naval inglesa.

El día 16 de julio de 1970 don Juan de Borbón se incorporaba a la Armada de nuevo como Almirante Honorario. El acto estuvo presidido por S.M. el Rey y comenzó con la lectura del Real Decreto por el que se le nombraba Almirante de la



Arriba y abajo, dos momentos de la imposición del fajín de Almirante a S.A.R. Don Juan de Borbón, por S.M. el Rey, el 16 de julio de 1970.



Armada: "En atención a los relevantes méritos que concurren en Su Alteza Real don Juan de Borbón y Battenberg, queriendo dar prueba de reconocimiento y afecto debidos a su persona por su sereno patriotismo y amor permanente a España, y como

testimonio de su vinculación a la Armada desde su ingreso en la Escuela Naval Militar, a iniciativa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, oído el Consejo Superior de la Armada, y a propuesta del Consejo de Ministros".

Su Majestad el Rey terminó con estas palabras dirigidas a su padre: "Y a tí, Almirante, que la Virgen del Carmen, Patrona de la

Armada de España, te compense de amarguras y sufrimientos, de preocupaciones y sinsabores, permitiéndote contemplar, cómo la nave de nuestra Patria navega en paz, y tan alta que, como dijo el poeta, pudiera alcanzar con sus mástiles la luna". ■



El C.F. Comandante Antonio González entrega un recuerdo de la Fragata'



Pasando revista a la "Victoria".





S.A.R. pasa revista a la Fuerza en el TEAR.



Cámara de Oficiales Fragata "Victoria":
S.A.R. D. Juan de Borbón
AJEMA Carlos Vila Miranda
Alte Flota Pedro Regalado Aznar

Visita de S.A.R. Don Juan de Borbón Conde de Barcelona Capitán General de la Armada a la Flota y al Tercio de Armada.

En Diciembre de 1991, acompañado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y el Almirante de la Flota, S.A.R. visitaba el Cuartel General de la Flota en Rota y, posteriormente, la Fragata "Victoria" cumpliéndose así su deseo de visitar una de las unidades más modernas de la Armada.

A lo largo de su visita don Juan fue informado sobre los diferentes ejercicios y actividades de la Flota y, de forma especial, sobre la campaña desarrollada por los buques de la Armada en el Golfo Pérsico.

Finalizada su visita a la Base Naval de Rota, S.A.R. se trasladó a la ciudad de San Fernando, donde visitó el Acuartelamiento del Tercio de Armada.





ENTREVISTA A DON JUAN

El Boletín Informativo para Personal quería cerrar este reportaje, visión gráfica de la figura de don Juan, aportando un documento de extraordinario interés humano: la entrevista personal a S.A.R. don Juan de Borbón y Battenberg como Capitán General de la Armada.

Efectuadas las oportunas diligencias para solicitar la entrevista, a través del ayudante personal de S.A.R. el C.F. don Teodoro de Leste Contreras, pareció bastante improbable que nos pudiera recibir; no obstante estábamos decididos a intentarlo todo. Así que nos trasladamos hasta Pamplona, donde se encuentra actualmente S.A.R. el Conde de Barcelona recibiendo las atenciones médicas que su estado exige en la Clínica Universitaria. Una vez allí recibimos la feliz noticia de que S.A.R. don Juan esperaba nuestra visita.



El 28 de enero fuimos recibidos por S.A.R. Don Juan de Borbón en la Clínica Universitaria de Pamplona, concediéndonos la entrevista que publicamos en estas páginas y que aporta un documento de extraordinario interés humano para la Armada. En la fotografía S.A.R. Don Juan de Borbón acompañado del Coronel Sebastián Catalán Pérez-Urquiola, Director del Boletín Informativo para Personal, Marisa Peral Díaz de Bustamante y M^{te} del Carmen Jáuregui García.

P.- Señor, la Armada ha recibido con auténtica satisfacción Su promoción al empleo de Capitán General, porque no en vano su vida ha estado vinculada tanto a la Armada, como al mundo de la mar. Nos gustaría conocer cómo se inició esta vocación marinera que V.A. ha mantenido siempre activa.

R.- Mi afición marinera surge en los primeros años de mi infancia, cuando pasábamos los veranos en Santander y en San Sebastián. Siempre que tenía ocasión yo convencía a mi padre para que nos dejase embarcar a mi hermano Don Gonzalo y a mi en alguno de los buques que la Armada destacaba

para escolta de la Familia Real. Recuerdo una anécdota de una de esas salidas. El cañonero "MacMahon" tenía que ir a carbonear a Pasajes, y conseguimos autorización del Rey para embarcar. El buque lo mandaba Don Felipe Abárzuza. Al regreso a San Sebastián, nos empeñamos mi hermano y yo en disparar con el cañoncito de proa, a lo que se resistía Don Felipe. Tras mucho rogarle, al fin accedió y cual sería nuestra sorpresa cuando al primer disparo la chimenea se vino abajo.

Como en aquella época era costumbre que los barcos que entraban en San Sebastián pasaran por delante de Miramar y se rindiesen honores al Rey con siete voces, ese día nos tocó hacerlo a mi hermano y a mí mientras que la dotación sujetaba la chimenea. Puede imaginarse la que se organizó, pues además eran las fiestas de San Sebastián. Intercedimos ante mi padre, a quien el incidente hizo mucha gracia y levantó los arrestos.

P.- Hace relativamente poco tiempo S.A.R. el Príncipe Felipe ha tenido ocasión de experimentar la vida militar; sin duda este hecho habrá traído a V.A. recuerdos de la Escuela Naval Militar de San Fernando. Nos gustaría compartir esos recuerdos.

R.- Por las circunstancias históricas ya conocidas, pasé por dos Escuelas Navales diferentes, la española y la británica; de las dos tengo gratos recuerdos. No había grandes diferencias en cuanto a régimen interior.

Quando llegué a San Fernando el 1 de Septiembre de 1930, fui recibido con un poco de frialdad por mis compañeros de promoción. Me enteré

que los mandos habían ordenado el tratamiento de "Alteza", y me dí cuenta de que así no conseguiría integrarme plenamente en lo que yo quería que fuese mi carrera. Así que por no desautorizar al Director de la Escuela yo impuse el tratamiento de "Tu Alteza", Así me han llamado y me llaman los pocos que ya quedamos con vida.

Estando en la Escuela británica, me impusieron un arresto y cuál fue mi sorpresa cuando por la noche me levantaron, me sacaron del dormitorio y me llevaron a las anteduchas. Me dijeron que me inclinase y sin previo aviso me dieron seis latigazos con una vara flexible. Se puede imaginar que en cuanto salí de mi sorpresa, dí media vuelta y tumbé al Brigadier de un puñetazo.

A la mañana siguiente me llamó el Director de la Escuela para decirme que esa era la costumbre de la Escuela, que todos los alumnos eran voluntarios y que si no estaba de acuerdo ya sabía cuál era la salida. En total recibí ciento y pico latigazos en nueve meses; en España, al parecer, somos algo más traviosos que los británicos.

P.- A través de la persona de S.A.R. el Príncipe de Asturias habrá tenido ocasión de analizar los nuevos métodos educativos y formativos que se siguen en la actualidad en las Academias Militares. ¿Cree V.A. que existen diferencias sustanciales entre el ayer que conoció personalmente y el presente de la Escuela Naval?

R.- Me ha sorprendido un poco la forma de ingreso. Antes había exámenes independientes para cada Academia Militar y las oportunidades eran iguales para todos los opositores. Con el nuevo sistema me preocupa que jóvenes con auténtica vocación entren en una carrera que no les atraiga demasiado, y para ser Oficial de Marina hay que tener una gran vocación, amar la mar y la vida de los barcos.

El nivel de estudios en nuestra querida Armada es muy alto y por lo que veo se sigue manteniendo, en los planes de estudio. Cuando ingresé en la Escuela británica tuve que pasar un examen para ver en qué nivel me incluían, según mis conocimientos, y me pusieron en el último curso. Como veré llegué a oficial muy pronto.

P.- La afición a la vela es una constante en los miembros de la Familia Real lo cual es notorio que ha servido de impulso para la práctica de este deporte en nuestro país, colocándole en pocos años a la cabeza en el mundo de la competición. Nos gustaría saber cuáles fueron los primeros pasos de V.A. en la vela y algunos recuerdos relacionados con ella.

R.- Comencé a navegar a vela en los veranos. Mis padres tenían balandros y embarqué con ellos desde muy joven. A los 14 años era patrón de un 8 metros llamado "Cantabria", con él regateaba casi todos los días.

Nuestro Museo tiene una importancia internacional. Es uno de los más antiguos y mejor dotados. Estamos en el bicentenario de su constitución y posee cartas y documentos muy valiosos, fuente indispensable de investigación para muchos historiadores.



S.A.R. el Conde de Barcelona con la autora de la entrevista M^a del Carmen Jáuregui García.

Desde entonces no he dejado de navegar a vela. Más tarde tuve otro que se llamaba "Chirimirí", que hace unos meses apareció en una foto de la Revista General de Marina. En este barco se iniciaron mis hijos y se constituyeron en mi dotación permanente. Posteriormente pase al "Saltillo" con el que ya hicimos cruceros de altura; Ellos hacían de todo, desde cocinar hasta las maniobras con el aparejo. El último que tengo es el "Giralda", barco con el que este último año he hecho más de 100 días de mar.

P.- Señor, Vuestra relación con la Armada ha sido siempre estrecha y constante; una prueba más de ello es la Presidencia del Patronato del Museo Naval que V.A. ostenta. ¿A Vuestro juicio qué papel desarrolla nuestro Museo como testimonio de la Historia Naval Española?

R.- Nuestro Museo tiene una importancia internacional. Es uno de los más antiguos y mejor dotados. Estamos en el bicentenario de su constitución y posee cartas y documentos muy valiosos, fuente indispensable de investigación para muchos historiadores. Soy testigo del gran esfuerzo que hace la Armada para adquirir auténticos incunables en subastas tanto nacionales como internacionales. Es un Centro de investigación de la máxima importancia.

P.- En la vida de un Oficial de la Armada cada ascenso significa un paso hacia adelante en su carrera y una satisfacción a nivel personal. ¿Qué significó en su día para V.A. el nombramiento de Almirante y actualmente, el de Capitán General de la Armada?

R.- Los dos nombramientos me han llenado de

orgullo, y el último ha colmado una ilusión que abrigaba en el fondo de mi alma.

P.- Por último, Señor, le agradeceríamos se dirigiera al personal de la Armada a través de este Boletín, en un primer mensaje como Capitán General.

R.- La Armada es una institución secular, y por tanto está sometida al devenir político y económico. La nueva situación mundial, tanto en el campo de la estrategia como de la economía, ha creado una nueva realidad cuya consecuencia ha sido, por una parte, la actuación de nuestras unidades en zonas distintas de las habituales, hemos ido allí donde ha sido necesario defender los intereses de España. En estas actuaciones, hemos demostrado una capacidad de actuación y una movilidad sin precedentes y que nos debe de enorgullecer.

La situación económica ha obligado a rigurosas minoraciones presupuestarias, que indudablemente repercuten en la Fuerza y por tanto en sus dotaciones. Es en estos momentos cuando debemos hacer un auténtico alarde de disciplina, y un esfuerzo de gigantes para aceptar el sacrificio que nos pide la Patria. Debemos ser ecuanímenes en nuestros juicios y mantener una confianza ciega en nuestros mandos, lo que nos ayudará a superar situaciones pesimistas. Dentro de poco estaremos ganando barlovento nuevamente. Esto no es más que una virada por delante que no nos ha salido bien. Tengamos confianza en el futuro, la Armada se lo merece, y España también, y por encima de todo. ■

***D**ebemos ser ecuanímenes en nuestros juicios y mantener una confianza ciega en nuestros mandos, lo que nos ayudará a superar situaciones pesimistas. Dentro de poco estaremos ganando barlovento nuevamente.*

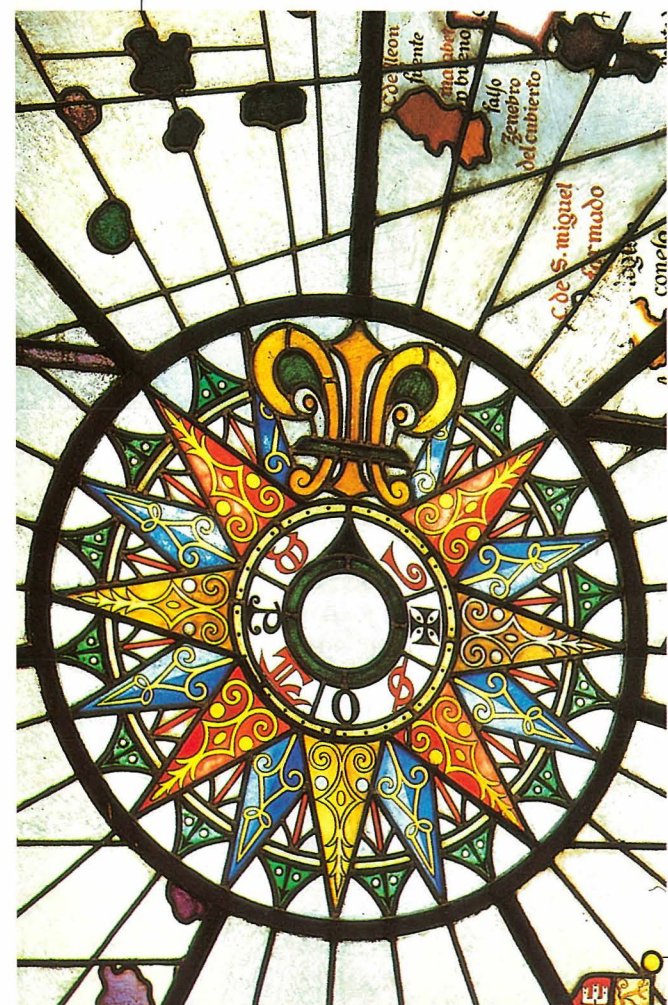


Alfonso XIII. Oleo sobre lienzo por F. Alvarez de Sotomayor: En uniforme de capitán general de la Armada.



Exvoto de la Palma. Detalle de la popa.

Vidriera que reproduce un fragmento de la carta de Juan de la Cosa.



Bicentenario del Museo Naval (1792-1992)

El Museo Naval celebra ahora, en enero de 1993, el bicentenario de su fundación. Con tal motivo se ha organizado una interesantísima exposición conmemorativa sobre las "Obras Españolas de Náutica Relacionadas con la Casa de la Contratación de Sevilla", en ella se destaca la específica contribución de la Marina a los llamados "siglos de oro" de nuestra Historia, a través de la muestra de una colección de documentos raros y valiosos del pasado, que constituyeron por otra parte una de las aportaciones más importantes de la cultura española al desarrollo de la humanidad.

(C. Jáuregui)



Por el carácter extraordinario de esta exposición y para conocerla en profundidad, solicitamos al C.A. José Ignacio González-Aller Hierro, Director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, nos comente los detalles más destacados de ésta y nos sirva de hilo conductor para presentarnos aquellas novedades, proyectos y expectativas futuras del Museo Naval, Palacio del Viso del Marqués y Museo de la Torre del Oro; estos dos últimos dependientes de su Dirección.

P.- Almirante ¿Por qué se pensó en esta concreta exposición para conmemorar el bicentenario de la creación del Museo Naval?

R.- Se pensó en esta exposición por constituir una de las colecciones más importantes que conserva el Museo Naval, por la riqueza de sus fondos que, tanto en libros, obras de náutica de los siglos XVI y XVII así como de instrumentos náuticos, constituyen una de las colecciones más importantes que se pueden encontrar hoy día en Europa. Esta exposición viene a ser la primera de una serie que se piensa realizar en la nueva sala, recientemente acondicionada, que albergará a partir de ahora exposiciones temporales de tres o cuatro meses de duración cada una. Así se irán exhibiendo las colecciones más importantes que posee el Museo y que precisamente debido a la falta de espacio adecuado se han mantenido en los archivos y almacenes para ser puestas al alcance del público. De esta forma se irán presentando al visitante los fondos más ricos de este centro.

P.- Entonces ya podemos decir que el Museo Naval cuenta con una sala de exposiciones temporales, ¿no es así?

R.- Desde luego. Aunque todavía no está terminada del todo. Cuando finalice el tiempo estipulado de permanencia de esta exposición, el Museo cerrará sus puertas para acometer una reordenación de sus salas, dándole un criterio cronológico de exposición y, sobre todo, reformar su sistema de iluminación. Con ello se perseguirá también exponer exclusivamente las piezas de auténtico valor y mérito del Museo, que son muchas, y resaltarlas, eliminando todo aquello que no atienda a este criterio. Conseguiremos que el Museo Naval sea una institución de la categoría que le corresponde y brinde al público el mejor y más adecuado servicio. En este sentido pretendemos abrir nuevas galerías; cambiar alfombras, etc.

P.- ¿Se va a seguir algún criterio museístico en concreto?

R.- En el campo de la iluminación, de gran repercusión en todo el Museo, se pretende dotarle del sistema más moderno que existe en toda Europa; para ello hemos tomado el modelo de iluminación del Museo Thyssen Bornemitz. Lo instalará "Arte España". El coste económico, que no ocultamos será elevado, se pretende que se sufrague a través de los fondos de Atenciones Generales del Ministerio de Defensa. Sin embargo, tenemos la certeza que es un gasto que merece la pena hacer, ya que con ello se va a conseguir que las piezas atesoradas correspondientes al período del reinado de los reyes Católicos al de Fernando VII, ambos inclusive, se expongan con un criterio lógico, en un marco digno, como es nuestro Museo, conservando ese carácter decimonónico de su origen, que le hace tan singular y apreciado,

P.- Una vez acometidas estas importantes y necesarias reformas, ¿están previstas algunas modificaciones más?

R.- Mirando ya cara al 94-95, lo que le puedo decir es que cuando se haya realizado la ampliación de la parte expositiva que corresponde al reinado de Isabel II, hasta la época contemporánea, (mediante la ampliación proyectada del Cuartel General de la Armada) se acometerá la reordenación de todo este material expositivo. Con esta ampliación el Museo ocupará prácticamente toda la planta baja del Cuartel General.

Esto en lo concerniente a la parte expositiva del Museo; pero no debemos olvidar que nuestro Museo tiene la particularidad de ser, además, un importante centro de archivo y documentación sobre cartografía, estampas, etc., de enorme valor; de tal manera que, en algunos aspectos, es de los más ricos que existen en Europa; aparte, claro está, de su biblioteca. Dispone de un fondo de 2.600 volúmenes manuscritos, los cuales pretendemos digitalizarlos en su totalidad, previa la catalogación de todos ellos. Contamos para esto con la colaboración totalmente desinteresada de la Fundación MAPHRE AMERICA; en un año aproximadamente, podremos presentar al público de investigación el fondo documental del Museo Naval.

P - Llegado este momento, nuestra entrevista se ve interrumpida por la visita inesperada de don Enrique Manera, que venía expresamente para realizar una importante donación al Museo a lo que el C.A. González-Aller correspondió con todo su entusiasmo y nos hizo ver la cantidad de donaciones que se habían producido en este año, lo que -según nos comentó-, se estaba haciendo cada vez con más frecuencia, lo que demuestra que nuestra gente se va concienciando más sobre la importancia de conservar las piezas o recuerdos de otras épocas. De esta manera una de las entradas de fondos del Museo más importantes son las donaciones particulares; además de los depósitos y adquisiciones directas del Museo. Creemos que es de gran interés resaltar el hecho de que estas donaciones, una vez valoradas y aprobadas por el Ministerio de Cultura, pueden deducirse de la Declaración de la Renta, con el correspondiente justificante, y obtener una compensación económica del orden del 15% del valor estimado por la donación.

En otro orden de cosas, comentamos al Contralmirante González-Aller las novedades que hemos observado recientemente en el Museo, como es la transformación del suelo de uno de los patios por una tarima de teca realmente preciosa.

R.- Así es. Debo decir que, gracias a la colaboración del Patrimonio del Estado que, a petición del Ministerio de Defensa, ha transferido al Museo Naval el soporte mobiliario empleado en el pabellón de España de la Exposición Internacional de Génova; las vitrinas y la tarima del patio y la Sala de Exposiciones, a la que Vd. hacía referencia, son diseño del Arquitecto Ricardo Bofill. Las gestiones para la cesión se debieron a don Juan Antonio Vázquez de Pardo, don Luis Alcaide de la Rosa, don Jose María Ramos y don José María Antolín Álvarez, de la dirección General del Patrimonio del Estado. Mención aparte quiero hacer de don Domingo de Silos Manso, Comisario del Pabellón de España en Génova, quien ha sido pieza fundamental en la cesión de tan rico acervo a la Armada, lo cual ha sido agradecido por ésta con la concesión de la Gran Cruz del Mérito Naval a su persona.

No quiero olvidarme tampoco, por su interés hacia el Museo y la proyección cultural de la Armada en el mundo científico español, de don José María Luzón, Director General de Bellas Artes y Archivos, quien ha intervenido notablemente en la adquisición del "Itinerario de Escalante" - uno de los libros más importantes adquiridos por España en el 92-, así como la autorización para exhibir este libro en el Museo Naval.

Es de justicia también hacer constar el apoyo tanto del Ministro de Defensa como de don Julio Albi, Director General de Relaciones Informativas y sociales de la Defensa, y a un colaborador infatigable que es don Joaquin Puig de la Bellacasa. Por supuesto contando con la ayuda y el apoyo ines-

timable del Patronato del Museo Naval, que dirige las actividades del Museo y que está presidido por S.A.R. el Conde de Barcelona don Juan de Borbón, quien siempre ha demostrado su afecto y cariño hacia todo lo concerniente a la Armada y, por supuesto, a nuestro Museo.

P.- Atendidas estas prioridades de las que hemos hablado ¿cuáles son las expectativas de nuestro Museo de cara al futuro?.

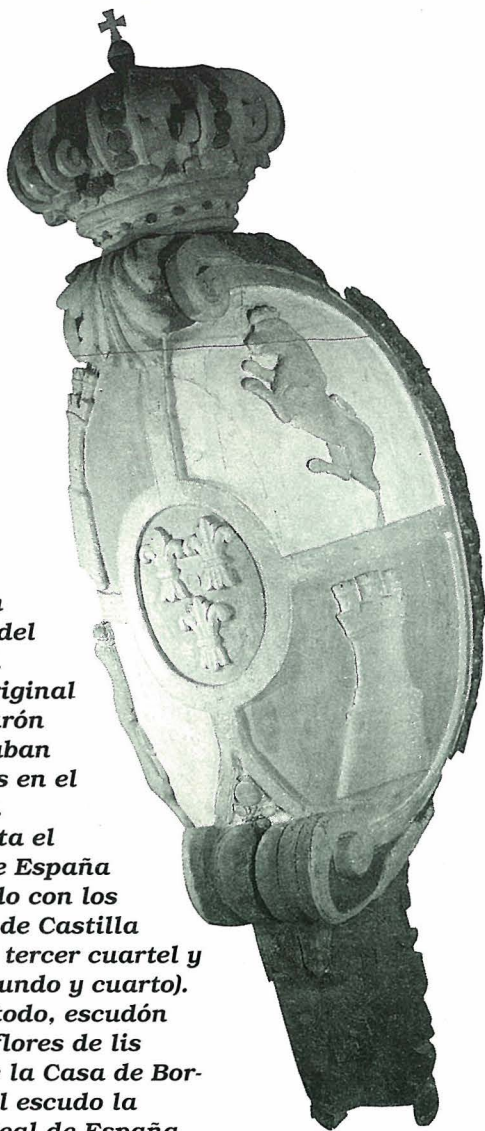
R.- Creo que la principal expectativa radica en poner un especial énfasis en su proyección internacional, haciendo valer la importancia de sus colecciones y la trascendencia que tiene, para las generaciones futuras, el conocimiento de sus fondos lo que servirá para reforzar la imagen de España en el mundo actual

P.- El interés de nuestro Boletín por seguir de cerca cualquier incidencia que afecte a nuestro Museo, se puede constatar a través de las numerosas ocasiones en que ha sido llevado a sus páginas. Precisamente en una de las últimas ocasiones recogimos la parte más escondida y, quizás, desconocida para el gran público, como es su faceta de archivo documental y de investigación que brinda el Museo; así como el personal que lo atiende. Entonces se puso de manifiesto un déficit importante de personal cualificado para llevar a cabo las labores de informatización a la que aludía anteriormente; ¿se ha avanzado algo en este sentido?

R.- Efectivamente se ha avanzado mucho en este sentido. Tanto de personal destinado en el Museo como de medios informáticos y de ayudas exteriores, tenemos bastante más ahora; sin llegar a ser el ideal, creo que hemos logrado una cota bastante aceptable. Por otra parte, la Sala de Investigación que se había quedado muy reducida para absorber la demanda exterior, se ha ampliado en un cien por cien de su capacidad. ahora pretendemos dotarla de ordenadores para que el acceso a las fuentes originales sea mucho más fácil y cómodo.

P.- Sabemos que el Museo Naval es una Institución de renombre internacional y que cuenta con piezas únicas de inestimable valor que le ha valido la consideración de ser uno de los principales Museos Navales del mundo. ¿a su juicio, cuáles son las piezas más valiosas é importantes de nuestro Museo?

R.- Efectivamente cuenta con algunas piezas realmente punteras o fundamentales para la Historia Naval en el mundo. En primer lugar destacaría la carta de Juan de La Cosa, el primer documento de este género en el que está representado el Nuevo Mundo, la más antigua que se conoce de la Casa de la Contratación y de la Escuela Cartográfica Castellana. Tenemos también la última carta producida por la Casa de La Contratación de Sevilla, que es la Carta del Estrecho de Magallanes, que fue utilizada por los Nodales en el año 1618.



Mascarón de navío del siglo XIX. Figura original de mascarón que portaban los navíos en el siglo XIX. Representa el escudo de España cuartelado con los blasones de Castilla (primer y tercer cuartel y León (segundo y cuarto). Sobre el todo, escudón con tres flores de lis armas de la Casa de Borbón. En el escudo la Corona Real de España.

Una pieza fundamental del Museo es el Galeón Flamenco regalado por los nobles de Flandes a Felipe II en el año 1593; pieza rarísima y, en su estilo, única en el mundo.

Se conserva en el Museo Naval también un estuche náutico de Volckhmer del año 1596 también regalado a Felipe II y pieza de valor inapreciable. Un astrolabio fabricado por Coignet's en 1598, del que existen sólo tres ejemplares en todo el mundo. Es de destacar una serie de relojes de péndulo, de los cuales hay tres en España; uno de ellos está en el Palacio de Oriente y aquí en el Museo tenemos los otros dos.

Así mismo es necesario mencionar como pieza curiosa y única el estoque bendito de san Pío V que regaló, en el año 1571 a don Juan de Austria después de la Batalla de Lepanto.

Tenemos también en el Museo la estupenda colección compuesta de seis óleos de Juan de La Corte del siglo XVII. En la parte de la arqueología naval, el álbum de arquitectura naval del Marqués de La Victoria, ejemplar único en Europa. La colección de dibujos de Monleón, historia del barco a lo largo del tiempo; la colección de libros de náutica que hemos mencionado al comienzo, de los siglos XV, XVI y XVII; y la colección extraordinaria de los doscientos cincuenta atlas que conserva el Museo Naval, de los siglos XVI y XVII.

Son de destacar del mismo modo las colecciones de Sanz de Barutel, Vargas Ponce, Fernández de Navarrete y Mazarredo.

Seguro que me he olvidado de alguna, pero creo que estas son las piezas más importantes que guarda el Museo.

P.- El Museo Naval no solamente abarca el museo ubicado en Madrid; sino que tiene además, dependientes de él, el Museo Marítimo de La Torre del Oro, en Sevilla, y el Archivo-Museo don Alvaro de Bazán del Palacio del Viso del Marqués, en Ciudad Real, ¿podría hablarnos de la importancia de estos dos centros en la actualidad?.

R.- El Museo de la Torre del Oro es muy curioso, de escaso número de piezas, pero algunas de ellas muy interesantes; todas relativas a Sevilla, a su historia, a su entorno y a la proyección americanista de España. La Armada se siente orgullosa de que un monumento almohade de esa categoría esté bajo su responsabilidad.

En lo que respecta al Museo de don Alvaro de Bazán, ubicado en le Palacio del Viso del Marqués, es de destacar su archivo como el más importante que tiene la Marina sobre documentación de los años de 1783 a 1936. Es el cuarto en importancia a nivel nacional. Fué construido por los mismos arquitectos y decorado por los pintores que, posteriormente, acometen la obra del Monasterio de El Escorial. Conserva en sus estanterías diecisiete. Kms de documentos. El Palacio, del siglo XVI, pertenece a la Marquesa de Santa Cruz quien, en un gesto de generosidad, hace ya bastantes años, cedió el usufructo a la Armada por una peseta anual, hasta el año 2.049. El estilo del Palacio es genovés y puede considerarse como el más importante de Europa fuera de Italia. Conserva ocho mil metros cuadrados de pintura al fresco, es un monumento nacional y constituye un orgullo para la Armada tenerlo bajo su tutela.

P.- Almirante, por nuestra parte sólo nos queda agradecerle la cordialidad y amabilidad con las que nos ha atendido y le dejamos la puerta abierta para que cierre nuestra entrevista con aquello que, a su juicio, pudiera habérsenos quedado en el "tintero".

R.- Le agradezco esta oportunidad que me ofrece porque no quisiera echar en el olvido a los Museos periféricos existentes en nuestras Zonas Marítimas, dependientes todos ellos del órgano central de nuestro Museo, que atesoran colecciones y piezas de gran importancia y que se englobarán en el inventario común que se está realizando actualmente.

Por último permítaseme, desde estas páginas, que agradezca la incondicional ayuda del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Carlos Vila Miranda quien, quizá por su formación en temas de historia, siempre ha comprendido y amparado cualquier iniciativa que surgiera en beneficio de nuestro Museo Naval. ■

Fragata Reina Sofía

En el mes de noviembre tuvo lugar, en la ciudad de Las Palmas, la ceremonia de entrega de la Bandera de Combate a la Fragata "Reina Sofía", siendo madrina del acto S.M. La Reina. Pasados unos meses, hemos tenido ocasión de entrevistar al Comandante del buque, C.F. Manuel Calvo acerca de ese singular acontecimiento.



Comte. Fragata "Reina Sofía".

P.- Nuestra primera pregunta Comte. iría dirigida a la valoración que hace un Oficial de la Armada acerca del mando de un buque de estas características.

R.- No hay ningún destino comparable en la Armada. El mando de un buque, en cualquier empleo, supone la satisfacción plena de todo profesional y, en este caso lo es aún más, al coincidir esa circunstancia con un buque de primera línea.

P.- ¿El nombre del buque "Reina Sofía" introduce algún aspecto diferencial con los otros?

R.- Aparentemente no, pero soy consciente que puede ser relevante en ciertos hechos o circunstancia. El nombre obliga para bien, y así lo sentimos los profesionales que servimos a bordo de él.

P.- ¿Desde cuando no llevaba un buque de la

Armada nombre de una Reina?

R.- Hacía 72 años que un buque de la Armada no recibía el nombre de una Reina. El último fue el crucero "Reina Victoria Eugenia" que fue amadrinado también, por S.M. la Reina doña Victoria Eugenia".

P.- Hace unos meses le fué entregada la Bandera de Combate, podría comentarnos este acontecimiento?

R.- Efectivamente, el día 3 de noviembre. Fue para mí un gran honor recibir en Las Palmas y de manos de S.M. la reina Doña Sofía, la Bandera de Combate que donó el Gobierno de la Comunidad Canaria.

Esto es un hecho histórico para la Armada e inolvidable para los que la providencia dispuso que fuésemos protagonistas.

Tradicionalmente las Reinas de la monarquía

española han distinguido a la Armada dando sus nombres a unidades o amadrinándolas.

Esta sensibilidad e interés hacia las cosas de la Armada se manifiesta también en S.M. la Reina Doña Sofía y prueba de ello es que ha propiciado que, además de esta Fragata, otras tres unidades de la Armada lleven en sus costados los nombres de SS.AA.RR., el Príncipe de Asturias y las Infantas.

El que haya sido Madrina de la entrega de la Bandera de Combate al Príncipe de Asturias, estimo yo, se une al hecho de ser la unidad más importante de la Armada un sentimiento afectivo de S.M. la Reina, puesto de manifiesto en su discurso de entrega cuando dice: "El nombre de este buque despierta en mí sentimientos muy profundos".

P.- ¿Que ha sentido al

recibir de manos de S.M. la Reina la Bandera de Combate?

R.- El acto de entrega de la Bandera de Combate tiene siempre un profundo significado y compromiso por las siguientes razones:

- Realza y recuerda solemnemente el cometido de la Institución.
- Es un compromiso para con todos los que bajo los pliegues de esta Bandera entregaron sus vidas por España.
- Renueva el juramento de fidelidad que todos hemos hecho.

La presencia como Madrina de S.M. la Reina señala la trascendencia del acto, lo ennoblece, refuerza el compromiso y constituye un honor y una deferencia extraordinaria para la Armada y para todos los que servimos a bordo de la Fragata "Reina Sofía". ■



Entrevista con el Arzobispo Castrense

El hecho de que nuestro Arzobispo Castrense Monseñor José Manuel Estepa Llaurens, haya sido uno de los siete redactores del nuevo Catecismo de la Iglesia Católica, que ha venido elaborándose a lo largo de los seis últimos años, nos llena de satisfacción y orgullo legítimos. El es, a su vez, el responsable de la edición española, que fue presentada el 10 de diciembre en la Sede de la Conferencia Episcopal española. Publicadas las declaraciones de Monseñor Estepa acerca de este importante tema en la revista "Reconquista Formación", solicitamos de Monseñor autorizase su publicación en nuestro Boletín, por considerarlo de interés general.

Obispo desde hace una veintena de años y especialista en catequesis, ha participado pues, en el alumbramiento de este acontecimiento histórico. Para hablar de todo esto nos trasladamos al Palacio Arzobispal Castrense, donde Monseñor Estepa nos recibe con su habitual cariño.

P.- Monseñor, han trascurrido mas de cuatrocientos años entre este catecismo y el nacido después del concilio de Trento. Cuatrocientos años es mucho tiempo, ¿qué ha pasado para que no se hiciera antes un nuevo catecismo?.

R.- El Concilio Vaticano I (869-70) lo pidió y lo volvió a pedir el Concilio Vaticano II (962-66),

expresado en el deseo de buena parte de padres conciliares, aunque no se llegó a realizar una votación sobre la cuestión.

P.- Nos gustaría conocer, Monseñor, la génesis de este catecismo ¿por qué?, ¿por quién y cuándo fué pedido este nuevo catecismo?

R.- El denominado catecismo de Trento se hizo durante aquel concilio del Siglo XVI, cuya duración se alargó a través de distintas etapas y un largo período de años. En aquel tiempo, se tomó conciencia de la necesidad de crear un instrumento de ayuda a los catequistas más responsables, que entonces eran sobre todo los párrocos - en aquella época la figura del catequista seglar, a la que nosotros estamos ahora

muy acostumbrados, apenas existía-. El catecismo de Trento sirvió incluso como elemento para la renovación de la formación permanente de los sacerdotes, hasta fué texto de los propios seminarios. La incidencia del catecismo de Trento ha llegado incluso a este siglo.

En el Sínodo extraordinario de los Obispos de 1985, a los veinte años del concilio Vaticano II, los padres sinodales pidieron un nuevo catecismo de carácter universal para toda la Iglesia, y en 1986 se formó la comisión de redacción, de la que soy miembro desde entonces.

P.- En 1977, se celebra un sínodo ordinario de los Obispos sobre la catequesis. Cuál ha sido su importancia e influencia en la redacción de este catecismo?

R.- Viví dicho acontecimiento, pues fui Secretario de este Sínodo.

Fue una etapa importantísima en este caminar hacia el nuevo catecismo. El Sínodo de 1977 superó muchas dicotomías: "antes se hacía esto, ahora hacemos lo otro..." en estas cuestiones y generó aportaciones riquísimas a la catequesis. Esta búsqueda superación de dicotomías es el fruto de la integraciones entre los valores de la tradición y los valores de la renovación. Aquel esfuerzo realizado en 1977 en orden a evitar posiciones extremas en la formación de los católicos; y a que se aplicara el Concilio Vaticano II con mayor autenticidad, preparó el terreno para

poder elaborar un Catecismo del Vaticano II.

P.- ¿Se podría afirmar Monseñor que el nuevo catecismo es y puede ser llamado el catecismo del Concilio Vaticano II?

R.- Yo creo que sí, además claramente el papa Juan Pablo II, en la introducción, es decir, en la Constitución apostólica "Fidei depositum", afirma que el objetivo de este catecismo es aplicar el Vaticano II. Opino, por otro lado, que lo anterior no es una afirmación nominal, quien lea y trabaje el texto del nuevo catecismo comprobará cómo ha cristalizado el esfuerzo de síntesis y de inserción de la riqueza doctrinal y pastoral del Vaticano II en el texto del catecismo.

P.- ¿Podría decirnos Monseñor, quién le nombró para este trabajo y con qué criterios?

R.- Fue una decisión personal del papa Juan Pablo II, quien consideró que la comisión de redacción del nuevo catecismo debía estar confiada a obispos en los que concurrieran las condiciones de teólogos y catequetas, provenientes del mundo de los estudios

y que conjugaran también las responsabilidades del ministerio episcopal. Hemos sido siete obispos de los cinco continentes y, por tanto, de diversas culturas, Opino, modestamente por la parte que me corresponde, que estos obispos aportaban una representatividad en el trabajo catequético internacional, lógicamente, con todo esto, se quería también que en la elaboración del nuevo texto se tomara en cuenta el balance postconciliar y una experiencia pastoral rica, incluso anterior al Vaticano II.

P.- Nos gustaría ahora abordar el proceso de la elaboración del catecismo. ¿Cómo ha sido el trabajo: participado, abierto a las diferentes opiniones de la Iglesia; con qué asesoramientos se ha contado; han participado los cristianos de a pie?

R.- Ciertamente, este no es un catecismo elaborado por referendun. Y cualquiera que conozca lo que es la Iglesia jamás se le ocurriría pensar que un catecismo debe ser el fruto de un referendun. En cualquier caso, la elaboración del catecismo ha sido muy participada puesto que ha estado presente desde toda la experiencia y memoria eclesial del pueblo de Dios hasta las más de mil intervenciones de obispos con aportaciones muy concretas y válidas. Facultades y Ateneos teológicos y teólogos y catequetas también han sido consultados.

P.- ¿Cuál ha sido la metodología de trabajo seguida en la Comisión de redacción?

R.- Inicialmente, se formaron tres equipos o binas de redactores. En concreto, a mi me correspondió preparar la primera parte, dedicada a la Fe. Después ha ido evolucionando el sistema de trabajo, con intercambios constantes, reuniones comunes, intercomunicación permanente e intervenciones en todo y en las partes del texto; la frontera entre los diversos capítulos difícilmente se pueden atribuir a alguien en particular. Después se incorporó a los trabajos, como secretario de redacción y coordinador del texto, un dominico austriaco, actualmente obispo auxiliar de Viena. Cada redactor contaba también con un equipo de teólogos y catequetas de apoyo, que, en España, nos reuníamos mensualmente. Además, la Comisión de redacción se ha venido reuniendo en Roma un semana cada dos meses.

La Congregación para la Doctrina de la Fe ha estado presente coordinando todo el proceso. Su prefecto, el Cardenal Ratzinger, ha presidido, participando activamente, en muchas de las citadas reuniones de la Comisión de redacción. Existía una Secretaría para la redacción del catecismo, ubicada en Roma.

P.- ¿Cuál es el sentido del valor del catecismo para la iglesia del mundo de hoy?

R.- El catecismo, en primer lugar, no es ningún recetario ni es un texto para las escuelas. Este catecismo va dirigido a los responsables en la educación de fe. El valor del catecismo es tener un punto de referencia entre dos polos necesarios y complementarios: el de la unidad de la fe y el del pluralismo o adaptación

Fue una decisión personal del Papa Juan Pablo II, quien consideró que la comisión de redacción del nuevo catecismo debía estar confiada a obispos en los que concurrieran las condiciones de teólogos y catequetas, provenientes del mundo de los estudios y que conjugaran también las responsabilidades del ministerio episcopal.

a las situaciones y culturas concretas. Y no puede haber ni pluralismo sin unidad de la fe a la necesidad de tener un punto de referencia cuando esa fe es enseñada en diversos continentes y culturas. El catecismo es un instrumento válido para esto. La fe no es solo inculturación; es anuncio del evangelio, reflexionado y vivido en la iglesia de todos los tiempos. Y la fe no es sólo una vivencia, sino que ha de referirse a los datos revelados. La fe necesita un punto de referencia para tener nervio y esqueleto.

P.- *¿Cuáles son las principales novedades o aportaciones de este catecismo, en lo relativo a la teología y moral; así como su visión social y antropológica?*

R.- Creo que lo más destacado del nuevo catecismo es el equilibrio entre sus partes. Este catecismo recoge toda la palabra de Dios, la Tradición, la renovación litúrgica y las aportaciones teológicas sobre la vida sacramental. Y todo ello en gran equilibrio con una visión eclesiológica abierta y dirigida hacia el mundo. La Iglesia no es para sí misma, es para la vida del mundo, es obra de Jesús para servir a la humanidad. Esta hermosísima visión eclesiológica, tan dinámica, es, a mi juicio, una aportación muy principal del catecismo, en el cual se conjugan armoniosamente, como nunca se había hecho, los lenguajes de la fe: la presencia del lenguaje doctrinal bíblico, litúrgico y testimonial.

También me gustaría destacar la incorporación al nuevo catecismo de las aportaciones de la doctrina social de la Iglesia del último siglo. En el catecismo hay un esfuerzo por buscar un equilibrio entre la moral individual y la comunitaria, con una

mal. En suma, se reitera, de alguna manera, la afirmación teológica de que el reino está aquí, aunque no en su plenitud, ni lo estará nunca, por muchos esfuerzos que hagamos y que debamos hacer.

P.- *Monseñor, según indica el Papa Juan Pablo II, en su constitución apostólica "Fidei Depositum", este catecismo no está destinado a sustituir a los catecismos locales aprobados por las autoridades eclesiásticas, como es el caso de "Esta es nuestra Fe". ¿A su juicio, podríamos considerar que ambos catecismos son compatibles?*

R.- El catecismo "Esta es nuestra Fe", elaborado por la Conferencia Episcopal Española, hace seis años, no ha perdido su valor y vigencia, ya que incluso ha estado en las fuentes inspiradoras del nuevo.

El Catecismo de la Iglesia Católica, está destinado principalmente a los educadores de la Fe, aunque está abierto a todos los católicos y creo que es asequible para cualquier católico de cultura media. No es un catecismo de preguntas y respuestas; es un catecismo explicativo, como todo gran catecismo. Los catecismos "mayores" han sido siempre instrumentos y ayuda para la predicación y para los educadores de la fe. Es el Catecismo de la unidad de fe. No se busca una pedagogía concreta. La articulación del mismo se realiza principalmente a través del Credo, como ha sucedido siempre a lo largo de la Historia.

P.- *Por último Monseñor desearíamos conocer su opinión sobre el catecismo de la Iglesia Católica y el ámbito castrense*

R.- En referencia a nuestra comunidad católica castrense, es decir, a los miembros del Arzobispado Castrense, considero que los primeros destinatarios son los propios Capellanes, que deben recibirlo con adhesión a la Iglesia y afecto personal, y en el que encontrarán una fuente preciosa para la propia renovación personal, para dar mayor solidez y precisión a su predicación y a su actividad educativa en favor de los seglares. En cuanto a los militares profesionales y a sus familias, el Catecismo es un instrumento riquísimo para renovar la propia formación cristiana, cuando el nivel cultural es un nivel medio que puede acceder a un texto denso, pero asequible. El Catecismo es una fuente donde acudir para aclararse personalmente y estimularse a sentir y a vivir como Jesucristo y su Iglesia nos piden. No son pocos los que se encuentran desanimados y desesperanzados y aquí tienen ocasión de luz y aliento. ■

El catecismo, en primer lugar, no es ningún recetario ni es un texto para las escuelas. Este catecismo va dirigido a los responsables en la educación de fe.

insistencia en la moral de la solidaridad y en la necesidad de la salvación por parte de un pueblo creyente insertadas en un contexto de misericordia de cara a las grandes amenazas de la humanidad y en una enérgica defensa de la vida, creo que se logra en el nuevo texto, cuya parte tercera -sobre Moral- no se puede entender desconocida de las demás, y en especial de la primera, la fe, y de la cuarta, la oración, la vuelta a Dios, para alabarle y reconocerlo como Bien y Verdad plenas.

La visión del hombre corresponde a una antropología católica. Es decir, es una visión que se distancia igualmente de un pesimismo y de un optimismo exagerados; se afirma la libertad del hombre, que puede tomar el camino del bien o el camino del

En el catecismo hay un esfuerzo por buscar un equilibrio entre la moral individual y la comunitaria, con una insistencia en la moral de la solidaridad y en la necesidad de la salvación por parte de un pueblo creyente insertadas en un contexto de misericordia de cara a las grandes amenazas de la humanidad y en una enérgica defensa de la vida,



S.M. el Rey, visita el Tercio de Armada

El Tercio de Armada se siente especialmente honrado y profundamente satisfecho de la visita que S.M. el Rey, Capitán General de la Armada, realizó a su Acuartelamiento en la Ciudad de San Fernando el día 11 de noviembre de 1992.

Sobre esta visita charlamos con el General de Infantería de Marina Francisco Gómez Montes, que en aquél entonces mandaba la Unidad. El General nos cuenta que S.M. llegó en vuelo desde Madrid a la Base Naval de Rota, donde fué recibido por el Almirante

Jefe del Estado Mayor de la Armada Carlos Vila Miranda.

Posteriormente y a bordo del patrullero "Vigía", se trasladó al Arsenal de La Carraca, desde donde se dirigió en vehículo al acuartelamiento del TEAR. Acompañaban en la visita a S.M. el Rey, el Ministro de

Defensa Julián García Vargas, el AJEMA, el Almirante de La Flota Pedro Regalado Aznar, el Almirante de la Zona Marítima del Estrecho José Antonio Serrano Punyet y el Director General de Relaciones Sociales e Informativas de la Defensa Julio Albi.

Ya en el Tercio de Armada fué recibido por el Comandante General de Infantería de Marina José Manuel Estevez Ons y el General del TEAR Francisco Gómez Montes. Ocupado el pódium se rindieron a S.M. el Rey los Honores de Ordenanza, Himno Nacional y Saludo al Cañón ejecutado por una batería de



una Sección de vehículos anfibios sobre ruedas, una batería de obuses de 105/14, una batería autopropulsada de 155mm, una Sección de TOWs, una Sección de cañones sin retroceso, y Unidad de Comunicaciones del TEAR.

Terminado el desfile S.M. el Rey saludó a los Jefes, Oficiales y Suboficiales, y dedicó un tiempo para departir con el Suboficial Mayor Luis Vivas Pérez sobre el que S.M. expresó el deseo de saludar personalmente.

A continuación visitó, fuera de programa, los alojamientos de Tropa y en especial los de la Unidad de Operaciones Especiales y ya en la zona de jardines del Acuartelamiento, el General del TEAR le explicó en líneas generales la organización de esta Unidad. Más tarde pasó revista al material que, por sus especiales características, no había participado en el desfile y visitó los simuladores de misiles, saludando al personal de la batería que le había rendido los Honores al Cañón.

Posteriormente S.M. el Rey se trasladó a la Sala de Estandartes de la Unidad y en ella firmó el Libro de Honor; ofreciéndosele una copa

de vino español en la Cámara de Oficiales, durante la que tuvo ocasión de departir con los Jefes Oficiales y Suboficiales allí presentes, al final de la copa el General Gómez Montes entregó a S.M., en nombre del Tercio de Armada, un album fotográfico en el que se recogía la visita de S.A.R. don Juan de Borbón Capitán General de la Armada, que había realizado unos meses antes a la Unidad.

Finalmente S.M. se reunió con las Autoridades Civiles y Altos Mandos, en la Sala de Estandartes. Dirigiéndose posteriormente al Real Observatorio e Instituto de la Armada donde continuó su visita a los centros de la Zona Marítima. ■

105/14. A continuación S.M. acompañado por el AJEMA pasó revista a la Fuerza, compuesta por un Batallón de Desembarco, Unidad de Operaciones Especiales, Escuadra de Gastadores y Banda de Música del Tercio Sur.

Posteriormente desfilaron ante S.M. el Rey, al mando del Coronel Francisco González Muñoz las Unidades antes mencionadas, con uniforme de franjas y una Unidad Mecanizada, con uniforme de campaña, compuesta por una Sección de carros ligeros "Escorpión", una Sección de carros medios, una Sección de vehículos anfibios con cadenas,





UN KILO UNA SONRISA

Es difícil describir algo tan hermoso como la generosidad. Yo la he visto. Algunas veces pensamos que se ha perdido el sentido de la solidaridad, sin embargo después de lo que he visto, estoy convencido de que lo único que necesitamos es que nos digan dónde y cómo podemos hacerlo.

Hacia el 9 de diciembre pasado surgió la idea de hacer una campaña de recogida de alimentos, ropa y juguetes cara a la Navidad, destinada a las familias de la zona en torno a la base Naval de Rota. Dos oficiales se habían puesto en contacto ya con Cáritas Diocesana, que recibieron con alegría la ayuda que les pudiésemos dar. Nos dijeron que las necesidades eran grandes.



El Padre Enrique Rodríguez Tomás, recibe las Ordenes Sagradas de manos del Arzobispo Castrense de España, Monseñor Estepa.

Nuestro problema era que sabíamos lo que queríamos hacer, pero no sabíamos cómo hacerlo. Una cosa sí teníamos clara: había que hacerlo. No podíamos permanecer impasibles ante la necesidad tan grande que muchas familias tienen y, muy especialmente, en estas fechas

tan indicadas de las fiestas navideñas. Contábamos con poco tiempo si queríamos tener todo preparado antes del día 24. ¿Cómo llegar a todas las familias con esa brevedad para que pudiesen preparar sus aportaciones? ¿Cómo organizarlo todo después para llevarlo al punto de distribución de Cáritas?

Todo eso no debía ser obstáculo y, dicho y hecho, se mandó una carta a todas las familias que residen en el Poblado Naval. Gracias a la ayudantía Mayor de la Base, que nos autorizó para usar el cauce interno de correo, estas cartas llegaron en un solo día a todos los domicilios; era el día 12 de diciembre. Únicamente les estábamos dando dos días para prepararse, pues en la carta les decíamos que la recogida sería los días 14 y 15 ¡Todo un récord!

Acudimos al Parque de autos para solicitar dos furgonetas para cargar los bultos; muy a pesar suyo nos pudieron conceder una sola. Así pues comenzó ya la recolección de bultos ¡y qué bultos! Había algunos que no se podían llevar por una sola persona. Suerte que allí nos juntamos un buen grupo de personas: jóvenes que actualmente prestan el servicio militar en la Base, hijos de militares residentes en el Poblado, e incluso los mismos padres se añadieron a la "movida", como la llamaban.

Dimos una primera vuelta, simplemente llamando la atención, haciendo sonar las bocinas de los coches y, al frente de ellos, una motocicleta con un megáfono con sonido de sirena. Hubo quien se asustó al creer que se trataba de una ambulancia o la policía, pero no, éramos nosotros con nuestra alegría y entusiasmo por el trabajo del que tante gente se iba a beneficiar.

En la segunda vuelta empezamos a llenar la furgoneta y en ese momento fue cuando apareció lo que no se puede describir: la generosidad. Yo la he visto. Fue tanta que podríamos destacar una que llamó especialmente la atención. Una niña le había dicho a su madre que no tenía nada que dar. Su madre le contestó que no se trataba de dar lo que le sobraba y ya no quisiese, sino algo que ella aún quisiese. Ante tal respuesta la niña pensó y preparó un

juguete normal; salió con él y cuando lo dejó en la furgoneta y vio lo llena que estaba -ella también vio la generosidad- volvió a casa y... ¡vino con su juguete preferido! He de decir que no fue la única que dó un juguete tan preciado.

Pero no sólo los niños demostraron su desprendimiento, también los mayores rompieron su dureza aparente que todos a veces demostramos. Un matrimonio nos entregó en perfectas condiciones aquella primera televisión que pudieron permitirse y que ahora la regalaban para que fuese también la primera para otra familia. Otro nos dijo "Me habéis pillado muy mal, no tengo nada preparado ahora", al cabo de un rato nos trajo comida típica de Navidad y salmón, pero acompañados de una frase llena de cariño: "No quiero dejar de colaborar. Este año me quedo yo sin comerlo con tal de que otros puedan hacerlo".

Es difícil describir algo tan hermoso como la generosidad. Yo la he visto.

Dicen que en las clases sociales son muy distintas las aportaciones. Con los militares de la Base Naval de Rota es muy difícil poder afirmarlo, pues todos colaboraron con gran abundancia: oficiales, suboficiales, cabos; adultos, jóvenes y niños. Todos ellos contribuyeron a llenar hasta arriba cuatro veces aquella furgoneta.

El peor trabajo vino luego. Sin embargo, un grupo de jóvenes, hijos de militares, y marineros, se pusieron manos a la obra y en una semana lograron tener todo perfectamente organizado y repartido por cajas.

Es maravilloso ver cómo las personas se vuelcan ante las necesidades de los demás, cómo se puede abrir las puertas de un corazón de par en par ante el sufrimiento de tanta gente que está cerca de nosotros y que muchas veces no nos damos ni cuenta. a todos ellos gracias por hacer real algo que en principio era solamente una idea.

¡Ah! Se me olvidaba decir que la operación se llamó ¡Un kilo-una sonrisa! Pero aquello no fue una sonrisa sino una carcajada a boca llena. ■ *P. Enrique Rodríguez Tomás*



456 Aniversario de la I.M.

EFEMERIDE PUBLICADA EN LA ORDEN GENERAL DE LAS ZONAS MARITIMAS Y ESCUELAS

SABADO, 27 DE FEBRERO DE 1993

"En el día de hoy se cumplen 456 años de la creación del Real Cuerpo de Infantería de Marina. es por tanto, la Infantería de Marina Española, la más antigua del mundo.

Sus fuerzas han estado presentes, desde entonces, en todos los

escenarios bélicos de nuestra historia, desde Flandes a Cochinchina, desde Cartagena de Indias a Trafalgar, desde Lepanto a Santiago de Cuba, los Infantes de Marina han escrito páginas inmortales de heroísmo y lealtad, haciéndose acreedores al título que hoy ostentamos con orgullo de "Valientes por tierra y por mar".

El pasado día 27 de febrero, se celebró el 456 Aniversario de la Infantería de Marina, y con tal motivo en todas las Zonas Marítimas y Jurisdicción Central las Unidades de Infantería de Marina desarrollaron una serie de actos para conmemorar tal Efeméride.

En la Agrupación de Madrid el día 26 se celebró un acto militar presidido por el Comandante General de la Infantería de Marina acompañado por los generales, Jefes, Oficiales y Suboficiales residentes en Madrid y con asistencia de una representación de la Asociación de Oficiales y Suboficiales de Complemento y Fundación Mar Océano.

Posteriormente, se procedió al acto de imposición de condecoraciones a los Jefes, Oficiales, Suboficiales y Tropa de I.M. Igualmente el COMGEIM impuso la Cruz del Mérito Naval de 1ª Clase a los Srs. Giménez Arnau y Gil Robles, expresidente y presidente de la citada asociación por la labor de entrega y hermandad con la Armada desarrollada por este organismo.

En el mismo día a las 20.00 horas se ofició una misa, en la capilla castrense de la Jurisdicción Central a la que asistieron los Generales, Jefes, Oficiales y Suboficiales de I.M.

MENSAJE DEL COMANDANTE GENERAL DE LA INFANTERIA DE MARINA

El Comandante General dirigió el siguiente mensaje a todas las Unidades del Cuerpo:

INFANTES DE MARINA

Se cumplen hoy 456 años del nacimiento de la Infantería de Marina como ente orgánico específico en el seno de la Armada Española. La larga y gloriosa andadura recorrida desde entonces nos llena de respeto y admiración hacia los que nos precedieron y acrecienta el orgullo de sentirse herederos de tan heroica trayectoria. Pero estos nobles sentimientos de respeto, admiración y orgullo serán poco más que palabras huecas si no van acompañados de una sólida ilusión en el presente y una firme esperanza en el futuro.

Durante el año 1992 la Infantería de Marina ha participado en los grandes acontecimientos nacionales, colaborando en la seguridad de los Juegos Olímpicos y protegiendo instalaciones y puntos vitales de nuestra geografía durante la celebración de la Expo-92. La Fuerza de Desembarco ha desarrollado una gran actividad en múltiples ejercicios nacionales e internacionales, culminando su adiestramiento con la operación "DRAGON HAMMER-92", en el marco de la OTAN, en la que un Oficial General del Cuerpo ostentó el Mando de una Fuerza de Desembarco Combinada de más de cinco mil hombres.

1992 ha sido también un año de creciente proyección exterior para los Infantes de Marina. Además de nuestra presencia en diversos Estados Mayores y organismos internacionales, hemos estado y estamos desempeñando funciones de mantenimiento de la paz, observación y verificación en El Salvador, Yugoslavia, Angola y Mozambique. En el aspecto colectivo, se ha incrementado el adiestramiento de la Fuerza para su intervención en situaciones de crisis y, dentro de las posibilidades, se ha tratado de optimizar su equipamiento para el desempeño de este tipo de misiones.

La conciencia de que el futuro inmediato se presenta bajo el signo de fuertes limitaciones económicas no debe ser motivo de desesperanza. Con nuestro esfuerzo constante, con nuestro sacrificio y con nuestra ilusión seremos capaces de superar las

dificultades y obstáculos que se crucen en nuestro camino.

1993 ha visto ya la incorporación a la Fuerza de Desembarco de un moderno y eficaz sistema de armas antiaéreo. Muy pronto llegarán también los Carros M-60 y los primeros vehículos HUMMER, jalón inicial de un completo programa de renovación de nuestros vehículos tácticos. Por otra parte, el adelanto previsto en la renovación de los buques del Grupo Delta de la Flota permitirá disponer, en un plazo de tiempo razonable, del vector de proyección, moderno y eficaz, que nuestra Infantería de Marina necesita.

En lo que se refiere al personal, la nueva Ley de Plantillas posibilitará, a corto plazo, contar con un Tercio de Armada cuya tropa estará constituida en su mayor parte por personal profesional lo que sin duda, incidirá de forma definitiva en la eficacia de la Fuerza y en su disponibilidad para ser empleada en cualquier teatro en que sea necesaria su intervención.

En el campo estratégico, los drásticos cambios experimentados tanto en la amenaza como en los posibles escenarios de riesgo aconsejan el desarrollo de fuerzas ligeras, versátiles y dinámicas capaces de acudir rápidamente a la zona de crisis, activa o potencial, en defensa de intereses nacionales o colectivos. Las fuerzas anfibas son especialmente aptas para este tipo de cometidos por su movilidad estratégica, por la flexibilidad de sus organizaciones operativas y por su gran autonomía logística.

Podemos afirmar, pues, que los años venideros presenciarán un espectacular incremento en la importancia estratégica y operacional de la Fuerza Naval en general, y de su Fuerza expedicionaria anfibia en particular. Como os decía en mi mensaje de febrero de 1992 no es tiempo de pesimismo. Ante nosotros se abre un horizonte lleno de retos y posibilidades, ante el cual nuestra única y obligada respuesta deberá ser el trabajo continuo, la dedicación constante y disciplinada, la honrada profesionalidad y sobre todo, el amor a la Armada y a España; cualidades todas ellas de las que la Infantería de Marina ha hecho gala desde el día de su fundación. ■

¡VIVA LA INFANTERIA DE MARINA!
¡VIVA ESPAÑA!



La ciudad de San Fernando rinde homenaje al Real Observatorio e Instituto de la Armada

La vinculación de la Armada con la ciudad de San Fernando ha sido una constante histórica y entrañable.

Con la llegada al trono de Felipe V, se inicia un auge en la política naval y la Isla de León, nombre con que se conoce en ese momento a San Fernando. Acaba por erigirse en el centro de las aspiraciones para conseguir restaurar el dominio marítimo atlántico, por lo que, tras el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz, la incorporación de la Isla de León a la Corona, se determina convertir el islote de La Carraca en un Arsenal donde se centralizase toda la labor técnica, administrativa e industrial del futuro departamento naval. De esta forma y sobre todo a partir de 1966, se confi-

gura el actual San Fernando, reuniendo organismos administrativos y centros oficiales y naciendo efectivamente la primera ciudad de la Isla con corporación municipal.

Se puede pues hablar ya de una Real Villa de la Isla de León, título concedido por Felipe V, con una configuración característica, una población repartida entre la industria naval y sus actividades subsidiarias, y un sector dedicado a la población agrícola y salinera. Todo ello contribuye a cambiar la fisonomía de la ciudad, con el traslado del departamento marítimo, la construcción de la ciudad de San Carlos y del Instituto y Observatorio de Marina, así como la Escuela de Guardiamarinas, etc.,

Hoy día se puede decir que la ciudad de San Fernando conserva la idiosincracia y peculiaridades que le han ido configurando a través de los siglos.



Entrevista al Excmo Sr. Alcalde de San Fernando

Charlamos sobre la concepción de la Medalla de Oro de la ciudad de San Fernando al Real Observatorio e Instituto de la Armada, con su Alcalde don Antonio Moreno este nos cuenta que la idea nace a través de una petición hecha por la comisión de Gobierno, convertida en petición popular a través del Foro Anda-



luz. El Alcalde la presentó al Pleno Municipal y éste la apoyó por unanimidad. Es el reconocimiento a la presencia permanente de una institución que ha vivido en el corazón de la ciudad el día a día a lo largo de cerca de trescientos años. Hoy se encuentra ubicado en su centro y escucha su latir vital de forma permanente.

En opinión del señor Alcalde el Real Observatorio ha paseado el nombre de la ciudad de San Fernando por el mundo, ya que es costumbre conocer los observatorios astro-

nómicos con el nombre del lugar donde se encuentran ubicados y esto es valorado por los isleños. Como contrapunto, la ciudad ha procurado rescatar el trabajo científico desarrollado en el Observatorio; existe pues razones para que San Fernando sienta un gran respeto por el Centro de Investigación en él asentado, por su personal y por su trabajo. Es de destacar que siempre ha habido isleños destinados en el Observatorio al que han aportado sus conocimientos y su quehacer diario.

Centrándose en el tema de la concesión de la medalla de oro de la ciudad don Antonio nos cuenta que desde el primer momento la Corporación Municipal tuvo como uno de sus objetivos dar el máximo realce al acto pues consideraba que su trascendencia e importancia así lo exigía, de forma que traspasara el término municipal de San Fernando. Se pensó por ello invitar a S.M. el Rey para que fuera su Egregia Persona quien hiciera la donación. Aquí el Alcalde abre un paréntesis para ense-

ñarnos el Libro de Oro de la ciudad con la firma de S.M. el Rey don Alfonso XII con motivo de la visita a la ciudad de San Fernando realizada en 1869.

La organización del acto revistió un grave problema de protocolo dado el elevado número de peticiones para asistir al mismo. Todos los estamentos de la ciudad debían estar representados y se decidió que lo fueran por una sólo persona. Se invitó asimismo a los representantes de las instituciones que contaran con la concesión de la medalla de oro de la Ciudad, así como a los antiguos Alcaldes, como García Raez, General de Infantería de Marina ya retirado, don Rafael Barceló y don Celestino Rey, se trataba de que en el homenaje participara la ciudad de San Fernando en pleno.

Abrió el acto de entrega de la Medalla de Oro de la Ciudad de San Fernando al Real Observatorio S.M. el Rey, dándose a continuación lectura al Acta del acuerdo plenario en el que se aprobaba por unanimidad dicha concesión. A continuación el Alcalde de la ciudad pronunció las siguientes palabras:

Majestad, Excelentísimas e ilustrísimas Autoridades, señoras y señores:

Hoy la Ciudad de San Fernando, blanco sobre azul, en esta tarde del otoño luminoso del Atlántico Andalúz, es toda ella una salutación jubilosa a nuestro Rey, al que esta Corporación y todo el pueblo isleño se honran en dar la bienvenida, veinte años después de su primera visita oficial a San Fernando; cuando, como Príncipe representaba las esperanzas de progreso de todos los españoles. Al recibiros en esta Casa Grande de los isleños, Señor, haced cuenta que habéis entrado como amigo de honor en cada una de las casas de San Fernando., que habéis sido recibido ilusionadamente en todos los hogares, las empresas, las fábricas, las escuelas de nuestra Ciudad.

Gracias, señor, Gracias.

La Isla, la Ciudad que nació como lugar de La Fuente, y vió formarse su identidad en la estrecha vinculación a la Armada desde que



vuestro antepasado, el Rey D. Felipe V, estableció a orillas del Puente Zuazo el Real Carenero, en el laberinto plateado de salinas y esteros, y que se hizo grande en el Siglo de la Ilustración, cuando los Reyes Fernando VI y Carlos III iniciaron el desarrollo de La Carraca y de la población militar de San Carlos, uniendo para siempre el nombre de la Real Isla de León al devenir de nuestra Marina, fundiendo la vida de la Ciudad en el torrente humanista y heroico de la Armada, en esa simbiosis que vió surgir el Observatorio Astronómico de la Isla como avanzada cultural de primer orden y que ha llenado de nombres ilustres nuestro Panteón de Marineros, desde los ecos gloriosos de Trafalgar al rastro legendario de Santiago de Cuba y Filipinas. La Isla que ha visto pasar, durante generaciones, la riada azul de marineros por la calle Real. La Isla de San Fernando, cuna también de la moderna industria naval española,

renueva con vuestra visita una tradición de cercanía a la Casa Real, de proximidad afectiva, Señor, a la dinastía que tan vinculada está a nuestro origen, una tradición que vuestro abuelo, D. Alfonso XIII, llenó de vida en tantas visitas a esta ciudad, en esas visitas conservadas en el sepia de las viejas fotos de numerosas familias isleñas, en el recuerdo de tantos ciudadanos que se honraron también con el trato personal de vuestro padre, Su Alteza Real El Conde de Barcelona, un isleño de honor que compartió el pulso de nuestra Ciudad en sus años de guardiamarina, cuando asistía a los cursos de nuestra antigua Escuela Naval y vivía entre nosotros, en el popular Castillito, entre las huertas, levante en los setos de cañaveral y en los eucaliptos, de la marinera casería de Ossio.

El Conde de Barcelona, un verdadero marino de corazón, fue hace escasos años recibido como hijo

Nuestra isla, Señor, ha vivido y quiere vivir cara al mar, tiene vocación de mar.

Vigía de todos los mares, meridiano de la Andalucía neoclásica, en frase certera de Pemán, nuestro Real Instituto y Observatorio de la Armada lleva dos siglos abandonando la vinculación de San Fernando con la Mar siendo el nexo entre las ciencias y las armas en nuestra Isla, el lazo entrañable de la sociedad civil isleña con nuestra Marina de Guerra, que como ya decía Pascual Madoz en 1.847 "era el único establecimiento de esta clase que en España produce los importantes trabajos de su institución y se halla montado como los mejores observatorios de Europa en cuanto a buenos y exactos instrumentos".

Su primera piedra se colocó el 3 de octubre de 1793 y las obras concluyeron en 1798; levantándose sobre el terreno de Torre Alta, atalaya de la marina, para comunicar órdenes a la capitanía de los puertos de la Bahía. Desde los tiempos iniciales de Jorge Juan a la ciencia insigne de Cecilio Pujazón y hasta su presente del máximo relieve científico internacional, toda una historia brillante se ha venido escribiendo entre los blancos muros del Observatorio de San Fernando. En el mundo actual, aldea global por las comunicaciones, queremos y deseamos que, como antaño, sirva de transmisión del saber científico a los cuatro puntos cardinales del universo. Hoy, a un marino y científico ilustre, a un hombre de mar, de vocación isleña, al Contralmirante Manuel Catalán, le cabe el honor de recibir el reconocimiento de esta Ciudad al observatorio que el dirige, la institución naval que quizá simbolice mejor que ninguna otra el alma marinera de San Fernando, la vocación humanista de la Armada y las raíces de nuestra identidad. Por ello os ruego, Señor, en nombre de la Corporación Municipal y del pueblo de San Fernando, os dignéis hacer entrega de la distinción con que la Ciudad quiere expresar en este acto, su permanente reconocimiento y admiración hacia el Real Instituto y Observatorio de la Armada, la Medalla de Oro de la Ciudad de San Fernando.

Muchas gracias Señor. Gracias también a todos en nombre de San Fernando. A continuación el señor Alcalde ofreció a S.M. el Rey la medalla de oro y Este se la impuso al Contralmirante don Manuel Catalán Pérez-Urquiola como Director del Centro.

El contralmirante Catalán agradeció la distinción con las siguientes palabras:

"Hoy recibimos institucionalmente, con emoción, esta Medalla de Oro de la Ciudad de San Fernando, en el recuerdo respetuoso y agradecido a cuantos precediéndome en su Dirección marcaron en cada momento, con sus ideas creativas, las líneas científicas del Centro; en el recuerdo respetuoso y agradecido a cuantos con su esfuerzo, muchas veces anónimo, pero siempre dedicado e inteligente, hicieron posible, desde todos los niveles, las aportaciones durante dos siglos de este Real Observatorio desde la Armada y, en San Fernando al progreso científico de de España y su mejor presencia en el ámbito internacional

Esta Medalla de Oro que hoy recibimos une en su significado e intención, los tres términos que han compuesto en su historia el nombre de la Institución. Nuestra Armada que somos y cuya sensibilidad científica permanente impulsó en el pasado y dirige hacia el futuro la meta de nuestro esfuerzo creativo. La antigua ISLA DE LEON, que nació y creció con nosotros, y cuyo nombre de SAN FERNANDO honra la cabecera de nuestras publicaciones en los ámbitos científicos de todo el planeta, todo ello con nuestro recuerdo también agradecido a las uniones ciudadanas que promovieron la propuesta y a la corporación Municipal que con su sensibilidad cultural y en representación de la Ciudad concedió esta Medalla que guardará hacia el futuro la unión de San Fernando y su Observatorio.

Final y muy especialmente apreciamos, hoy como en el pasado, el comprensivo interés de S.M. en este Real Observatorio que hoy mantiene hacia el futuro, en beneficio del progreso científico de España, las misiones fundacionales que hace casi 240 años ordenó a su Armada Fernando VI". ■

adoptivo y predilecto de San Fernando y siempre tiene un lugar especial en nuestro corazón.

La Isla, Majestad, es hoy también ilusión renovada, búsqueda de un futuro mejor, potencialidades para un despegue que queremos encontrar vinculados a la mar, como siempre, vinculados al desarrollo de las industrias navales, hoy en busca de nuevas alternativas y que queremos arrancar de su difícil presente, en la presencia de nuestra Armada, potenciada como fiel guardiana de la paz en los mares de España; en el mundo pujante del turismo y los deportes náuticos, que deseamos ver desarrollarse junto a nuestra Bahía con olor a esteros y en el horizonte abierto de las playas del Castillo de Sancti Petri, panorama Atlántico, donde la sangre mítica de Gerión fructificó en la tierra roja de Camposoto y donde César soñó su imperio entre las columnas del Templo de Hércules.

LAS DAMAS DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN



*Fiesta benéfica en el C.N. de Suboficiales San Frenando (Cádiz).
Organizado por Damas del Carmen de la Z. M^a Estrecho.*

Una de las actividades poco conocidas, y no por ello menos importante, es la que desarrolla de forma callada, pero llena de cariño y dedicación cada una de las diferentes Asociaciones de Damas de Nuestra Señora del Carmen en favor de las viudas y huérfanos de Marina, cuyos recursos económicos precarios así lo exigen.

La Asociación cuenta con ocho centros, dos en la Zona Marítima del Cantábrico, en Ferrol y Marín; uno en la Zona Marítima del Estrecho; tres en la del Mediterráneo, Cartagena, Barcelona y Baleares; uno en la Zona Marítima de Canarias y uno en la Jurisdicción Central de Madrid. Todos ellos son independientes entre sí, aunque existen contactos para ayudas o consultas.

El fin de la Asociación es el de fomentar una vida más perfecta entre sus asociadas, promover el

culto de nuestra Sra. del Carmen y el auxiliar moral y económicamente a las viudas y huérfanos de la Armada.

La Asociación trata de llegar, de acuerdo con sus posibilidades, allí donde la Delegación de Acción Social no puede, por no ser este colectivo personal en activo y, aunque la mayoría de los problemas que se presentan son los derivados por falta de medios económicos, la asociación trata también de ayudar informando de los recursos que existen dentro y fuera de la Marina, abarcando cualquier problema ya sea social, sanitario, familiar, jurídico,

etc; solucionando verdaderos problemas y no haciendo siempre limosmas como a veces puede parecer, también se prestan ayudas de tipo extraordinario como pueden ser adquisición de gafas, enfermedades costosas, prótesis, gastos de vivienda, etc.,

Como ejemplo concreto de la asociación nos hemos dirigido a la Presidenta de la Asociación de Damas de Nuestra Sra. del Carmen de la Zona Marítima del Estrecho, quien nos cuenta que, durante algunos años, las ayudas que se prestaban era sólo el reparto de donativos en los meses de julio y diciembre, con

motivo de la festividad de Nuestra Sra. Del Carmen y de las Fiestas Navideñas.

A partir de 1967 se abrió una Oficina en la Jefatura de la Zona Marítima del Estrecho, para atender a todas las viudas que lo necesitasen. Se comenzó por arreglar pensiones a muchas personas mayores que, por ignorancia, no percibían nada; estas personas -normalmente huérfanas- pudieron percibir desde entonces algunas, pensiones vitalicias y otras, pensiones temporales. Fue por entonces cuando se empezó a ayudar dando

alguna cantidad mensual o bien comprando ropas, libros, gafas; pagando matrículas, documentos, transporte escolar, prótesis dentales, etc.

Las aproximadamente 280 viudas y huérfanas, eran atendidas por Damas visitadoras. Se atendían no sólo a las residentes en San Fernando, sino también a las que tenían en Ceuta, Melilla, Almería, Tarifa, Málaga, Cádiz, etc.; es decir, a toda la Zona Marítima.

Se contaba con las ayudas de Acción Social, donativos de Jefes de Dependencias, Comandantes de Buques y con las de aproximadamente 800 socios, que pagaban sus cuotas a través de los Habilitados de sus respectivos destinos.

También se hacían rifas, pases de modelos, partidos de fútbol, etc.... Al ir pasando los años las necesidades han ido aumentando y, a partir del año 1974, las ayudas empezaron a darse mensualmente, después de haber estudiado los problemas que se presentaban; dando, además los donativos extraordinarios de julio y diciembre.

A partir del año 1989 la Junta acordó atender las necesidades más graves y no dar las ayudas extra-



Fiesta benéfica en el C.N. de Suboficiales, organizada por las Damas del Carmen. Z. M^a del Estrecho.

ordinarias del Carmen y Navidad, ya que al no serles descontadas las cuotas a los socios por los Habilitados de sus destinos y tener que cambiar el sistema, remitiendo los recibos a Bancos y Cajas de ahorros, el número de socios, que de cerca de 800 habían quedado en 500, bajó considerablemente contabilizándose en la actualidad unos 140.

Además se hacen dos fiestas benéficas al año: en el mes de junio se celebra en el Club Naval de Oficiales; se piden regalos para el juego benéfico. En el mes de diciembre lo que se piden son cestas navideñas y la fiesta se celebra en el Club Naval de Suboficiales.

En dichos Clubs se hacen reiniones familiares todos los viernes y, dos veces al año, el C.N. de Oficiales y, todos los meses, el de Suboficiales, entregan los beneficios que, aunque poco, siempre es una ayuda. También el C.N. de Cabos Primeros aporta su ayuda.

Actualmente, aunque en el fichero tienen unas doscientas pensionistas, se suele atender mensualmente a unas treinta.

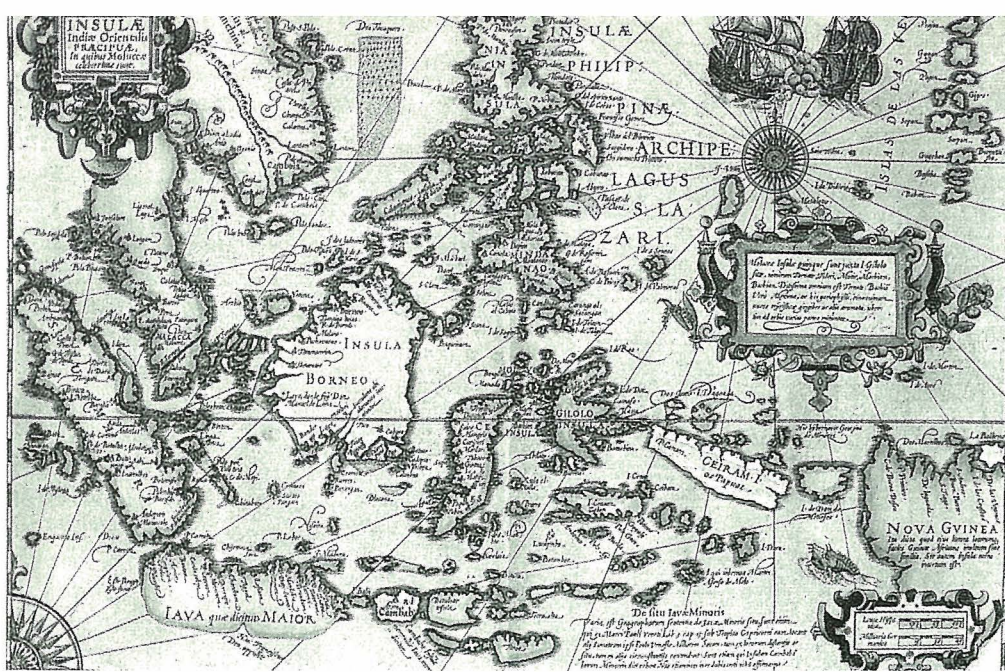
Se ayudan entre otras a huérfanas ya mayores que tienen pensión compartida y que viven casi en la

miseria. También se ayuda a personas, mientras no le vienen la pensión concedida y, una vez estudiado el problema, se le da mensualmente una cantidad. Tienen algunas pensionistas que, aunque cobran la pensión, tienen problemas graves, como puede ser el tener que haber dejado un pabellón a la muerte del marido, ya que vivían en una Ayudantía de Marina y que teniendo hijos estudiando y muy jóvenes, se vió de pronto obligada a alquilar una vivienda, que

aunque de las más baratas de esa ciudad, tiene que pagar mensualmente 37.000 pts. O bien la que tiene un hijo drogadicto y hay que pagarle al menos el alquiler de la vivienda para que no se vea en la calle. Alguna que otra vez hay que hacer alguna ayuda extraordinaria en casos especiales. Siempre antes de dar la ayuda se hace un estudio minucioso y se comprueban las necesidades.

Las ayudas que se dan mensualmente a cada pensionista oscilan entre las 5.000,- y 30.000,00 pts. así por ejemplo el pasado año se entregó 4.264.5090pts. y este año 4.705.620,- pts.

Todo parece indicar que la actual crisis económica vaya a afectar también a los fondos de nuestra Asociación de Damas del Carmen, lo que incidirá directamente en nuestras viudas y huérfanos más necesitadas. Desde aquí queremos hacer un llamamiento a todos los socios - y posibles nuevos socios - para que consideren la importancia de sus cuotas y donativos; algo que a ellos realmente no les causa el menor trastorno económico; pero que, sin embargo, es tan fundamental para la vida de sus beneficiarios. ■



EDITORIAL NAVAL

DESCUBRIMIENTOS ESPAÑOLES EN EL MAR DEL SUR

LA EDITORIAL NAVAL se complace en ofrecer como novedad relevante la única obra integral, publicada hasta el presente, sobre la ingente labor descubridora e investigadora desarrollada por los navegantes españoles en el océano Pacífico, desde los albores del siglo XVI.

DESCUBRIMIENTOS ESPAÑOLES EN EL MAR DEL SUR

Esta obra, dirigida y redactada por el Coronel Auditor don Amancio Landin Carrasco, doctor en Derecho, correspondiente de la Real Academia de la Historia y de la Gallega, cronista distinguido de las empresas descubridoras de nuestra historia marítima en numerosas obras sobre la mar y sus hombres, ha sido elaborada por un equipo investigador de prestigiosos jefes de la Armada, integrado por R. Barreiro-Meiro, A. Cominges Bárcena, J. Génova Sotil, F. Guillén Saletti (†), G. Molíns Sáenz-Díex, J.M. Rodríguez Urzáiz (†), M. Romero de Pazos, L. Sánchez Masiá, C. Vila Miranda y J.A. Viscasillas Rodríguez-Toubes.

Tres lujosos volúmenes encuadernados en tela sajona verde, con planos y lomo dorados, impresos en offset, en papel couché mate, formato de 34 x 25 cm, guardas impresas y sobrecubierta a color, cuyo precio de venta es de 18.000 ptas. (IVA incluido).

Es destacar la calidad, belleza y colorido de las ilustraciones que rondan el millar-, entre las que figuran más de doscientos documentos cartográficos de época, primorosamente reproducidos, junto a medio centenar de derrotas de las principales expediciones y navegantes, expresamente analizadas y dibujadas para la presente edición. Completan científicamente la obra un índice documental cronológico con 262 entradas, un índice bibliográfico de 360 autores, con más de 500 títulos y un índice de las 754 ilustraciones, ordenadas por sus fuentes de procedencia. Finalmente, un completo índice analítico, con más de 4.000 voces, facilita la consulta sistemática de la obra.

Esta obra puede adquirirse directamente en la Editorial Naval (C/ Montalbán, 2, 28071 Madrid); en el Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa (C/ Pedro Teixeira, 15, 28046 Madrid); en los bibliobuses del Servicio de Publicaciones de la Armada radicados en las Zonas Marítimas, o bien contra reembolso cursando la Nota de Pedido adjunta.

Si bien la auténtica valía de descubrimientos españoles en el mar del sur radica en la reconstrucción de los itinerarios oceánicos y el trazado preciso de las derrotas descubridoras, la fluida narrativa empleada a lo largo del texto, hace llegar en todo momento al lector el cálido latido de los navegantes, documentándole, al propio tiempo, sobre los fines perseguidos en las expediciones y las distintas consecuencias de las campañas descubridoras, todo ello primorosamente ensamblado en su auténtico marco histórico.

Tras un capítulo preliminar, divulgador para el lector profano, de términos y conceptos básicos de la náutica, de referencia obligada en la reseña de expediciones marítimas, se analizan y exponen, por orden cronológico, a lo largo de 20 capítulos, tanto los viajes mayores de campañas oceánicas, como los ocasionales generalmente menos documentados, y en cada caso la narración discurre sobre las fuentes originarias de la empresa, sus propósitos, la reseña de naves y tripulaciones, la concisa biografía de los protagonistas, el relato circunstanciado de la navegación y sus hallazgos, y, finalmente, la valoración de los descubrimientos y su trascendencia histórica.

Magallanes, Elcano, Loaisa, Salazar, Saavedra, Grijalva, López de Villalobos, Ortiz de Retes, Legazpi, Sarmiento de Gamboa, Mendaña, Arellano, Urdaneta, Fernández de Quirós, Váez de Torres, Boenechea, Mourelle de la Rúa..., todos aquellos legendarios navegantes desfilan ante nuestros ojos con su ingente vagaje de ilusiones, de sueños, de quimeras, de esperanzas de gloria, de empeños generosos, de afortunados logros, de triunfos..., de infortunios, de sufrimientos, de desencanto y muerte.

NOTA DE PEDIDO

Deseo me remitan contra reembolso.....ejs. de la obra
DESCUBRIMIENTOS ESPAÑOLES EN EL MAR DE SUR

Don

D.N.I. Teléf.

Dirección: C.P. Población:

(Firma)

Al recibir un pedido procedente del extranjero se enviará factura proforma incluyendo los gastos de envío. Una vez abonada, en la forma que se indique, procederemos a servir la obra vía superficie o por correo aéreo, según se haya solicitado.

EDITORIAL NAVAL
Cuartel General de la Armada
Montalbán, 2
28071 MADRID
Teléfono: (91) 379 50 39
Fax: (91) 532 82 66



IX CONFERENCIA DE DIRECTORES DE ACADEMIAS NAVALES

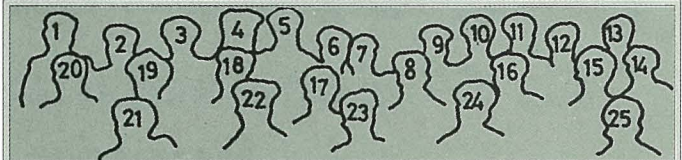
Directores de Academias Navales de catorce países Occidentales se reunieron en la Escuela Naval Militar para celebrar la "IX conferencia de Directores de Academias Navales".

Esta reunión que cada dos años organiza la Academia Naval de un país occidental y que en su edición anterior fue organizada por la Escuela Naval Francesa de Brest, reunió los días diecisiete al veinte del mes de noviembre, en la Escuela Naval Militar de Marín, a quien correspondió este año la organización, a los Directores de las Academias Navales de Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Noruega, Portugal, Reino Unido y

Suecia, para tratar temas relativos a la enseñanza naval.

En esta Conferencia que tenía como tema central "La Enseñanza de la Táctica y las Operaciones Navales" se abordó, además, la planificación naval y su relación con los sistemas generales de enseñanza vigentes en cada país.

Durante su estancia en la Escuela Naval Militar, los Directores de Academias Navales, junto con sus asesores, se alojaron en el Parador "Casa del Barón" de Pontevedra, programándose para sus esposas diversas actividades socio-culturales.



1. DEL REAL GAMUNDI (ESPAÑA)
2. ANNIGH OFER (ALEMANIA)
3. ENRICO TALENTI (ITALIA)
4. R.G. HASTILOW (REINO UNIDO)
5. D. LEWIS (REINO UNIDO)
6. PRUIJSEN (HOLANDA)
7. J.M. FONSECA (PERTUGAL)
8. J. PAJALA (FINLANDIA)
9. MORAIS DE BRITO Y ABREU (PORTUGAL)
10. GEORGE (FRANCIA)
11. K. NIELSEN (SUECIA)
12. D. QUIROS CEBRIA (ESPAÑA)
13. J. GADD (CANADA)
14. A. BARREIRO LEAL (ESPAÑA)
15. LE BERRE (FRANCIA)
16. K. LUDGREN (SUECIA)
17. DE DONNO (ITALIA)
18. N. HELK (DINAMARCA)
19. N. HELK (DINAMARCA)
20. L. SAETRE (NORUEGA)
21. G. SIDERIS (GRECIA)
22. G. ACDA (HOLANDA)
23. J. SPALDING (CANADA)
24. CUARTERO NUÑEZ (ESPAÑA)
25. KP. NIEMANN (ALEMANIA)





La 5ª Escuadrilla; orgulloso pasado, ilusión de futuro

Un día cualquiera me acerco por el hangar nº 4 de la Flotilla de aeronaves, en la Base Naval de rota. Hay poco tiempo y quiero saber demasiadas cosas.

C.C. Jesús Alvargonzález Ucha

El pasado, la historia de la llamada "Quinta", la de la vaca con alas, sentido del humor no falta... ¿Cuándo nace la famosa vaca?. El personal lo recuerda, aunque ya nadie queda de entonces: el 29 de julio de 1966 llega la primera "Vieja Morsa" de la factoría de Sikorsky, en Estados Unidos. Desde entonces hasta ahora han pasado muchas cosas y sería interminable transcribir todas las anécdotas ocurridas desde entonces. Noto, sin embargo, el orgullo y la satisfacción que sienten al contarme lo que ellos consideran como su labor más agradecida: el rescate. Desde el 66, "la Quinta" ha rescatado a 174 personas y, comentan entre risas, hasta a dos perros. Además ha trasladado a 161 heridos y participado en 12 colaboraciones con otros organismos en zonas catastróficas. Uno de los últimos rescates fue especialmente duro:

un pesquero, el "Punta Rodeira" prácticamente naufragado a 170 millas al suroeste del Cabo San Vicente; fuerte viento, 50 nudos con rachas de hasta 70, olas de 10 metros, y 13 tripulantes puestos a salvo. La interna satisfacción llegó poco después materializada en forma de telegrama: "Que la Virgen del Carmen les guíe y cubra con su manto. Se lo deseamos los supervivientes del "Punta Rodeira". Feliz Navidad". Y estos son, coinciden unánimemente, los mejores momentos y los que realmente ayudan a pasar los malos tragos, los sustos y las horas de trabajo. Y en ese momento, sin solución de continuidad, se recuerda con triste emoción a los siete caídos en Acto de Servicio en el desempeño de sus funciones en la 5ª Escuadrilla.

Existen todavía "supervivientes" de los primeros tiempos; una auténtica institución en la "Quin-

ta", el A.N. don Antonio Felipe González, pasó recientemente a la reserva. Sonarista y dotación de vuelo desde el 1 de febrero de 1971, 4214 horas de vuelo a sus espaldas y con una máxima aspiración: que su hijo, también sonarista, venga destinado algún día a esta Escuadrilla.

El presente de la 5ª

En estos momentos, la 5ª Escuadrilla está metida de lleno en un programa de modernización. Este proyecto surge el 15 de diciembre del 87, catalizando una inquietud sentida por la Sección Especial del Arma Aérea. Se hace necesario modernizar y actualizar el helicóptero, para mantener su capacidad operativa hasta el año 2015. La máquina se pone en marcha, y el día 16 de diciembre el AJEMA aprueba la propuesta. Inmediatamente, la Sección Especial del Arma Aérea, el 2º Escalón de Mantenimiento de la Flotilla de aeronaves y la propia Escuadrilla, se ponen en funcionamiento para alcanzar los fines que se persiguen.



El programa está enfocado para abarcar cuatro frentes perfectamente definidos; por un lado estructuras, que afecta a las componentes básicas del helicóptero (fuselaje, turbinas, cajas de transmisión, etc.); aviónica, referido a los equipos de comunicaciones, navegación, instrumentos, etc.. Un tercer frente, dedicado específicamente al sonar, con la instalación de un sonar de última generación y, finalmente, un cuarto apartado referido a la navegación táctica, con la puesta en marcha de un equipo de navegación digital que multiplica la capacidad y eficacia operativa del helicóptero.

Algunos de los nuevos equipos, como el navegador táctico (el NAT-5) ó el simulador del nuevo sonar, han sido diseñados y fabricados en su integridad por la industria nacional.

Lo realmente singular de todo este proceso de modernización se encuentra no en el qué, sino en el quiénes lo están llevando a cabo. Cuando la secuencia más frecuente

es que sean compañías civiles las encargadas de este tipo de programas, lo cierto es que los que físicamente están llevando a cabo la instalación de los nuevos equipos, son la propia Escuadrilla y el 2º Escalón de Mantenimiento. Pero, a pesar de esta dificultad añadida, la modernización sigue adelante y ya se están cosechando resultados. Gracias al navegador táctico se ha logrado aumentar, de forma significativa, el rendimiento obtenido en los lanzamientos de torpedos. Así, en algunas series de lanzamientos se ha conseguido una efectividad del 100%, algo totalmente impensable hace tan solo 3 años, con los sistemas y procedimientos con los que entonces se contaba.

Quiero conocer ahora los nombres propios, los autores de todo este tinglado y la respuesta es unánime: todos los miembros de la Escuadrilla participan de uno u otro modo en el programa, todos tienen su importancia para lograr que este buque llegue a buen puerto; la "Quinta" -insisten- funciona como

una máquina, si alguno de los engrajes falla, la máquina no funciona.

Mirando hacia el futuro

Llega, por último, el momento de hablar de futuro. ¿Qué ocurrirá desde hoy al 2015?. Algo bien sencillo, seguir embarcando en le "Príncipe de Asturias", sustituto del viejo y tan querido Dédalo, proporcionando al Grupo de Combate cobertura de defensa anti-submarina con los 9 helicópteros configurados para esta misión por los 3 helicópteros que llevan instalado el radar Searchwater (los llamados "paqueterras" por su color gris naval; aquí nadie se libra de que le caiga el mote) y todas las demás que el Mando pueda disponer y para los que el helicóptero está perfectamente capacitado: rescate, apoyo logístico, etc..

Ahora bien, de lo que no cabe la más mínima duda es de que ilusión, ganas de hacer las cosas bien y de trabajar no faltan, por el bien de la Armada y de España. ■

El último Sargento Fogonero

de la Armada ha pasado a la reserva

En el Tercio de Levante de Infantería de Marina, en la Base Naval de Cartagena, ha tenido lugar un acto emotivo y singular: el pase a la situación de reserva del último Sargento Fogonero de la Armada, Jesús Pérez Bernal. El hecho revistió carácter de acontecimiento y estuvo presidido por el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo Miguel García de Lomas Ristori.

El Sargento Pérez Bernal ingresó en la Armada, como marinero voluntario, en 1956, habiéndolo cumplido treinta y ocho años de servicio ininterrumpido a bordo de diferentes buques: Cruceros "Galicia", y "Méndez Núñez"; Destructor "Almirante Ferrándiz", "V-17", Fragata "Sarmiento de Gamba", lancha torpedera 21, Destructor "Almirante Miranda", así como diferentes destinos en tierra: Cuartel de Instrucción de Ferrol y Tercio de Levante, unidad esta última en la que



El Almirante García de Lomas entrega un recuerdo al Sargento Pérez.

ha pasado a la situación de reserva.

Con el Sargento Pérez Bernal desaparece la sección de fogone-

ros, que podríamos considerar como la corporación más representativa de la Marina del Carbón y con ella



La asistencia de Suboficiales al acto de despedida del último fogonero fue masiva.



El Sargento Pérez y su esposa flanqueados por el Almirante Jefe de la Z.M. del Mediterráneo y el Coronel Jefe del Tercio de Levante.



El Sargento Pérez y su familia.

cerca de cien años de la historia de la Armada.

El Almirante Jefe de la Zona Marítima Almirante García de Lomas impuso al Sargento Pérez Bernal la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco concedida por resolución 67/08696/9: "A propuesta del Almirante Jefe de la zona Marítima del Mediterráneo, de conformidad con lo informado por la Junta de Recompensas y en atención a los méritos contraídos, vengo en conceder la Cruz del Mérito Naval de tercera clase al sargento fogonero don Jesús Pérez Bernal. Madrid 23 de junio de 1992. El Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada Carlos Vila Miranda".

En el homenaje intervinieron diferentes Mandos e invitados, entre estos últimos don Juan Mediano,

quien tuvo palabras llenas de cariño hacia el Sargento Pérez Bernal, en ellas recordó que hace ya cuatrocientos cincuenta años un español, Blasco de Garay, logró acoplar una máquina de vapor a un barco, haciéndose las pruebas el día 27 de junio de 1543 en la Nao Trinidad. Sigue recordando don Juan los diferentes buques de la Armada movidos por máquinas de vapor y sus distintas gestas. Resalta que "también los fogoneros fueron héroes y mártires", haciendo hincapié en que la Virgen del Carmen, Patrona de la gente de la mar, navegó siempre junto a las calderas de los barcos "con sus hijos marinos y fogoneros, los de la cara tiznada, los del pecho desnudo, los de la pala en la mano, los artesanos del fuego".

El C.N. Alvaro de La Piñera y Rivas, intervino también en el

homenaje al Sargento Pérez Bernal, recordando, "que con él finaliza la larga lista de los hombres que en las entrañas más profundas de los barcos realizaban su trabajo y que constituían el personal de fogoneros de la Armada".

Relata la difícil situación pasada por el crucero "Méndez Núñez" el día 5 de febrero de 1956 en aguas del Atlántico, en el que el buque, próximo a la costa, se quedó sin gobierno al sufrir una avería en la sala de máquinas. Gracias a la labor callada y eficaz de los fogoneros se consiguió que las calderas de popa que se alimentaban con carbón, alcanzasen la presión suficiente para proporcionar al barco propulsión, lo que le permitió alejarse de la costa y regresar por sus propios medios hasta el amarradero del arsenal del Ferrol.

Termina el C.N. con estas palabras: "Y nada más. Sirva este relato, en el que todavía me embarga la emoción al recordarlo, el modesto homenaje a todo aquel extraordinario personal de fogoneros de la Armada, tanto a los muertos como a los supervivientes, representados hoy, en este acto, por el Sargento Fogonero don Jesús Pérez Bernal.

Finalmente el Padre Florez rezó la siguiente oración:

"Señor y Dios Nuestro!

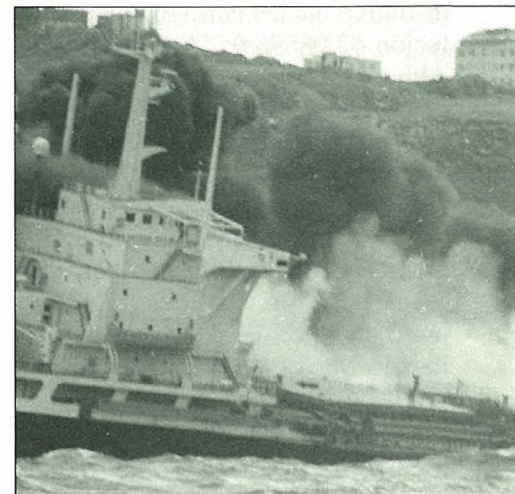
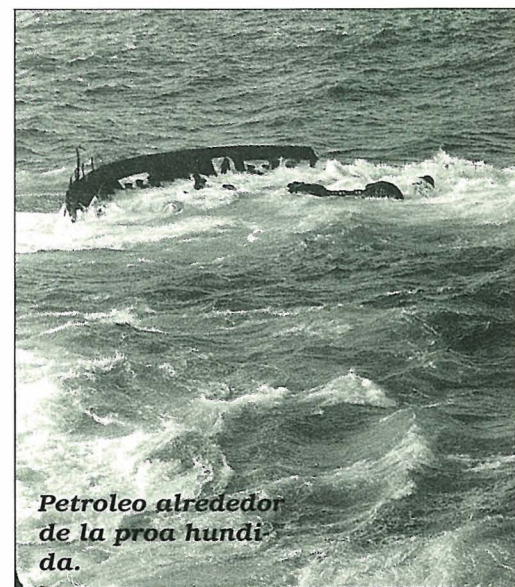
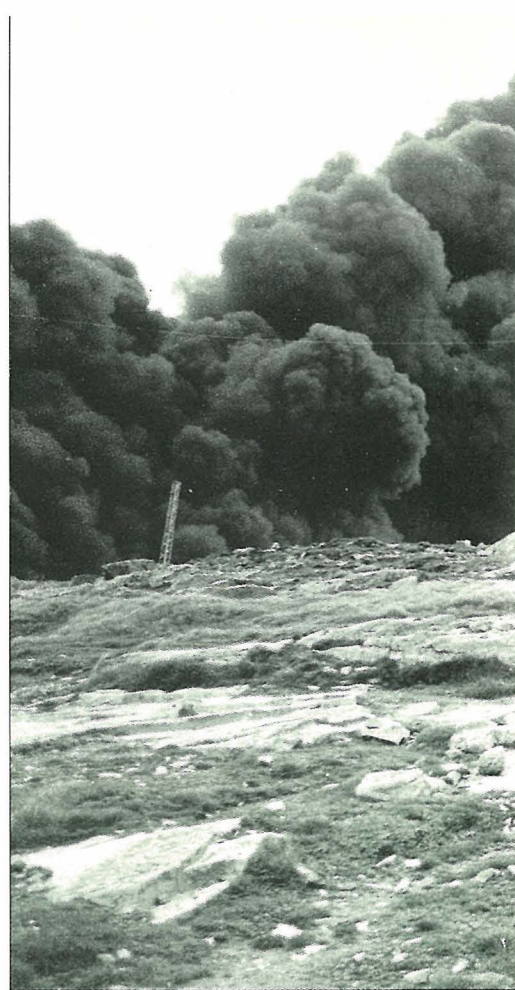
Nos hemos reunido en éste día para darte gracias porque eres Grande y nos amas.

De modo especial queremos darte gracias en éste día porque Jesús Pérez Bernal, un hijo tuyo, y hermano nuestro, te ha podido servir a ti, y a tantos hijos tuyos, miembros de la Armada Española, durante 38 años, con un trabajo duro, oculto, callado y sacrificado.

Te pedimos que éste merecido descanso que hoy inicia, sea largo. Bendice a Jesús Pérez Bernal y a su familia abundantemente con tu paz y tu amor.

Queremos también recordar a todos los fogoneros de la Armada que un día fueron nuestros compañeros de trabajo, y hoy esperan un recuerdo y una oración nuestra.

Concédeles a todos ellos, Señor, tu luz, tu paz, y el descanso eterno". ■



COLABORACION DE LA ARMADA EN EL INCENDIO DEL PETROLERO "AEGEAN SEA" EN EL PUERTO DE LA CORUÑA

Una vez más, buques y personal de la Armada han colaborado en la solución de una catástrofe producida en la mar.

El pasado día tres de noviembre y durante la maniobra de entrada en el puerto de la Coruña, el petrolero griego "AEGEAN SEA", con una carga de 50.000 tons de crudo para la refinería "REP-SOL CORUÑA", embarrancó en los bajos situados al Noroeste de la torre de Hércules; los vientos reinantes eran duros y la mar gruesa de poniente.

Como consecuencia del embarrancamiento, el buque siniestrado resultó gravemente dañado. En breves momentos se produjo la salida de crudo a la mar. A las 09:20 horas se procedió a la evacuación de la tripulación por helicópteros "HELIMER GALICIA" y "PESCA - 1". A 09:20 horas se produjo la pri-

mera explosión cuando quedaban a bordo siete hombres, incluyendo al capitán y al práctico del puerto, de donde fueron rescatados por una Patrullera de la C.M.M. de la Coruña y una lancha de la Cruz Roja.

Dadas las condiciones meteorológicas, con viento y mar de poniente, la mancha de crudo se extendió en dirección Levante afectando a la bahía de LA CORUÑA y, posteriormente, a los accesos a las rías de ARES y FERROL. Como consecuencia de la explosión se produjo un incendio en el crudo que fué combatido por embarcaciones civiles, ATR "Mahón" y personal del CISI desplazado desde FERROL. El incendio quedó sofocado en la mañana del día 4 de diciembre.



facilitar su extracción, el Almirante Jefe del Arsenal Militar facilitó una caldera de vapor y 300 mts. de manguera que fueron trasladados a LA CORUÑA con medios propios de la Armada, para auxiliar en el calentamiento de fuel. Esta operación terminó el 20 de diciembre, habiéndose extraído un total de 2.150 tons.

Para evitar que la contaminación afectase a los puertos de LA CORUÑA y FERROL, por orden de la Gobernadora Civil, fueron inicialmente cerrados al tráfico marítimo. Posteriormente fueron abiertos con restricciones y actualmente están abiertos.

A partir del día 15 de diciembre la zona contaminada se vió sensiblemente reducida a puntos concretos en el litoral, principalmente en el puerto de FERROL.

Continúan las operaciones contra-contaminación mediante el empleo de barreras flotantes de contención en diversos puntos del puerto de FERROL y ría de ARES, continuando las operaciones de limpieza con medios mecánicos de succión.

Actualmente, está en fase de ejecución un plan de limpieza de playas y litoral a cargo de Protección Civil y empresas especializadas.

A todas estas actividades la Armada contribuyó con el R-A "MAHON" y el P6 "SERVIOLA", ambos con medios contraincendios y lucha contra-contaminación, así como los patrulleros P-121 y P-211 de la Comandancia Militar de Marina de La Coruña.

Se contó con apoyo de equipos contraincendios del Centro de Instrucción y Seguridad Interior (CISI) y un coche de bomberos del Arsenal de Ferrol, así como apoyo de personal, buceadores y embarcaciones para acciones contra-contaminación y tendido de barreras flotantes de contención en la ría y puerto de Ferrol. Se dispuso la asistencia de embarcaciones del Tren Naval del Arsenal Militar, personal y embarcaciones de la EN. de La Graña; personal y vehículos de la C.M.M. de Ferrol, y personal y embarcaciones de la Unidad de Buceo de la Zona.

El Remolcador "MAHON" prestó colaboración durante 2 días, con 43 horas de mar y una dotación total de 27 hombres:

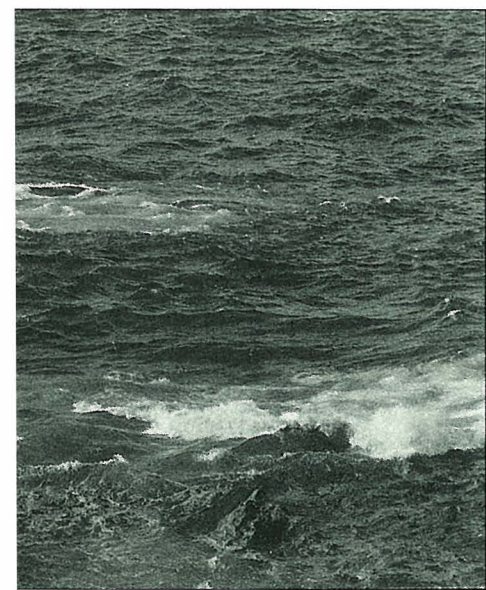
Al mediodía del 3 de diciembre el buque se partió en dos. La mancha contaminante se extendió a las rías de ARES Y FERROL y posteriormente, por la acción del viento, afectó al litoral hasta Cabo PRIOR (07 DIC) y hacia las islas SISARGAS (12 DIC).

Una vez extinguido el incendio, las acciones contra-contaminación intensa, procediendo a su extracción mediante sistemas de succión mecánica desde tierra y embarcaciones a flote.

En la tarde del día 11 de diciembre comenzó la extracción de crudo existente en los tanques de popa del buque para su trasvase, mediante mangueras a camiones en tierra, con ritmo promedio de extracción de 100 m³/hora. Esta extracción terminó en la tarde del día 15 de diciembre, habiéndose extraído en total 6.500 tons. de crudo.

El día 14 de diciembre se reconoció la parte de proa por técnicos civiles, comprobándose que no quedaba crudo, encontrándose los tanques rajados.

Restando por extraer el fuel del propio consumo del buque, existente en el tanque de popa, se comenzó su extracción el día 16 de diciembre. A estos efectos, y para





ATR. "MAHON"

Colaboración de lucha contra-contaminación (LCC). Contraincendios (CI), seguimiento de manchas en las rías de LA CORUÑA/ARES y FERROL. Control del tráfico marítimo evitando la entrada de buques en el puerto de LA CORUÑA mientras estuvo cerrado. Entre los días 10 y 15 estuvo alistaado, atracado en la E.N. de LA GRAÑA.

El P-6 "SERVIOLA" intervino a lo largo de 19 días, con 29 horas de mar y con sus 42 hombres de dotación:



PG. "SERVIOLA"

Colaboración de tendido de barrera de contención en la entrada de la ría de FERROL con buceadores de la dotación.

Por su parte, la Estación Naval de La Graña, participan el mantenimiento de barreras en la lucha contra-contaminación y auxilio a los helicópteros civiles que se sirvieron de sus instalaciones para tomas y despegues.

La Escuela de Energía y Propulsión de la Armada y el Centro de Incendios y Seguridad Interior, colaboraron en la lucha contraincendios (C.I.) en La Coruña y extinción de incendios en manchas de crudo situadas en las proximidades de la Torre de Hércules.



Así mismo es de destacar la labor de la Unidad de Buceo de la Zona:

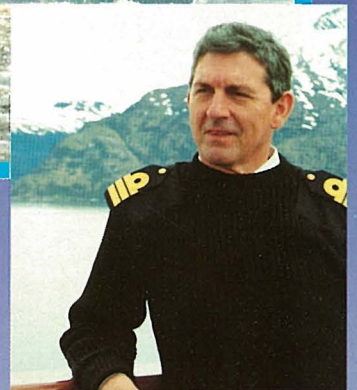
Colaboración lucha contra-contaminación (LCC). Principalmen-

te tendido, mantenimiento, reparación y retirada de barreras en la ría de FERROL.

Alistamiento de cámara hiperbárica. ■



Iª Campaña Antártica del BIO "Hespérides"



C.N. Manzano, Comte. del "Hespérides" durante la 4ª Campaña Antártica.

Cuarta Campaña Antártica; primera para el BIO Hespérides.

En noviembre de 1984, durante la celebración de la segunda semana de estudios del mar en Cartagena, se llegó a la conclusión de que España debía acometer el proyecto y construcción de un buque oceanográfico capaz de operar en regiones antárticas.

Cuatro años más tarde, el Consejo de Ministros celebrado el 29 de junio de 1988, autorizó al Consejo Superior de Investigación Científica"; a disponer la construcción de un buque oceanográfico con capacidad antártica, dentro de sus créditos de inversión del presupuesto para 1988.

El Acuerdo dispuso también que el buque quedaría integrado en el Ministerio de Defensa para el cumplimiento de los fines de investigación oceanográfica, por lo que se le daría de alta en la lista oficial buques de la Armada, y le correspondería al citado Ministerio la dotación y mantenimiento del buque.

Un nuevo acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 2 de noviembre de 1990 constituyó la denominada "Comisión de Gestión del Buque" en la que figuran representantes de los Ministerios de Defensa, Educación y Ciencia y Obras Públicas y Transportes.



Alimentando a la cría.

El buque fue botado en los Astilleros de la Empresa Nacional Bazán de Cartagena, el 12 de marzo de 1990, actuando como madrina S.M. La Reina. Fue entregado a la Armada el 16 de mayo de 1991 y, tras un período de adiestramiento en aguas de Cartagena, Mar de Alborán, y Golfo de Cádiz, inició su primer año de vida operativa.

Primer año de vida operativa

A lo largo del período comprendido entre el 1 de septiembre de 1991 al 1 de septiembre de 1992, el "Hespérides" realizó 253 días de mar. La mayor parte de este período corresponde a la Campaña antártica. En ella, y durante seis meses, navegamos 160 días, visitamos ocho puertos sudamericanos y se prestó apoyo logístico a la Base Antártica Juan Carlos I.

Se desarrollaron tres trabajos científicos en el Estrecho de Bransfield y en el de Drake, entre las islas Shetland del sur y las Horcadas, y permanecimos en la Antártida por un período de tres meses.

En la primera fase se desembarcó personal y material en la Base española Juan Carlos I, en la isla Livingstong, y en la Base Argentina, en la Isla de Decepción para, seguidamente, desarrollar un proyecto de Investigación de Oceanografía y Biología Marina. El trabajo a bordo consistió en la toma de datos en 37 puntos previamente seleccionados a lo largo y ancho del estrecho de Bransfield y sus accesos. En cada una de estas estaciones tomamos muestras de agua en todas las profundidades, recogimos fitoplacton, zooplacton y se registraron los datos de temperatura, salinidad y presión a lo largo de toda la columna de agua; al tiempo que en algunas zonas, se hacían mediciones de anomalías magnéticas.

En estos trabajos fué siempre constante la colaboración entre el personal científico y la dotación, correspondiendo a esta última el mantenimiento del buque "en estación" durante todo el tiempo que duraba la toma de muestras, evitando



cualquier desplazamiento del buque hacia los lados de forma que el cable trabajara siempre en posición vertical. El comportamiento del barco permitió realizar todas las investigaciones independientemente del mal tiempo, llegándose a trabajar con vientos de 50 nudos lo que, a bajas temperaturas, produce un efecto térmico de unos 30° bajo cero.

La dotación contribuía al largo y recogida de instrumentos en estrecha colaboración con los científicos.

Una vez recogidos los datos y las muestras, los científicos se dedicaban a su estudio: medición del oxígeno disuelto, clasificación y estudio de las larvas, dererminación

de la distribución de las masas de agua, nutrientes, etc. Entre tanto el buque navegaba hacia otra estación, para repetir el proceso.

Fue un trabajo continuo y metódico desarrollado en un área de climatología muy cambiante, siempre rodeados de témpanos de hielo, algunos de tamaño considerable y otros de tamaño pequeño, entre 4 y 5 toneladas, que emergen muy poco y suponen un peligro constante, sobre todo con baja visibilidad y mala mar, ya que en estas condiciones no son visibles ni se detectan en el radar.

Una de las anécdotas del viaje fue la que proporcionó un témpano de tamaño medio que se volteó cuando navegábamos por sus proxi-





Visita del Ministro Javier Solana en las Navidades.

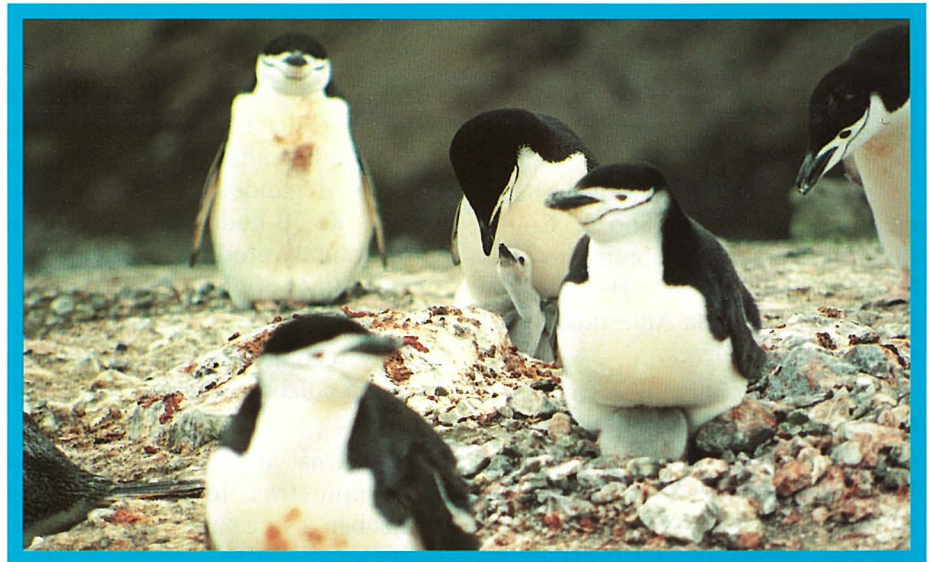
midades. Tuvimos que salir a toda máquina para apartarnos del área peligrosa de la ola que se formaría si el volteo era violento; pero al comprobar que lo hacía con lentitud, el "Hespérides" se quedó para contemplar el desenlace de la lucha que sostenían cuatro pingüinos que se agarraban a las alturas del hielo para no despeñarse. Finalmente cayeron rebotando hasta el mar.

En esta primera fase bajamos a tierra en varias ocasiones, en la Base de Juan Carlos I durante el desembarco de material y personal y, posteriormente, en el suministro de combustible, que se hizo con todo éxito mediante el oleoducto, con manguera autoflotante.

En la isla Decepción pudimos visitar una pingüinera con 50.000 pingüinos que cuidaban solícitos a sus crías.

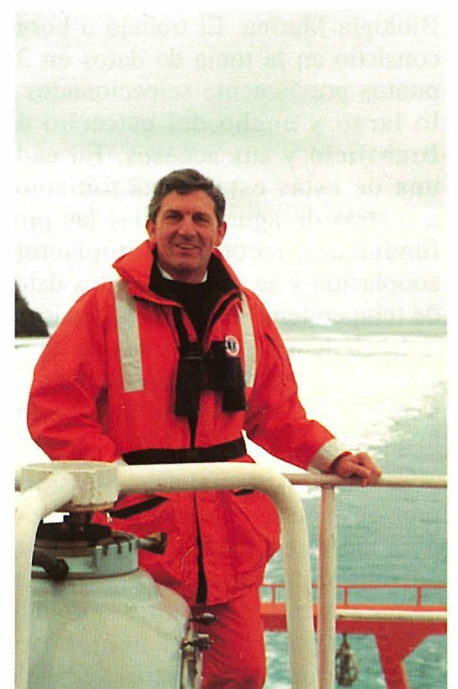
También en esta isla, auxiliamos al remolcador chileno "Lautaro" que había quedado bloqueado por el hielo cuando intentaba llegar hasta un yate alemán aprisionado hacía 6 meses y cuyos tripulantes habían buscado refugio en la Base Argentina.

A requerimiento del "Lautaro", el "Hespérides", enfiló su proa reforzada hacía la plancha de hielo, estableciendo su primer contacto con la placa helada y poniendo a prueba su capacidad de romper hielos de 40 cm de espesor y un año de antigüe-



dad descrita en los textos. La verdad es que llegamos a romper hielos de un metro de espesor y conseguimos abrir paso al remolcador chileno que, con los tripulantes del yate alemán a bordo, puso rumbo hacia aguas libres.

No se puede hablar del período de campaña biológica sin tratar de las Navidades y de la visita del entonces Ministro de Educación y Ciencia Javier Solana y un grupo de periodistas. La Navidad la pasamos fondeados en Decepción. Fue uno de los pocos fondeos que hicimos durante la campaña. Habíamos entrado en Puerto Foster para acompañar al grupo de científicos españoles y argentinos que trabajaban en la base Argentina pero, el fuerte viento reinante, nos impidió fondear en sus



proximidades y lo hicimos en el extremo opuesto de la isla. Junto a los restos de la base chilena, destruída por una erupción volcánica a finales de los años 60.

El palo del "Hespérides", con todas las luces encendidas parecía un gigantesco árbol de Navidad y el silencio antártico permitía que los villancicos se oyeran a gran distancia.

La visita del Ministro Solana, puso de manifiesto el interés de la Administración por los asuntos antárticos. El hecho de que varios periodistas se encontraran también presentes permitió que el trabajo que estábamos realizando se conociera en España, y se pudiera ver, oír y leer sobre nuestra vida a bordo.

El Ministro tuvo que retrasar su salida de la Antártida debido al mal estado del tiempo, lo que allí es normal. Frecuentemente los vientos y las nieblas impiden las operaciones de toma y despegue de aviones de la base chilena.

En este caso concretó fue una intensa niebla la que impidió la operación. En estas condiciones y a la vista de que en la base argentina, al otro lado de la península antártica, las condiciones meteorológicas eran mucho mejores, el "Hespérides" puso rumbo hacia ella. La navegación resultó muy interesante al hacerse entre témpanos de hielo, que obligaban a constantes cambios de rumbo y velocidad, poniendo a prueba la pericia del personal y la capacidad de maniobra del buque.

Terminadas las fiestas navideñas se efectuó el relevo de científicos en Punta Arenas, con un descanso en este puerto de tres días... Descanso relativo, pues hubo que hacer varios cambios de amarradero y aguantar vientos fuertes de hasta 70 nudos.

Ya con los nuevos científicos a bordo, en esta ocasión geólogos, atravesamos por tercera vez el paso de Drake y, tras desembarcar a los científicos de la Base Juan Carlos I, Decepción y Byers, comenzó la primera de las dos campañas geológicas.

El desembarco de los científicos en la península de Byers fue la



operación más complicada de toda la campaña. Teníamos que navegar por una zona denominada "varadero de témpanos", donde cientos y cientos de ellos permanecen fijos al fondo, algunos en posición inclinada. Cuando se navega hacia allí no se ve paso libre; se entra y, al poco tiempo, desaparece la entrada y no se ve salida alguna, por lo que hay que ir buscándola mediante constantes cambios de rumbo.

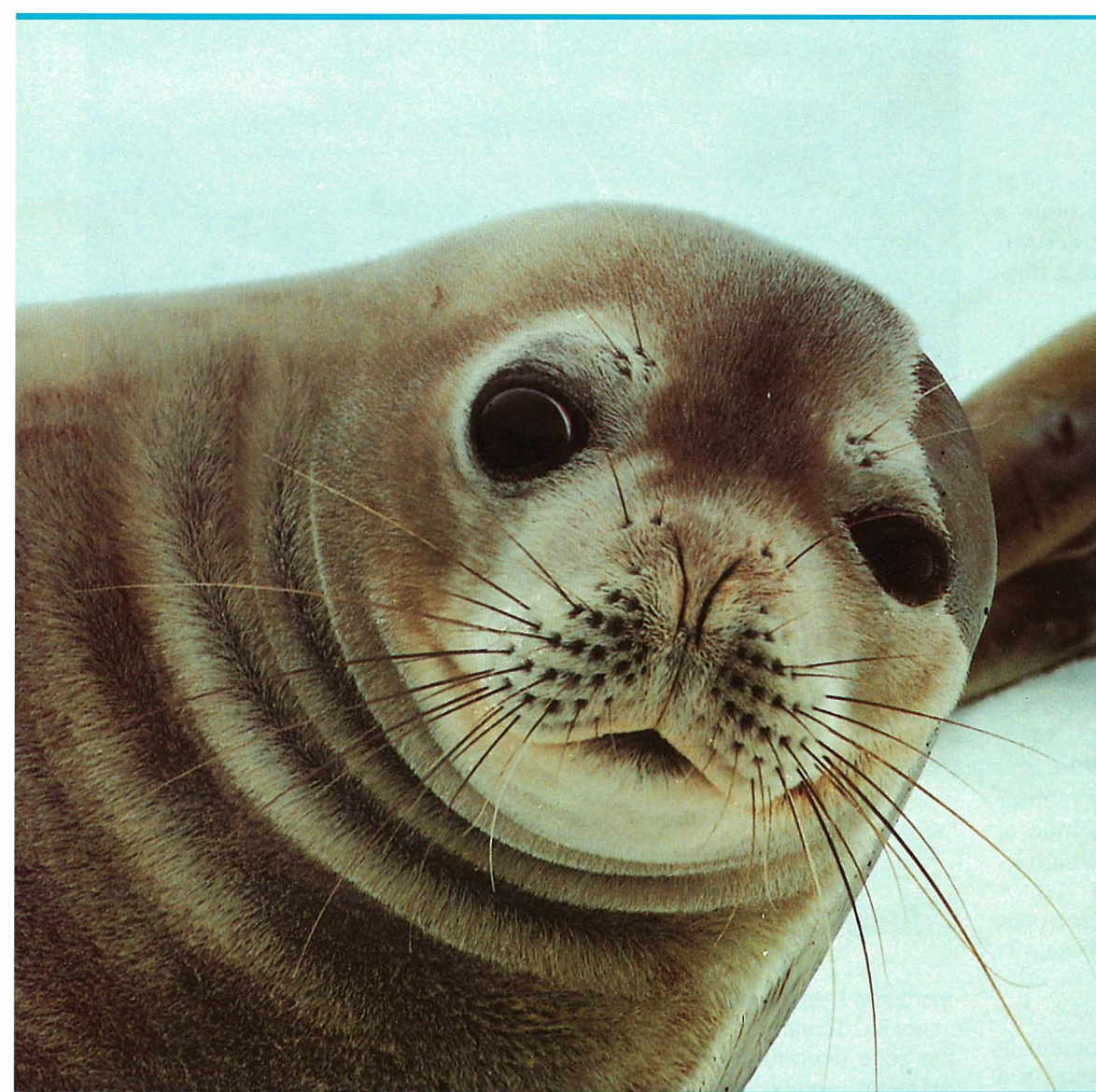
Por otra parte, mientras hay hielos, no hay problema, pues significa que se cuenta con suficiente profundidad para navegar. Los problemas empiezan cuando se acaban los hielos, pues es prueba inequívoca de que la profundidad ha disminuído, por lo que se puede encontrar un bajo o alguna roca, similar a las miles que se ven cerca de la costa y que tal vez están a ras de la superficie del agua en una zona no cartografiada.

En estas condiciones se adopta a bordo la situación de máxima alerta denominada en el Manual de Organización "navegación en aguas restringidas", se potencia la vigilancia en el puente, se alerta la seguridad interior y se arría una embarcación neumática dotada de

sondador acústico que va por la proa informando sobre el fondo, hasta llegar al lugar adecuado para desembarcar al personal. Empleamos todo un día en esta operación y tuvimos que terminarla rápidamente, porque se nos echaba encima una borrasca acompañada de fuerte ventisca.

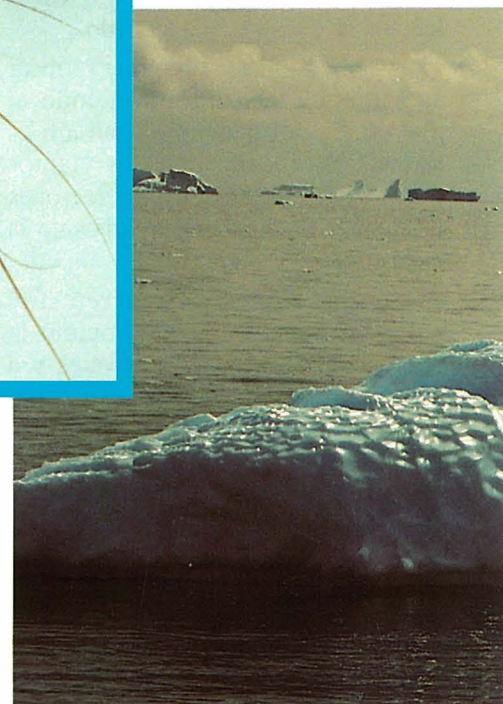
La campaña geológica a bordo consistió en navegar a lo largo de unas derrotas prefijadas, con las que se cubría una zona de interés geológico por existir en ellas un punto de triple unión de placas tectónicas. Estas líneas se recorrían tomando datos con sísmica multicanal mediante explosiones de aire comprimido en el agua y recogida de las reflexiones del sonido, utilizando una línea de hidrófonos remolcada, con una longitud de 1.500 m, que permitía obtener reflexiones con penetraciones de 6.000 m bajo el fondo marino.

Simultáneamente se fueron registrando la batimetría con las sondas multihaz, lo que permitía hacer el levantamiento de una franja con una anchura igual al doble de la profundidad donde se navegaba, todo ello complementado con el registro de anomalías magnéticas.



bien"; a ello ha contribuido no sólo las buenas relaciones entre el personal, sino también la habitabilidad del buque y el hecho de que todos se sintieran inmersos en la misma misión: "efectuar una investigación científica en la Antártida".

Y no podemos terminar de hablar de la campaña antártica sin hacer referencia a tres temas: la ballena, Decepción y Newmayer.



La segunda parte de la campaña geológica se desarrolló con el mismo equipamiento, aunque con un nuevo grupo de científicos, que relevaron a los anteriores en la base chilena, en la isla del Rey Jorge. En esta Base, y coincidiendo con el relevo, se operó de apendicitis a un marinero del barco, actuando como cirujanos los médicos de las bases chilena y rusa. Pocos días antes se había operado en la misma base, también de apendicitis, una miembro de la dotación del buque americano "Survello" al que habíamos auxiliado proporcionándole un medicamento que necesitaban con urgencia.

Como anécdota de la última parte de la campaña cabe citar el estudio realizado sobre una fosa de más de 5000 ms. de profundidad; trabajo nunca realizado hasta la fecha, motivo por el cual la fosa fue bautizada con el nombre de "Hespérides". Poco después avistamos un témpano de más de 20 millas de longitud que tuvimos que rodear ya de vuelta hacia la base Juan Carlos I.

Durante estas campañas geológicas, que se desarrollaron siempre fuera de costa, en el Drake, tuvimos que soportar en ocasiones mares que arbolaban enormes masas de agua que el "Hespérides" afrontaba con elegancia y alegría, poniendo de manifiesto las magníficas cualidades del buque y su capacidad de operar, incluso en condiciones muy adversas.

Pero si hay algo especial que destacar durante la campaña antártica es el comportamiento de la gente que ha sido inmejorable. Se ha trabajado con alegría en todo momento, incluso en los agotadores períodos de embarque y desembarque de material, en los que la dotación tuvo que permanecer a dos guardias durante varios días.

La convivencia ha sido mejor que la que se pretendía lograr y ha permitido que la celebración de la Navidad lejos de la familia, y la larga permanencia en la mar, no sólo se hayan hecho llevaderas, sino que realmente "se haya pasado muy

La ballena: El día que operaban a Francisco Duch, en la Base chilena, nos encontrábamos fondeados en sus proximidades, cuando un grupo de ballenas empezó a pasar cerca del barco. Con el fin de lograr mejores tomas de vídeo y fotografías nos acercamos a ellas en una embarcación neumática y una de las ballenas, que se sintió protagonista, se acercó a nosotros sacando la cola en cada inmersión, excepto en la que hizo bajo la embarcación en la que, gracias a Dios, se abstuvo.

Decepción: cuando a las doce de la noche del 31 de diciembre llamamos por radio a la base de Decepción para felicitarles el año,

nos informaron que estaban sufriendo un movimiento sísmico desde hacía varios minutos. Parece ser que era el comienzo de lo que podía ser una erupción volcánica; tan inminente y próxima a la base argentina, que el personal científico de ésta fué evacuado por orden de su Gobierno. Los científicos españoles continuaron allí, si bien con un plan de evacuación establecido entre el "Hespérides" y los buques chilenos que estaban en la zona.

Al final no fue necesario poner en práctica el plan y todo quedó en unas nuevas fumarola en la playa y unos miles de "krill" cocido

y de rollos de películas de vídeo recogieron las extraordinarias imágenes de unos cielos limpios y montañas de mas de mil metros de altura, que se elevaban verticales desde la mar, a ambos lados de un paso estrecho denominado el Newmayer.

Témpanos perforados por los golpes de mar, pingüinos y ballenas se pusieron de acuerdo par hacer inolvidales nuestra despedida de la Antártida.

En el recorrido de vuelta, como en el de ida, tocamos varios puertos sudamericanos y en todos ellos el "Hespérides" despertó la admiración de sus visitantes. En El

mes de descanso que se empleó para reparar algunas deficiencias, el 18 de mayo inició la primera de las "campañas de verano", en la zona de Málaga. A continuación se desarrollaron trabajos sobre geología marina en Alborán, seguida de un periodo de descanso en Cartagena.

El 12 de julio se inició la campaña de "WOCE" (World Oceanographic Circulation Experiment) consistente en tomar muestras de agua y otros datos a lo largo del paralelo 24° 30'N, desde la costa de Africa hasta América y, posteriormente, en el estrecho de Florida.

Fueron en total unas cien estaciones, muchas de ellas con seis mil metros de profundidad, que requerían permanecer durante más de tres horas, con el barco fijo en un punto.

Terminada la misión, el "Hespérides" regresa a España perseguido de cerca por el ciclón "Andrés". Al llegar a Cádiz, el 2 de septiembre de 1992, se completaba un año de visa operativa del "Hespérides", del que el 70% del tiempo ha transcurrido en la mar; tódo un récord.

Pero las actividades del buque no terminan. Trás un período de 45 días de obras, el "Hespérides" ha iniciado su segundo año de vida operativa, que comienza con una nueva campaña antártica. Algunos científicos y algunos de la dotación repiten experiencia; otros reciben su bautismo antártico, otros seguimos con ilusión y con nostalgia, desde nuestros nuevos destinos, el desarrollo de las actividades que, en mares tan remotos y fascinantes, desarrolla un esforzado grupo de españoles que, este año han celebrado la Navidad a varios miles de millas de sus casas y que han tomado las uvas en la claridad de la medianoche antártica.

... Ya habeis terminado vuestra tarea y volveis a España con los cuerpos cansados pero con la satisfacción de saber que habeis hecho un buen trabajo. ■

¡Enhorabuena y feliz regreso!

C.N. José C. Manzano
Ex-Comte "Hespérides"



en la superficie del mar por efecto de la elevación de la temperatura en algunas zonas.

Newmayer: Fue el día 27 de febrero, único día de asueto en toda la campaña. Se había finalizado la recogida del personal de Decepción y de Byers y habían desembarcado los científicos. Hasta el día 1 de marzo no se iniciaba la recogida de la Base Juan Carlos I y, por tanto, disponíamos de 36 horas libres, las justas para bajar por Guerlache hasta el Newmayer y volver por la bahía Paraiso. El Día fue perfecto con buen sol, sin viento y la mar como un espejo. Varios cientos de fotografías

Salvador, se agrupaba tanta gente en el muelle que la policia local se vió obligada a intervenir para poner orden, ya que la plancha de acceso al barco había cedido por el peso de los visitantes. Fue el último puerto americano. El 14 de abril redimos viaje en Cádiz.

CAMPAÑA DE VERANO

Aunque el "Hespérides" tiene vocación antártica, no es un buque concebido exclusivamente para esta misión por lo que, trás un



FRAGATA CATALUÑA

Ha sido un año y medio intenso el de mi mando de la Cataluña. Empezó en el entonces NAVOCFORMED a finales del 90 en el Mediterráneo Oriental. Fue justo antes de la crisis del Golfo y todos pensábamos que la situación podía evolucionar muy gravemente.

C.F. Jose M^a Garate Martínez

Fueron tiempos de preocupación e intensa preparación.

La primavera del 91 la pasamos en Ferrol, cambiando las calderas y los tanques para quemar diesel en lugar del antiguo fuel-oil. Se aprovechó para prepararnos y tener unos días de permiso pues todo el verano y el otoño lo íbamos a pasar en el STANAVFORLANT. Este es la segunda fuerza OTAN formada por escoltas que existe y fue muy interesante compararla con la del Mediterráneo. Por cierto que nos volvimos a encontrar con la Fragata alemana Köeln que había sido nuestra compañera en aguas italianas, turcas y griegas.

STANAVFORLANT la mandaba el Comodoro holandés Van Gorp y su buque insignia era el DE PUYTER. El Comodoro estuvo a bordo de la Cataluña muchas veces, tanto en puerto como en la mar. El trato a lo largo de los casi cuatro meses con los compañeros de la OTAN era intenso, tanto en lo profesional como en lo social.

Visitamos muchos puertos del norte de Europa y operamos en el Báltico, Mar del Norte y Mar de Noruega.

Como puerto bonito recuerdo Copenhagen, y como interesante el comprobar todos los cambios que están ocurriendo en la antigua Alemania del Este. Por cierto que el



intento de golpe de estado contra Gorbachov nos cogió en el Báltico muy cerca de la frontera polaca y seguidos por una unidad naval soviética. Se piensa mucho en esa situación.

El 16 de septiembre de 1991 la "Cataluña" cruzó por primera vez el Círculo Polar Ártico lo cual es un cierto hito para todos los buques de la OTAN que pintan su alavante de azul y son llamados "blue nose" en alusión a las narices azules por el frío.

La vuelta a España en Octubre no fué seguida por un período largo en la base, pues a los once días salíamos hacia el primer ejercicio nacional en más de un año.

FRAGATA "VICTORIA"



Dando remolque al USS Mary E. Jarmell.

VISITA AL PUERTO DE TALLIN

La Fragata "Victoria", integrada en la STANAVFORLANT, visitó el puerto de Tallín, Capital de la República Báltica de Estonia, entre los días 6 y 10 de agosto de 1992, siendo la primera ocasión en la que un buque de la Armada, como unidad independiente o dentro de una organización NATO, hacía escala en este puerto.

El buque fondeó en la Bahía de Tallín, frente al viejo puerto, por no existir atraque con suficiente calado, efectuándose el barqueo de las dotaciones francas con botes alquilados por resultar insuficientes los medios de a bordo.

Actualmente, el Gobierno de Estonia y, en general, toda la población están trabajando en su apertura, y ésto lo demuestra el incremento de la industria turística, el afán con el que se interesan por los aspectos cotidianos de la vida occidental y sus amplios conocimientos de idionas

extrajeros como primer medio de enlace, sorprendiendo gratamente el conocimiento general del inglés y el buen español que hablaban algunos, aunque escasos, habitantes de Tallín.

A pesar de este intento de cambio hacia los sistemas occidentales, sus medios son un reflejo de los cuarenta años de ocupación rusa, siendo bastante escasos y un tanto arcaicos en todos los campos (sirva de ejemplo las tres horas que había que esperar para conseguir línea telefónica con España desde la única centralita que existía en la ciudad).

La visita fué interesante en todos los aspectos, pudiendo disfrutar de una sociedad y costumbres tan diferentes como los que allí se encontraron.



Siguieron otros ejercicios con los franceses y norteamericanos en el Mediterráneo hasta final de año.

Enero y febrero de 1992 transcurrieron en El Ferrol efectuando un período de mantenimiento.

En marzo a Turquía a efectuar otro ejercicio OTAN y a visitar después Estambul, ciudad exótica e interesante donde los españoles estamos adquiriendo fama de compradores ansiosos. Las alfombras eran las piezas mas codiciadas como recuerdo.

Y en abril acabó para mi este período a bordo de la Cataluña tras mas de doscientos días de mar e innumerables "fuera de la base"; con recuerdos inolvidables de los Comandantes de los buques aliados que he conocido y tratado intensamente y de mi dotación -de los que tantos he visto llegar y marchar- especialmente Oficiales y marineros.



En Estocolmo: con el Embajador D. Antonio Serrano de Haro y Medialdea de fondo el FGS Rheikland-Pfalz.



Sailpast: despidiendo a un barco.

coordinación y ayudaron en todo lo posible a cubrir las necesidades de los buques.

Se efectuó una visita a la base naval que existe en la ciudad y a los buques allí atracados. Entre los comandantes existió un intercambio de opiniones e información sobre métodos de adiestramiento y educación, temas en los cuales estaban ampliamente interesados los oficiales búlgaros debido a las ansias que tienen de reorganizar y reestructurar sus Fuerzas Armadas.

La Victoria, al igual que todos los buques de la STANAVFORLANT, ofreció una conferencia sobre las características, equipos y posibilidades del buque a una comisión de oficiales que, posteriormente, realizó una visita al buque.

Durante toda la visita las Autoridades manifestaron de diversas maneras el afán de apertura hacia Occidente en todas sus alocuciones. Un muestra de esta apertura es el Club Altántico, organización dedicada a la cooperación para integrar el diálogo entre los países de la NATO y los países del Este y que ofreció una recepción a COMSTANAVFORLANT, Comandantes de los buques.

en la cuál una fragata y cuatro dragaminas búlgaros se integraron en la formación de buques de la STANAVFORLANT, preludeo de las buenas y cálidas relaciones que se mantendrían durante toda la visita con las autoridades, civiles y militares, y con la población búlgara en general, la cual aceptó de buen grado y agasajó a las dotaciones de los buques que, vistiendo el uniforme correspondiente a cada país, fueron la nota dominante de las calles de Varna.

Hay que destacar la buena organización de que hicieron gala las Autoridades búlgaras en todos los actos y la gran labor realizada por los oficiales de enlace que facilitaron la



VISITA AL PUERTO DE VARNA

Asimismo se visitó el puerto búlgaro de Varna (puerto más importante de este país en el Mar Negro) entre los días 29 de octubre al 3 de noviembre, siendo la primera ocasión en la que un buque español o una agrupación NATO visitaban este país.

Antes de la entrada en puerto hubo una ceremonia de bienvenida,

El grupo "DELTA" de la Flota

C.A. Antonio Moreno Barbera



La Fuerza Anfibia de la Flota, conocida orgánicamente como "Grupo Delta", se configura como tal a partir de 1971, en que tuvo su máximo número de unidades: dos transportes de ataque (LPA), un buque tipo LSD y tres buques de desembarco tipo LST, además de las barcasas de desembarco y el Grupo Naval de Playa. A lo largo de los últimos años se han ido dando de baja algunas unidades y, en la actualidad, está formado por los transportes de ataque "CASTILLA" y "ARAGON", que tienen su base en ROTA, y los buques de desembarco "VELASCO" y "MARTIN ALVAREZ", barcaza "A-06" y Grupo Naval de Playa, con base en el Centro de Apoyo Anfibio de PUNTALES (CADIZ).

A pesar de la antigüedad de estos buques, en su mayoría de procedencia norteamericana, el Grupo DELTA forma una unidad homogénea y adiestrada con capacidad para realizar operaciones anfibias en nuestras zonas de interés nacional, o en cooperación con nuestros aliados de la OTAN, cumpliendo así la misión genérica asignada por la Armada de: "Proyectar el poder naval sobre tierra".

Ello se materializa a través de la fuerza de desembarco, que pro-

porciona el Tercio de Armada de Infantería de Marina.

Por ello, las actuaciones del TEAR y del Grupo DELTA están íntimamente ligadas, debiendo existir una estrecha compenetración entre ambas unidades y una perfecta coordinación en los planes de adiestramiento.

Se completan las operaciones anfibias con la fuerza aérea embarcada, que cada vez cobra mayor importancia en este tipo de acciones, y la fuerza de cobertura, encargada de la protección a la fuerza de transporte hasta y durante su permanencia en la zona objetivo.

Además puede ser necesaria la presencia de una fuerza de apoyo, que en nuestro caso sería materializada por el Grupo Aeronaval, o "Grupo ALFA", que proporcione protección ante la triple amenaza: de superficie, aérea y submarina, que puede presentarse en el transcurso de la operación.

Así, por lo complicado de su planteamiento y de su ejecución, que involucra fuerzas navales, terrestres y aéreas, se puede decir que las operaciones anfibias son las de mayor complejidad dentro de la estrategia naval.

En el pasado reciente, desde la II Guerra Mundial, las operaciones anfibias tuvieron ya gran desarrollo, que quedó algo aletargado durante los años de la "guerra fría".

Sin embargo, a partir de la guerra de las Malvinas, en 1982, se pusieron de nuevo de actualidad, revelándose como el medio más eficaz de intervención de una potencia naval en un conflicto regional o local.

Actualmente, las tendencias estratégicas de la U.S. Navy y de la OTAN van hacia una potenciación de los aspectos anfibios, variando el concepto del "Task Group" tradicional en torno a un portaaviones, cambiándolo hacia una agrupación integrada en torno a los buques anfibios con una fuerza expedicionaria de Infantería de Marina, en la que el portaaviones y su escoltas efectúan

el apoyo de modo directo en la zona de operaciones.

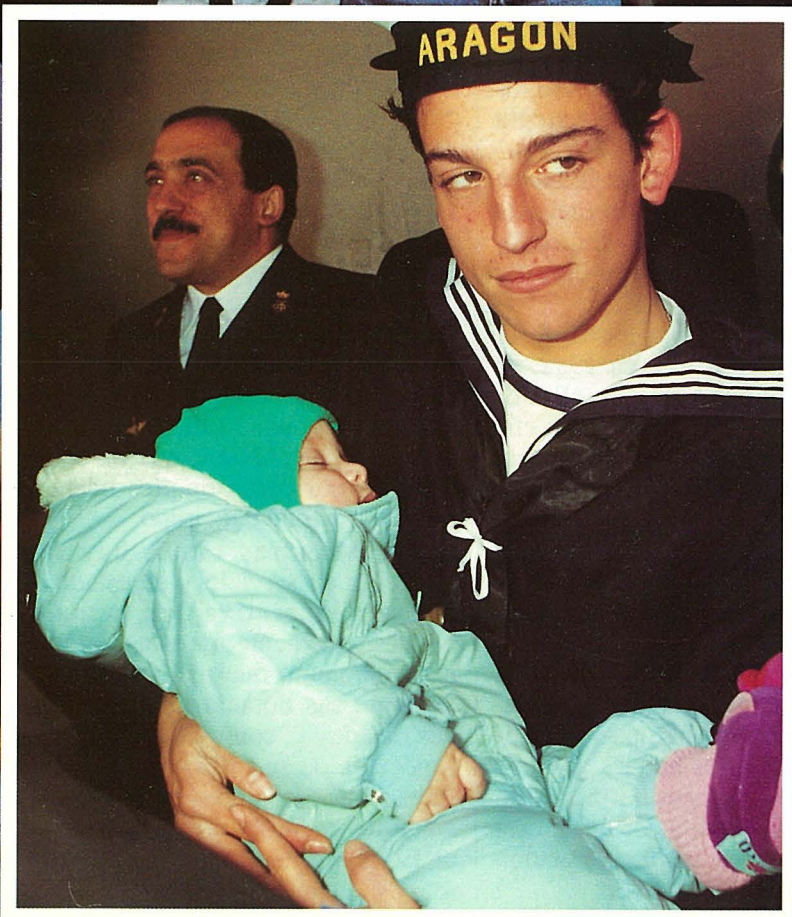
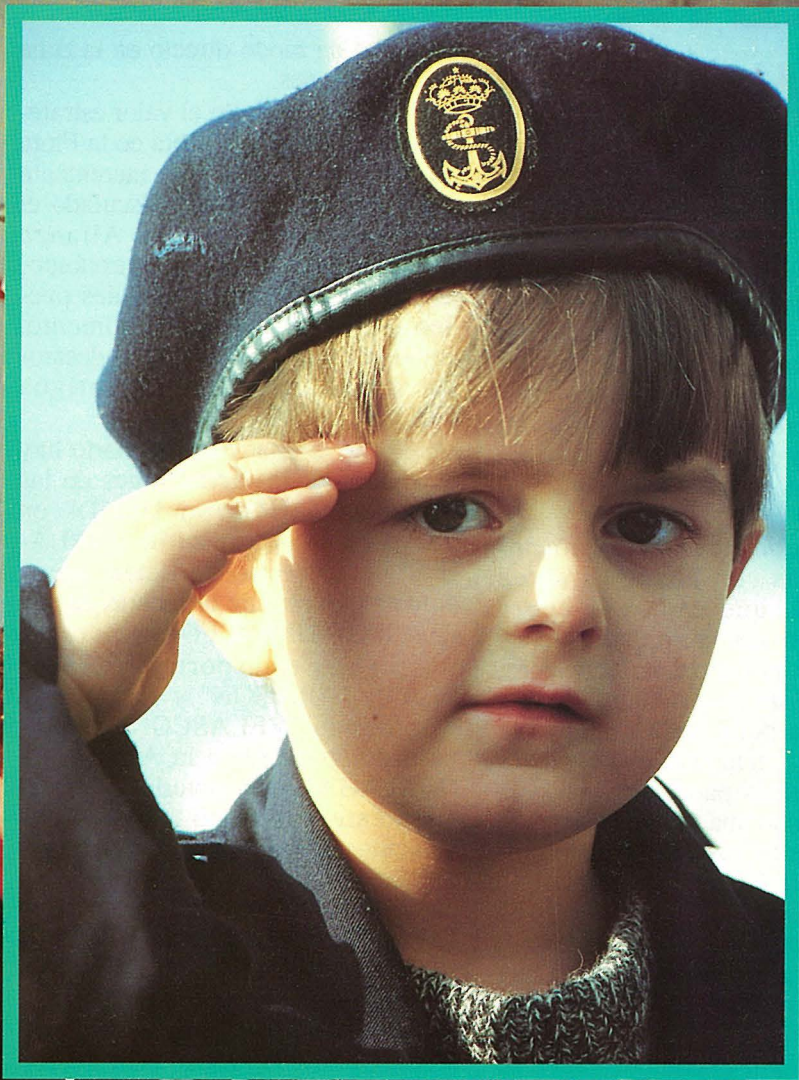
Por todo ello el valor estratégico de la Fuerza Anfibia de la Flota es muy importante, y se incrementa cada vez más al haber basculado el "eje estratégico" de la Alianza Atlántica hacia el Mediterráneo, donde los conflictos regionales pueden surgir en cualquier momento, como lo demuestra el que se desarrolla actualmente en la antigua YUGOSLAVIA.

Y al citar este escenario hay que recordar las actuaciones de las unidades del Grupo DELTA en apoyo de la Agrupación "MALAGA" del Ejército de tierra, en su cometido dentro de las fuerzas de paz de la PNU (UNPROFOR).

Los transportes "CASTILLA" y "ARAGON" y el buque de desembarco "VELASCO" transportaron inicialmente a la Agrupación "MALAGA" y su material, y posteriormente volvieron a llevar más vehículos, contenedores para habitabilidad y diverso material de refuerzo. A la vuelta de su último viaje, el "ARAGON" recibió orden de dirigirse al puerto croata de RIJEKA, para embarcar y trasladar a ESPAÑA a 384 refugiados musulmanes de BOSNIAHERZEGOVINA. Esta misión inesperada y atípica para un buque anfibio, fué realizada con todo éxito, demostrando la versatilidad y posibilidades de estos buques en caso de evacuación de personal civil en zonas de conflicto o catástrofe. Por ello, algunas marinas incluyen en las características de sus nuevos buques anfibios, requisitos específicos para este tipo de misiones.

Los planes de la Armada contemplan la sustitución a medio plazo de las veteranas unidades del Grupo DELTA, estando ya en fase de proyecto un buque LPD en colaboración con HOLANDA, que ha de ser seguido por otros buques hasta la renovación total del Grupo.

Mientras tanto, hay que mantener en servicio y en estado de eficacia operativa los actuales buques, mediante un esfuerzo en el mantenimiento que realizan abnegadamente sus dotaciones y los órganos de apoyo, conscientes de la trascendencia de su misión dentro de la Flota, en el conjunto de la Defensa Nacional y los intereses marítimos de ESPAÑA.



T. A. "ARAGON"

OPERACION ESPERANZA

El buque salió a la mar el día 8 de enero a 10:00 horas, con objeto de cumplimentar la Orden de Operaciones 22/92 de ALFLOT, cuya única misión era trasladar a PL OCE (sur de Croacia) material logístico para la Agrupación Málaga.



Emotivas imágenes de la salida del puerto de Rijeka.

En la mañana del día 13 atracó en PLOCE, donde procedo a desembarcar el material; el día 14, una vez finalizado el desembarco, recibo orden de ALFLOT de dirigirme al puerto de RIJEKA (Norte de Croacia) con objeto de recoger a 364 refugiados Bosnios. Me hago a la mar en la mañana del día 15 en demanda del puerto mencionado.

Dadas las características tan peculiares de la misión encomendada, reorganicé la dotación del buque según la siguiente distribución":



Fiesta de cumpleaños a bordo.



- Componente Naval: Compuesto por la mínima cantidad de personal necesario para la navegación.

- Componente refugiados: Formado por el resto de la dotación. Este personal estaba a las órdenes directas del 2º Comandante y su única misión era la de atender a los refugiados. Para definir sus responsabilidades, dicho componente se dividió en grupos, los cuales deberían permanecer activados las 24 horas del día.

La denominación de los grupos fue la siguiente:

A) Grupo de Alojamiento. Formado

por los siguientes equipos:

- Equipo de Tutores.
- Equipo de Información.
- Equipo de Seguridad.
- Equipo de Control de Residuos.
- Equipo de Control de Alojamientos.

B) Grupo de Aprovisionamiento. Subdividido en:

- Víveres.
- Material de Limpieza.
- Material Especial: Dadas las características del personal que se iba a embarcar.

C) Grupo de control: Se encargó de habilitar la bodega 6 (la mas cercana a la cubierta de vuelo) como zona deportiva para los niños.

Hay que destacar la enorme predisposición y colaboración de toda la dotación desde el principio, ya que sólo dispuso de 24 horas para hacer los preparativos.

En la mañana del día 16 entro en Rijeka. En la tarde del mismo día embarca la Comisión de acompañamiento de los refugiados, formada por 22 personas, entre las que se encontraban personal del Ministerio del Interior, Policía, Dele-

gados del Gobierno de Murcia, Intérpretes, Prensa y Televisión.

A mediodía del día 17 comienza el embarque de los refugiados finalizando a 15:15 horas, quedando embarcados un total de 384 de los cuáles 131 eran hombres, 102 mujeres, 143 niños (de 1 a 16 años) y 8 lactantes (0 a 1 año).

Sus caras tristes reflejaban la tragedia de la guerra.

A la salida de puerto, mientras observaban en silencio cómo Croacia se perdía en el horizonte, les dirigí unas palabras de bienvenida, estas palabras les emocionaron puesto que "hacía mucho tiempo que nadie nos daba la bienvenida a ninguna parte", nos confesaron.

Dada la existencia de niños a bordo se efectuaron todo tipo de medidas de seguridad, se recorrieron todas las estancias por donde podían pasar, tapando los enchufes y retirando todo aquello con lo que podían tropezar.

La megafonía del buque se hizo bilingüe (gracias a la colaboración de los intérpretes), todos los pasillos fueron señalizados con símbolos para que pudieran orientarse a la hora de ir a los dormitorios, comedor, enfermería, etc.

Gracias al buen tiempo imperante durante toda la navegación, se les podía ver durante el día paseando por cubierta; también pasa-



La hora del "rancho"



El Almirante García de Lomas saluda a los Oficiales del T.A. "Aragón" de regreso a Cartagena.



El difícil momento de la despedida.

ban el tiempo jugando a las cartas, reflejaron en todo momento su estado de ánimo, ya que en un principio dibujaron tanques, más tarde empezaron a dibujar "el ARAGON" y pasado el ecuador del viaje, dibujaban soles y la bandera de España.

De los 384 refugiados, 116 eran exproisioneros del campo de concentración serbio de MANJACA. Todos ellos habían asumido la conflictividad de su país lo cual aumentaba su interés por establecerse en España.

La noche anterior a la entrada en Cartagena y con ocasión del cumpleaños de tres bosnios, la dotación organizó una fiesta en la proa del buque que sirvió de despedida para ambos colectivos. Es difícil describir la gran satisfacción que me produjo el observar la amistad que había nacido entre ellos.

La entrega desinteresada de la dotación ha sido decisiva para el

éxito de la misión. Cuando anuncié la apertura de una cuestación como donativo para ayudarles, la respuesta fue impresionante, con una participación total y unánime, habiéndose recaudado, al final del viaje, cerca de seiscientos mil pesetas.

Antes de finalizar la reseña de lo que en su día bauticé como "Operación Esperanza", quiero reflejar los mensajes de despedida efectuados por el representante de los refugiados bosnios y por mi persona:

REPRESENTANTE BOSNIO:

"Querida tripulación y Comandante del Aragón, dentro de nuestros trágicos momentos vividos. Con vosotros en el Aragón pasamos los mejores momentos de nuestra vida haciéndonos vuestros amigos y nunca les olvidaremos. Nuestras lágrimas son las mismas que las

vuestras y nuestros corazones laten con los vuestros; por todo lo que habéis hecho por nosotros, gracias.

Nos separamos con corazón triste, que tengáis mar llana, trabajo y salud. Que Dios os guarde a vuestra tripulación Aragón...

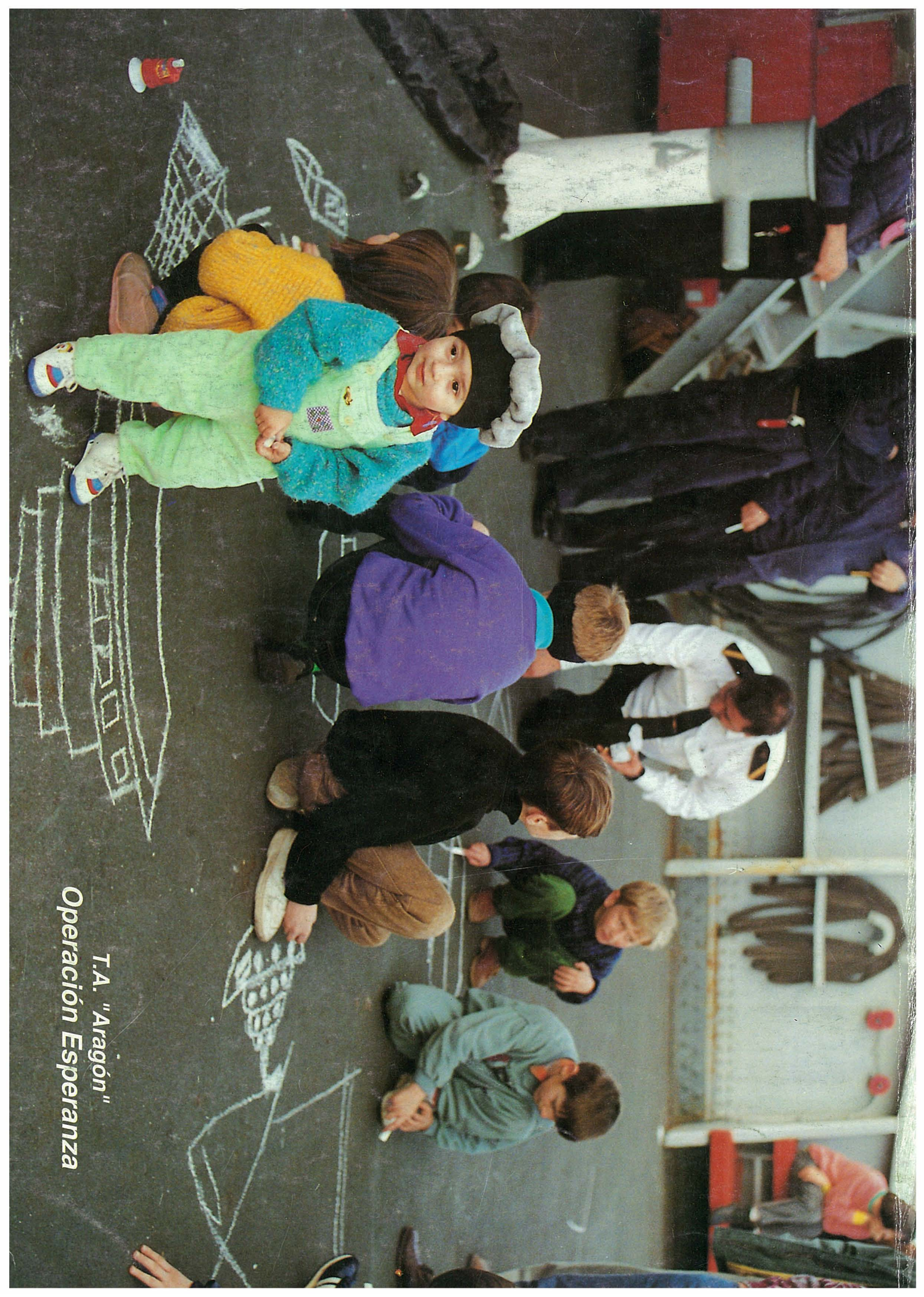
¡VIVA ESPAÑA!

PALABRAS DEL SR. COMANDANTE:

"Queridos amigos bosnios:

Soy vuestro Comandante del Aragón. Ya estáis en Cartagena. Nos dejáis el Aragón lleno de buenos sentimientos y hermosos recuerdos. Gracias por todo lo que nos habéis dado. Que el viento os sople de espaldas y el sol os caliente siempre. Que encontréis un buen trabajo y os hagáis viejos en España.

¡Adiós Amigos!



T.A. "Aragón"
Operación Esperanza