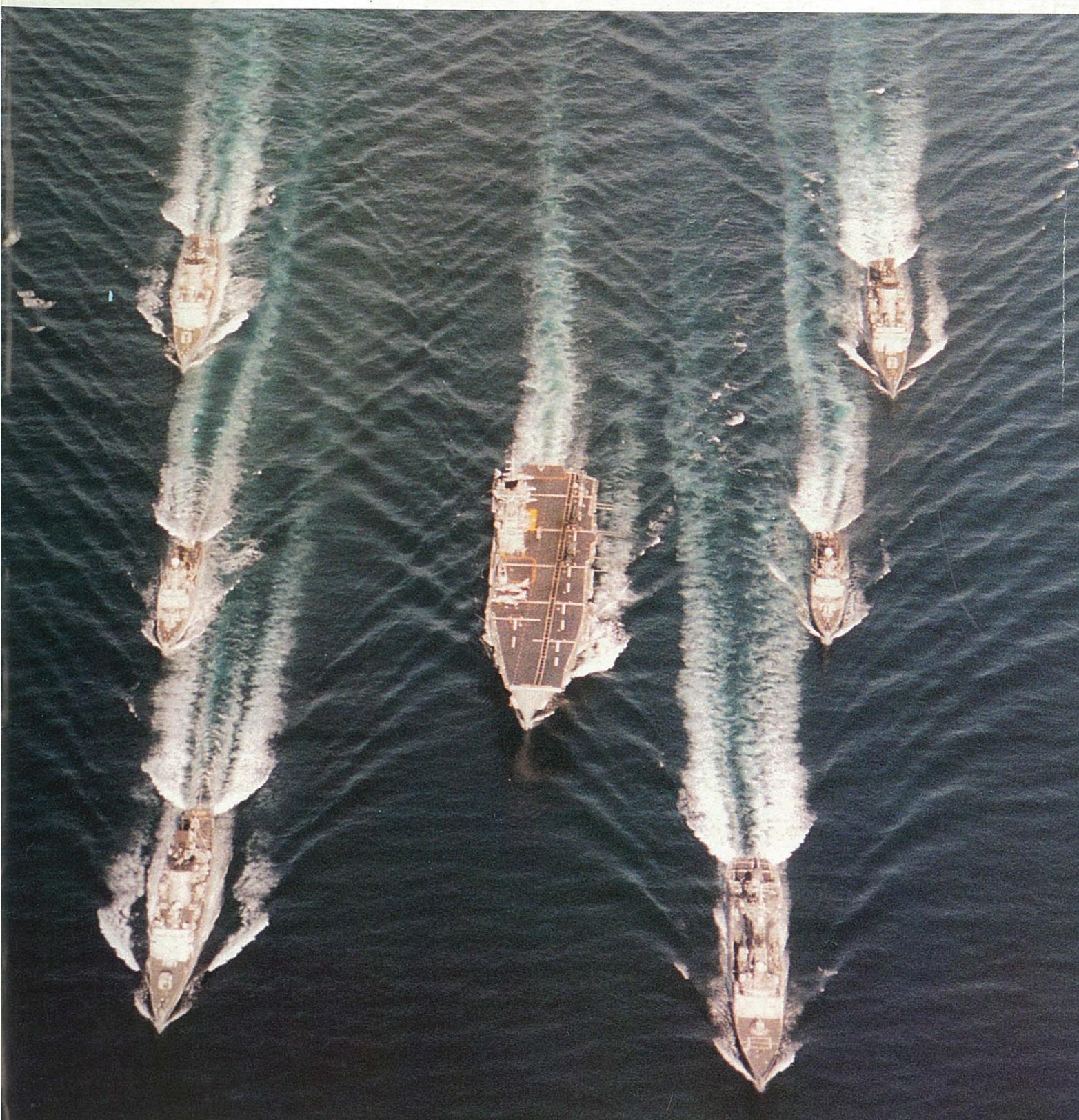


NUMERO 67
Septiembre 1994



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL



LOS REYES EN EL MUSEO NAVAL

LA VISITA DE SUS MAJESTADES SOLEMNIZÓ LA REMODELACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

El Museo Naval ha vuelto a ser noticia. El famoso "templo de las ciencias náuticas y sagrario del espíritu que animó a nuestros navegantes" que hace dos siglos fundara don Antonio Valdés, ha vuelto a abrir sus puertas tras unos trabajos de intensa remodelación que han supuesto una inversión de ciento cuarenta millones de pesetas financiados por el Ministerio de Defensa con la Colaboración del Ministerio de Cultura y diversas ayudas de particulares, y que lo convierten en uno de los museos navales más importantes del mundo, dada la calidad y trascendencia de los objetos y manuscritos que en él se albergan.

Y nada mejor para solemnizar la reapertura que la visita de Sus Majestades los Reyes de España Don Juan Carlos y Doña Sofía que una vez más quisieron hacer patente su amor a la Marina y cuanto ella representa en el devenir histórico y cultural de nuestra patria, dedicando buena parte de la mañana del pasado veinte de abril a un amplio recorrido por las salas e instalaciones del remozado Museo.

Sus Majestades, que llegaron acompañados del Jefe de su Cuarto Militar, Almirante Poole Pérez Pardo, fueron recibidos por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada don Juan José Romero Caramelo, el jefe de la Jurisdicción Central, vicealmirante don Justino Anton Pérez Pardo y por el Director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante don José Ignacio Gonzalez Aller Hierro, y una vez en el recinto fueron cumplimentados por los miembros del actual Patronato del Museo Naval, encabezado por su Presidente S.A.R. el Duque de Calabria.

Tras descubrir una lápida conmemorativa los Reyes recorrieron detenidamente las salas del Museo, cuyas vicisitudes y contenidos le fueron explicados detalladamente por su Director, admirando los incunables y manuscritos, cuadros famosos de batallas y per-



sonajes, instrumentos náuticos de precisión, así como la colección de navíos de los siglos XVI al XVIII y la cartografía de los antiguos dominios españoles en América o el Pacífico.

En su mayor parte los fondos del Museo Naval están constituidos por las valiosísimas aportaciones de la Casa Real, Secretaría de Marina y Reales Compañías de Guardamarinas, así como de otros particulares de nobleza, las armas y las letras, incorporándose también las famosas colecciones de manuscritos, planos, cartas y obras sobre ciencias náuticas y viajes del extinguido Deposito Hidrografico, que asocia el recuerdo de la figura de don Martín Fernández de Navarrete, uno de los colaboradores más directos del ministro Valdés.

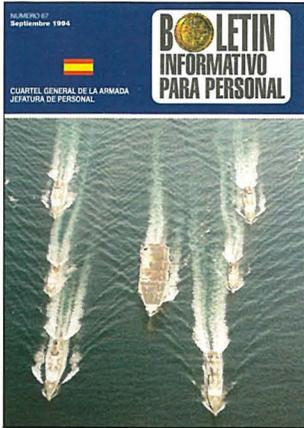
Sus Majestades conocieron que en el Museo Naval se custodian más de cien mil documentos sobre la historia de la Marina; más de dieciséis mil cartas de navegación, planos y dibujos de todo el orbe marino, siendo una de las piezas más valiosas el original de la Carta de Juan de la Cosa que data de 1500, como cabeza de serie de una espléndida colección, así como más de cien modelos de buques que constituyen una auténtica antología de ilustración naval.

Estos trabajos de remodelación del Museo constituyen la primera fase de un ambicioso proyecto que se conti-

nuará en los próximos años con la rehabilitación de las cinco salas que aun quedan pendientes, y con la reorganización, restauración y clasificación de todo el material de los siglos XIX y XX.

Como señaló el almirante Romero Caramelo en las palabras de saludo a Sus Majestades, estas modernas instalaciones guardan una de las colecciones más notables del mundo, no solo por la importancia de su patrimonio, sino también, por el elevado valor artístico de algunas de las piezas señeras que atesora, para rogar a los Soberanos que vieran en los objetos expuestos en diferentes salas, "lo que muchas generaciones de marinos han sido capaces de conseguir con su trabajo, su entrega, vocación y sacrificio, en la victoria o la derrota, con la mente puesta al servicio de España y la Corona".

Terminado el recorrido por las once salas abiertas al público, Don Juan Carlos y Doña Sofía departieron cordialmente con todo el personal del Museo y del Instituto de Historia y Cultura Naval, así como con los miembros del Patronato y otras personalidades invitadas al acto, siendo posteriormente despedidos por las mismas autoridades del recibimiento y con las muestras de simpatía del numeroso público congregado en los alrededores del Museo.



PORTADA:
Grupo "Alfa" de la Flota.



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCION

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID
(España)

NIPO:
076-94-037-X

Depósito Legal:
M-43412-1991

DISEÑO GRAFICO

Agustín Nevado Pareja

PREIMPRESION E IMPRESION

Campillo Nevado, S.A.
Antonio Glez. Porras, 35
Telf. 560 93 34
28019 MADRID

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.

NOTICIAS DE CARACTER GENERAL:

- 2** PRIMERA VISITA DEL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA A LA ZONA MARITIMA DEL CANTABRICO.
- 3** ENTREVISTA AL SECRETARIO DE ESTADO DE LA ADMINISTRACION MILITAR.
- 14** ENTREVISTA A DÑA. NIEVES ALBARACIN ROMERO: La esposa del Almirante del Estado Mayor de la Armada expone de forma sencilla la vida familiar de un Oficial de la Armada.
- 16** LA NUEVA IMAGEN DEL MUSEO NAVAL.
- 18** EL CESEDEN Y LA UNIVERSIDAD DE SALAMANCA CREAN LA CATEDRA "ALMIRANTE MARTIN GRANIZO".
- 32** UN RECUERDO IMBORRABLE.
- 46** JORNADAS DE HISTORIA MARITIMA SOBRE LA ORDEN DE MALTA: Celebradas en Madrid.
- 52** LA DOTACION DEL P/A "CASTILLA" CABALLERO LEGIONARIO DE HONOR.
- 54** LA ARMADA Y SUS REALES FABRICAS DE SARGADELOS.
- 60** VISITA DE BUQUES A BARCELONA: Buques Escuela de diferentes naciones visitan Barcelona.

PRESENCIA DE LA FLOTA EN EL MUNDO:

- 11** BOTADO EL NUEVO BUQUE AOR "PATIÑO": La Empresa Nacional BAZAN ha botado en El Ferrol el buque AOR "Patiño".
- 38** ENTREGA DE MANDO DE LA STANAVFORLANT EN PALMA DE MALLORCA.
- 41** PRESENCIA DE LA FLOTA EN EL MUNDO: Reportaje sobre el Grupo ALFA de la Armada.
- 48** LA FRAGATA "NAVARRA": Entrevista al Comandante y miembros de la dotación.
- 56** ENTREGA DE LA FRAGATA "NAVARRA" A LA ARMADA: Acto celebrado en el Arsenal de la Base naval de El Ferrol.

NUESTRAS ESCUELAS Y CUARTELES DE INSTRUCCION:

- 7** EL CUARTEL DE INSTRUCCION DE MARINERIA DE EL FERROL.
- 34** ESCUELA DE ENERGIA Y PROPULSION.
- 63** JURA DE BANDERA DE ASPIRANTES A MILITAR DE EMPLEO: Acto celebrado en la Escuela Naval Militar.

VIDA SOCIAL EN LA ARMADA:

- 31** TREINTA ANIVERSARIO EN LA ETEA.
- 27** EL OCIO Y EL TIEMPO LIBRE.

PRIMERA VISITA OFICIAL DEL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA A LA ZONA MARITIMA DEL CANTABRICO

A lo largo de los días 20 al 22 de Junio el AJEMA, Almirante Juan José Romero Caramelo ha visitado las Unidades, Centros e Instalaciones de la Zona Marítima del Cantábrico. Ha sido un programa de actos apretado, pues el tiempo era corto y el número de BUI,s elevado.

Se inicia la visita con el recibimiento oficial del Almirante Jefe de la Zona Marítima Francisco José López de Arenosa Díaz, en el marco soberbio que ofrece el Arsenal Militar. Tras recibir los honores de ordenanza y pasar revista a la Compañía de infantería de Marina que le rindió honores, el AJEMA embarcó en la Fragata "Navarra", recientemente entregada a la Armada por la Empresa Nacional Bazán. En el barco, tuvo ocasión de charlar, tanto con su Comandante, el C.F. Teodoro Leste Contreras, como con los diferentes miembros de la dotación.

A continuación el Almirante efectuó una visita a las instalaciones del Arsenal Militar, deteniéndose en muchos momentos a charlar con el personal, tanto civil como militar de las diferentes dependencias, en especial a aquellos que conocía de anteriores destinos.

La visita del AJEMA a la Empresa Nacional Bazán es larga y detallada, interesándose especialmente por las nuevas construcciones, fragata "Canarias", buque logístico "Patiño", portaviones de la Real Armada Tailandesa etc. La visita finalizó con una comida ofrecida por la Empresa Nacional Bazán al Almirante.

Por la tarde el AJEMA visitó las instalaciones de la antigua Escuela de Máquinas, totalmente remozadas y que constituye un marco inapreciable para actividades culturales que puedan ser organizadas por la Armada. Sirva de ejemplo la reciente exposición de "Sargadelos, el Ejército y la Armada".



El día 21 de Junio el AJEMA visitó el Tercio del Norte, deteniéndose un tiempo en las obras de remodelación de la zona de Fonte Longa. Posteriormente se dirigió a la Escuela de Energía y Propulsión de la Armada, de reciente construcción y dotada con los medios de enseñanza más modernos.

A continuación el AJEMA se trasladó al Hospital Naval y posteriormente visitó la Estación Naval de La Graña, la Escuela de Administración y Servicios y asimismo la Escuela de

Maniobra, situadas ambas en el mismo edificio.

El miércoles 22 de Junio el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada asistió al acto de botadura del AOR "Patiño", de la que fue madrina S.A.R. la Infanta doña Margarita de Borbon, acto que recogemos en nuestras páginas .

Con esta ceremonia el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada dió por finalizada su visita a la Zona Marítima del Cantábrico. ■



ENTREVISTA AL SECRETARIO DE ESTADO DE ADMINISTRACION MILITAR

JULIÁN ARÉVALO ARIAS, nacido en Madrid el 1 de noviembre de 1943, de 50 años de edad, economista, pertenece a los Cuerpos Superiores de Inspectores Financieros y Tributarios del Estado y de Administradores Civiles del Estado.

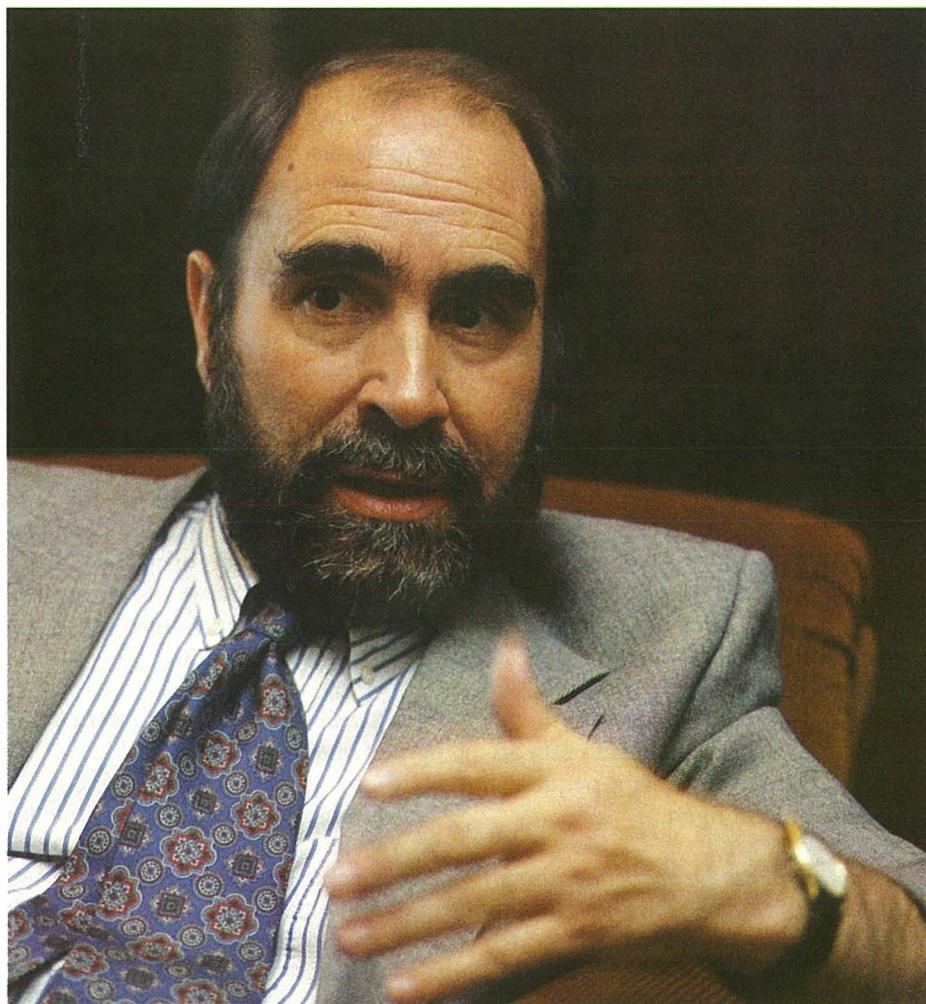
Ha desarrollado su trabajo en las Empresas Nacionales MERCASA y MERCORSA. Como Inspector Financiero y Tributario del Estado ha ejercido funciones inspectoras en la Delegación de Hacienda Especial de Barcelona y posteriormente en la Subdirección del Impuesto de Sociedades de la Dirección General de Tributos del Ministerio de Hacienda.

Desde Diciembre de 1982 hasta Marzo de 1987, ha sido Presidente del Fondo de Ordenación y Regulación de Producciones y Precios Agrarios, (FORPPA), con categoría personal de Subsecretario.

Desde Marzo de 1987 a Abril de 1991, ha sido Subsecretario del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Desde Abril de 1991 hasta Julio de 1993 ha sido Presidente de la Empresa Nacional Mercados Centrales de Abastecimiento (MERCASA).

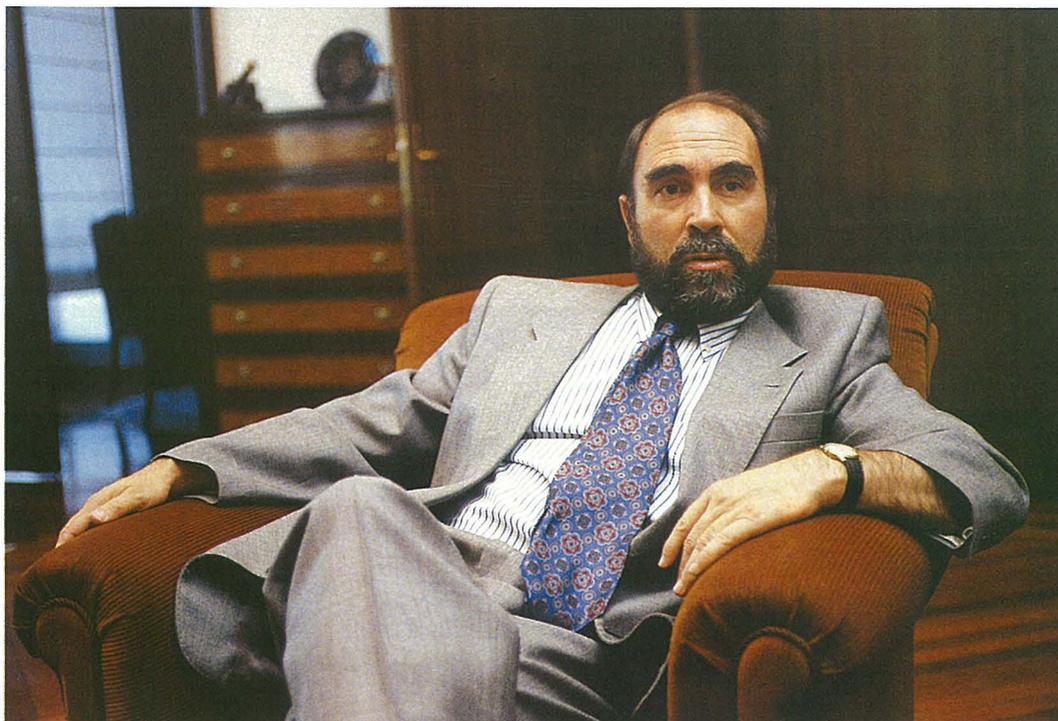
Desde el 31 de julio de 1993 ocupa el cargo de Secretario de Estado de Administración Militar del Ministerio de Defensa.



¿Podría hacernos un resumen de su labor al frente de la Secretaría de Estado, desde que tomó posesión en el mes de julio de 1993?

Es esta una Secretaría de Estado sumamente compleja y dispar por los distintos frentes que atiende los de Personal, la componente del Servicio Militar, la Secretaría General Técnica, el sistema de Enseñanza, el ISFAS, INVIFAS... y, además las tareas a realizar desde el punto de vista de la gestión y planificación.

Con respecto a nuestra labor, durante este año, en lo referente a la "política de personal" que engloba el régimen general del personal militar, los programas específicos de personal militar profesional y servicio militar, los de enseñanza militar y los referidos al personal civil, así como otras políticas complementarias sobre retribuciones, viviendas, asistencia sanitaria, pensiones o programas de acción social, podemos destacar la reciente elaboración de una nueva Ley de Plantillas, la puesta en marcha de las Delegaciones de Defensa y el nuevo Reglamento para el Servicio Militar, a parte de una serie de medidas en la red sanitaria y hospitalaria de las Fuerzas Armadas.



¿Cual ha sido la trayectoria que le ha traído hasta esta Secretaría de Estado para la Administración Militar?

Realmente ningún indicador personal o profesional parecía señalar una predisposición para este cargo, sin embargo ha habido una decisión gubernamental, a propuesta del Ministro de Defensa, que ha creído conveniente traerme a este puesto, supongo que por razón de formación y de ejercicio en mis anteriores responsabilidades políticas, que me han dado una cierta experiencia en la gestión de temas complejos, y, no cabe la menor duda de que si existe algún sistema complejo y complicado en cualquier país, es el sistema de Defensa. Creo que también ha podido influir algo en esa decisión, mi respeto y curiosidad intelectual ante todo lo relacionado con la Defensa de nuestro país, que no conocía en profundidad con anterioridad a mi nombramiento en este cargo; y hasta es posible que influyera mi pequeña experiencia adquirida durante mi Servicio Militar que realicé en Sidi- Ifni (Sahara) y del cual guardo recuerdos muy positivos.

Ya que ha mencionado su experiencia personal en el Servicio Militar, ¿querría hacernos partícipes de esa vivencia?

Mi llamamiento fue el último que estuvo en Sidi-Ifni, entre los años

68/70, antes de su retrocesión a Marruecos, y el balance de esa época de mi vida ha sido altamente positivo en todos los aspectos; tanto por el hecho de haber tenido ocasión de conocer, bajo el punto de vista militar, un territorio tan emblemático para nosotros, como es Africa; como el haber podido conocer, desde dentro, lo que es el Ejército de Tierra; lo cual hoy, bajo mis actuales responsabilidades, no cabe duda que me ha ayudado mucho. Por otra parte, y a riesgo de caer en un tópico - *pero que no deja por ello de ser una realidad*- en el Servicio Militar tuve ocasión de entablar grandes amistades, lo que es siempre motivo de gran satisfacción personal.

¿Anteriormente a este cargo había tenido alguna relación con la Armada?

No; aunque si con las actividades náuticas, debido a mi afición a los deportes náuticos, aunque ya no me encuentro con posibilidades para desarrollar esta vocación frustrada que, sin embargo, veo realizada a través de mis hijos, los cuales han heredado esta afición y, a pesar de ser aún pequeños, practican ya vela ligera.

Recientemente ha realizado una visita a la Zona Marítima del Cantábrico, ¿qué podría destacar de los Centros de la Armada que ha visitado?

Quiero, ante todo, destacar la atención, consideración y afecto que he recibido en todas mis visitas a las distintas instalaciones de la Armada.

Concretamente de mi visita a la Zona Marítima del Cantábrico destacaría lo siguiente: unas instalaciones eficientes, con un estado de mantenimiento ejemplar, unas dotaciones personales y profesionales de una muy alta cualificación y, en definitiva, creo que se dan todos los requisitos para que todas las Unidades de esta Zona Marítima incluida lógicamente la Escuela Naval Militar, puedan seguir cumpliendo el papel que le corresponde en disposi-

ción de una Armada que tiende a ser vanguardia con el resto de las Armadas del entorno en el que nos movemos y a la altura de cualquier exigencia que se la demande.

Con anterioridad sabemos que ha efectuado visitas a Centros de la Armada en la Zona Marítima del Estrecho, concretamente en Rota, y que, próximamente, también visitará la Base y Escuela de Submarinos, ¿no es así?

Efectivamente y quiero decir que desconozco el Arma, pero lo que sí tengo es una gran curiosidad y deseos de conocerla y de comprobar lo que presumo debe haber en relación a la alta preparación de esta Fuerza Naval.

Sobre mi experiencia con el Arma Aérea de la Armada, desde mi posición de observador he podido comprobar su alto grado de operatividad. Estoy convencido de que sus profesionales se encuentran a la altura de los mejores pilotos del mundo.

¿Podría darnos el perfil del Oficial de la Armada del año 2000?

Con riesgo a pecar de atrevimiento, yo veo al marino del año 2000, paradójicamente, muy entroncado en una importante tradición de la Armada, de la Armada ilustrada española del siglo XVIII concretamente. Le veo así entroncado en el sentido de que me gus-



Don Julián Arévalo con nuestra redactora, M^{ra} del Carmen Jáuregui, en un momento de la entrevista.

taría encontrar en ese marino la parte más relevante y significativa que tuvo, por ejemplo, Jorge Juan; es decir, que potencie su curiosidad intelectual, que le sirva de estímulo su altísimo nivel cultural, el rigor científico, ese talante político liberal que consiguió dar un resultado de disciplina, responsabilidad y de servicio a la Armada; el orgullo y competencia profesional del que siempre hizo gala y que supo hacer compatible con la incardinación de la Armada en el contexto de su país. Este ejemplo que me viene ahora a la mente, pero que podía haber extraído muchos otros de los que ha habido a lo largo de la historia de la Armada Española, aún las virtudes que me gustaría ver reflejadas en la figura del marino del año 2000.

¿Piensa que la política de enseñanza está actualmente encarrilada a conseguir ese perfil que nos acaba de describir?

Yo creo que sí, con independencia de que siempre sean bien venidos los oportunos ajustes para acercarnos a él. Hay un adagio militar que define muy bien el espíritu que se pretende incul-

car a toda renovación: la propensión a mejorar siempre las fortificaciones. Creo que efectivamente debemos aspirar a mejorar lo que ya tenemos.

Hasta ahora nos estábamos refiriendo a la formación del Oficial de la Armada, pero ¿cual es la línea conducente en la formación académica del suboficial y del personal de Tropa y Marinería?

Antes que nada quiero hacer constar lo que creo que es algo perfectamente asumido, y es que el Suboficial de la Armada ha sido siempre ejemplo de preparación militar y formación académica, y, al mismo tiempo de fidelidad a la Armada cuando, por su preparación, ha podido tener acceso a desempeñar su capacidad técnica y profesional en el amplio campo de la sociedad civil. A mí me gustaría que esas virtudes, que constituye un buen paradigma no solamente para la Armada, pervivan en el Suboficial del mañana.

En cuanto a los marineros profesionales creo que serán los catalizadores de todas las virtudes o defectos de los miembros de la Armada; por tanto también cabe decir que, dada la acele-

ración en el progreso de los sistemas de armas, el nivel de exigencia en cuanto a su formación crecerá cualitativamente más rápido de lo que ahora se está viendo .

¿Cuál es su impresión ante la evidente falta de demanda para la oferta que propone el Ministerio de Defensa en relación al Voluntariado Especial?

Si bien se dio esa situación mientras existió el Voluntariado Especial, en la actualidad con los Militares de Empleo de las categorías de Tropa y Marinería Profesional la situación es totalmente distinta. En la última convocatoria se han ofertado algo menos de 5.000 plazas y han sido solicitadas por casi 19.000 aspirantes. En concreto para la Armada se ofertaron 881 plazas y el número de solicitantes fue de 2.766.

En relación a la fusión llevada a cabo en los Cuerpos Comunes (Intervención, Jurídico y Sanidad) ¿se han alcanzado las expectativas previstas?

Yo creo que sí. Los resultados obtenidos los calificaría de altamente satis-



factorios. Que duda cabe que, con una visión de Ejército de futuro, los Cuerpos Comunes van a tener cada vez más importancia; al igual que en la relación entre la función operativa y la logística, esta última tiende a manifestarse con una importancia creciente en el conjunto del sistema del Ejército de que se trate. Por razones de funcionalidad, racionalidad y eficacia, las integraciones son positivas, permiten sinergias, complementariedades y, en definitiva, permiten la vertebración de un Cuerpo único y de una función que también era única. La preexistencia de tres Cuerpos solamente se explicaba en función de nuestra historia particular al existir tres Departamentos diferentes; si hubiera habido desde hace años un sólo Departamento de Defensa, ya existiría un Cuerpo Común unificado hace cuarenta años, porque desde entonces se hablaba ya de ello. En nuestro caso, al igual que la creación de un único Departamento de Defensa ha tenido lugar más tardíamente que en otros países, la unificación de los Cuerpos Comunes ha tenido lugar también más tarde y, por supuesto, ha venido dictada por la racionalidad en el uso de los recursos.

¿Y hasta qué punto se está intentando potenciar la formación universitaria a través de los Cuerpos Comunes?

Bueno, este es un tema muy importante que trasciende incluso el ámbito

de su pregunta, y es la relación que tiene que existir entre el sistema formativo de la defensa y el sistema formativo civil. Yo soy radicalmente partidario a que haya cada vez más ósmosis entre un sistema y otro; en los niveles superiores de los que estamos hablando, es en la Universidad y las Escuelas de Formación Superior de los Ejércitos donde esta interacción debe existir, porque es altamente beneficioso para nuestros profesionales y para, en definitiva, la Defensa.

Hay cierta intranquilidad entre el personal militar acerca del futuro hospitalario de la sanidad militar, ¿existen razones que justifiquen esa intranquilidad?

El sistema hospitalario militar va a permanecer en cualquiera de las circunstancias; incluso en la hipótesis en que se firmaran convenios con la sanidad civil, como por ejemplo el INSALUD, se haría para lograr en su conjunto un mejor recurso y disposición de los hospitales en los que tenemos capacidad excedente. Ahora bien, un principio esencial, primordial y no modificable bajo ninguna circunstancia es que permanecen, por su carácter, los hospitales militares sujetos a la autoridad militar y, consiguientemente, a la disciplina militar. Por otra parte, es ésta una situación perfectamente asumida por el INSALUD y, me atrevería a decir que, en algunos

aspectos, envidiada. El sistema sanitario de las FAS tiene que ser un sistema específico; asumiendo, desde luego, las responsabilidades que no son homologables al resto de la sanidad civil y que son derivadas de las necesidades de defensa de nuestro país, como es la disponibilidad de un número determinado de habitaciones para situaciones de emergencia.

La presencia de la Armada fuera de nuestras fronteras es cada vez más patente. Sus diferentes misiones han conseguido los mayores elogios, tanto por los mandos nacionales, como por las autoridades navales internacionales, ¿podría darnos su valoración personal sobre la actuación de la Armada española en el exterior?

En primer lugar quiero decir que lo considero enormemente positivo para nuestro país y, consecuentemente, para la Armada y su mejor consideración de cara al exterior. Es importante, también, por cuanto incrementa su prestigio en el ámbito internacional y permite a nuestros profesionales una formación práctica que es fundamental, porque tienen que desempeñar una serie de actividades en situaciones reales, que les permite comprobar al mismo tiempo la respuesta operativa de los sistemas de armas y el adiestramiento de las dotaciones; esto considero que es enormemente positivo en todos los aspectos.

Por último Señor Secretario, ¿qué mensaje transmitiría el SEDAM al personal de la Armada?

Me gustaría decirle que tiene motivos para sentirse orgulloso de su Armada -aunque me consta que así es-, de la calidad de los sistemas de armas de los que disfrutan, que difícilmente encuentran comparación en nuestra más reciente historia, y que debe desempeñar siempre sus funciones con la clara conciencia de estar prestando un loable servicio a sus conciudadanos; garantizando, con el resto de los Ejércitos de España, y asumiendo, las necesidades de defensa y seguridad que nuestro país tiene que tener. ■

C. Jáuregui

EL CUARTEL DE INSTRUCCION DE MARINERIA DE FERROL

Situado en un bello edificio de piedra del Arsenal Militar, el CIM de Ferrol abrió sus puertas a unos novecientos reclutas. Su Comandante, el C.F. Juan Carlos Salazar Camarero hacía sólo unos días que ... había tomado el mando. De talante abierto y dialogante, resulta un interlocutor ameno y nos hace llegar su profunda preocupación por la labor con la que se ha de enfrentar.

Nos cuenta que es un destino que ha pedido voluntario, pues le gusta la enseñanza y le faltaba este escalón de la misma, para completar su experiencia. Considera que es importante el paso de civil a militar, que tiene que dar el joven que viene a prestar el Servicio Militar a la Armada.

En su último destino, como Subdirector de la Escuela de Maniobra, había conocido esta experiencia a través de los marineros profesionales que se incorporan a la misma.

Sus destinos en tierra han estado dedicados fundamentalmente a la enseñanza y una vez pidió el mando del CIM ha ido recogiendo información sobre el mismo procurando ponerse al día. Piensa que la preparación para desempeñar destinos en unidades a flote como en tierra, del personal de reemplazo, es un tema importante y debe mantenerse contacto con éstas a fin de estudiar sus sugerencias.

Es consciente de la escasez de tiempo con que se cuenta en los periodos de instrucción, impuesto por la dura-

ción del Servicio Militar obligatorio, por lo que hay que aprovecharlo lo mejor posible. Durante este periodo pretende darles unos conocimientos mínimos sobre el medio marítimo, al personal procedente de la Jurisdicción Central, pues al tener que volver a Madrid, una vez terminado el periodo de

En cuanto al vestuario se tiene conexión informática con el servicio de la Zona y Madrid, lo que permite acelerar, en lo posible, los trámites burocráticos.

El personal del Centro de Buceo de la Zona imparte conferencias para capacitación de voluntarios. Sobre los ejercicios de tiro el C.F. Salazar nos cuenta que se realizan cuatro días de tiro en el Polígono de la Zona.

HABLAMOS CON EL CAPELLAN

En nuestra visita al Cuartel de Instrucción de Marinería, tuvimos ocasión de charlar con don Jose Antonio Pillado Torres, Capellán del mismo. Ante una taza de café, de forma

instrucción, van a perder el contacto con la mar. Se han programado para ello unas salidas a la mar de tres días, lo que permitirá pasar la Marola y cumplir así el dicho marinero de: "quién pasó la Marola, pasó la mar toda".

En el Cuartel de Instrucción se imparten también clases de natación voluntaria, para aquellos reclutas que lo deseen, en un cursillo intensivo de once días, en la piscina climatizada de la Zona Marítima, con monitores especializados.

El reconocimiento médico es muy completo y se pasa en el propio cuartel, por un equipo de Sanidad que viene del Hospital Naval. Si algún recluta necesita una exploración más detallada se le traslada al Hospital. Esto permite ganar tiempo, sin restar eficacia.

distendida, el Padre Pillado nos va contando su quehacer diario en el Cuartel. Piensa que, en general al Servicio Militar se incorpora muy buena gente, "es la que hay hoy en la sociedad española", nos comenta. Su principal preocupación es la atención del personal, por lo que mantiene una permanente relación con el equipo médico. Piensa que ambas profesiones, la de Médico y la de Sacerdote, tienen una relación muy cercana, pues son afines y complementarias.

El Padre Pillado cree que hay una gran influencia ambiental y familiar sobre los reclutas, y una gran incertidumbre ante el licenciamiento, mira con gran esperanza hacia el futuro pues existen valores latentes que habrá que hacer florecer.





LO QUE OPINA EL EQUIPO MEDICO

Tras nuestra charla con el Pater, abordamos a los responsables de la salud de los reclutas, son estos el Capitán Médico Jorge Ramón Cotón Vilas y el Teniente Médico Manuel Alberto Rodríguez Martínez. En esta entrevista nos acompaña el Padre Pillado, que nos cuenta que si en algo destacan estos dos doctores es en el ejercicio de la virtud de la paciencia, “se ganan sin duda alguna la nómina” nos dice, por su capacidad profesional y el esfuerzo que realizan para explicar a cada presunto enfermo su situación.

Los primeros días hay una media entre ciento cincuenta y doscientos reclutas apuntados para la revisión médica, especialmente los lunes y martes. Este número disminuye sensiblemente los fines de semana y las vísperas de fiesta.

Normalmente, ocupan el mayor tiempo las vacunaciones, presentándose en contadas ocasiones problemas de carácter general como la gastroenteritis, más normal es alguna pequeña epidemia. Se ejerce fundamentalmente una medicina primaria pues los casos más graves se evacúan al Hospital Naval.

Una lesión muy extendida es la producida por el calzado y hay mucha patología ficticia, los fines de semana, con frecuencia se produce el milagro de los “cojos de Gericob” nos cuentan los doctores. Curiosamente, cuando se acerca la Jura, disminuye el número de enfermos, pues todos tienen interés en

participar en este acto y quieren hacer instrucción aunque tengan pequeñas lesiones.

CHARLA CON EL JEFE DE INSTRUCCION Y EL JEFE DEL DETALL

El C.C. Guíllermo Díaz del Río y Sánchez Ocaña, es el Jefe de Instrucción del CIM de Ferrol. Nos cuenta como la recepción de los reclutas se encuentra informatizada, y de acuerdo con un programa desarrollado por el Centro de Programación de Datos del Arsenal de Cartagena, lo que alivia sensiblemente el proceso de incorporación. Finalizado el periodo de instrucción se aprovecha este pro-

grama para la designación de destinos.

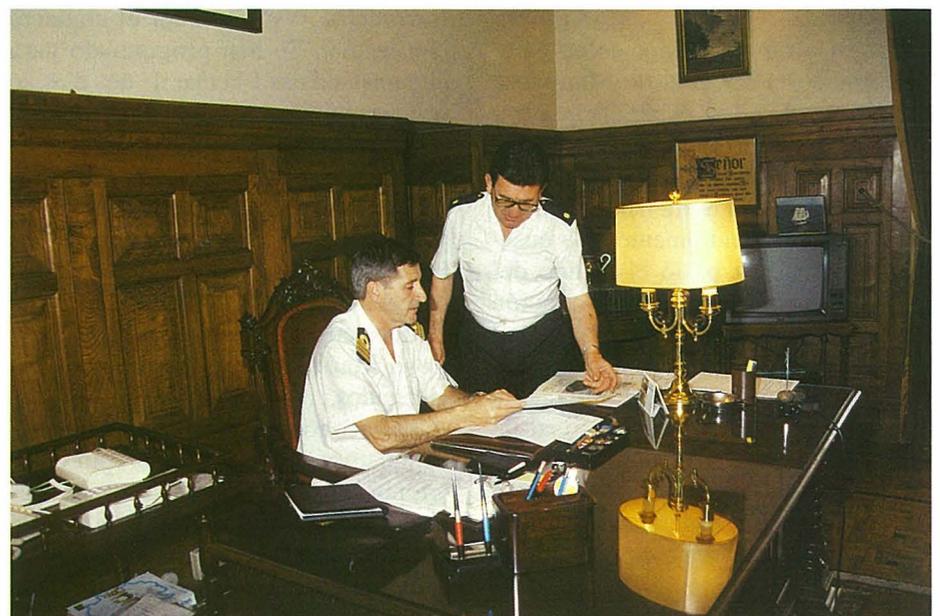
El C.C. Díaz del Río nos cuenta que las clases teóricas versan fundamentalmente sobre las Reales Ordenanzas y la Ley Disciplinaria de las FAS, así como de la organización de la Armada y de un buque de guerra. Se imparte asimismo una instrucción general militar, sobre graduaciones y mandos, además de instrucción marinera; todo ello basado en el manual del marinero.

El Gabinete Psicotécnico juega un papel importante al permitir seleccionar al personal idóneo para los diversos destinos.

El Comandante de Infantería de Marina José María Rodríguez Carvalho es el Jefe del Detall, y nos comenta que un requisito previo para ser Militar de Reemplazo es la firma, por parte del recluta, de la notificación de la incorporación a filas. A partir de este momento se le da una “primera puesta” consistente en una faena, ropa interior y enseres de aseo. Inmediatamente pasa por la peluquería, se le vacuna, y se le aloja en un sollado, asignándole una brigada.

Durante el segundo y tercer día se procede a la entrega del “petate”, del resto del vestuario, nos aclara el Comandante Rodríguez Carvalho y se inician las primeras clases teóricas y prácticas.

El Comandante Rodríguez Carvalho nos cuenta la importancia que tiene la identificación de cada individuo en el momento de la incorporación, hay que levantar listados, comprobar las faltas justificadas y sin justificar a fin de dar



las novedades a la Jefatura de Personal en Madrid, dentro de los cinco primeros días de la incorporación.

LOS COMANDANTES DE BRIGADA

El T.N. José Rontome Gonzalez lleva ya cerca de cuatro años destinado en este Cuartel de Instrucción. Es responsable de la formación militar y marinera de su brigada y cuenta con la ayuda de tres Suboficiales y un Cabo Primera, además de cuatro marineros monitores. Normalmente la brigada consta de unos cien reclutas.

Una misión del comandante de Brigada es tratar de solucionar los problemas de su personal, que por desconocimiento o falta de información no ha hecho uso de prórrogas o causas de exclusión.

Piensa que el personal se acopla enseguida al servicio, salvo casos aislados. Durante la primera semana hay ansiedad y despiste, pero pronto se adapta y el fruto se ve el día de la Jura de la Bandera. Es este un acto que marca profundamente al recluta y durante los ensayos que preceden a ese día, ellos mismos corrigen los defectos de sus compañeros.

Recuerda el caso de un recluta que fue declarado excluido un día antes de la Jura de Bandera, pidió permiso para jurar con sus compañeros, lo hizo y posteriormente entregó el vestuario y se fue. Es corriente ver como gente que causó baja, viene a jurar la Bandera, y siempre hay padres que lo



hacen junto a sus hijos, ya que en su periodo de instrucción no se realizaba.

El Teniente de Navío Santiago García Fernández lleva pocos reemplazos como Comandante de Brigada cree que en la incorporación se exteriorizan los mundillos familiares. El grado cultural depende mucho de los llamamientos, por ejemplo en Enero y Mayo se da el más alto nivel, especialmente en el personal destinado a la Jurisdicción Central.

El Teniente de Navío Francisco Castiñeira Díaz resalta la labor de los cabos monitores en su ayuda a los reclutas que necesitan aprender a leer o escribir, afortunadamente su número es muy pequeño. Hay una profesora titulada que imparte clases, una vez ter-

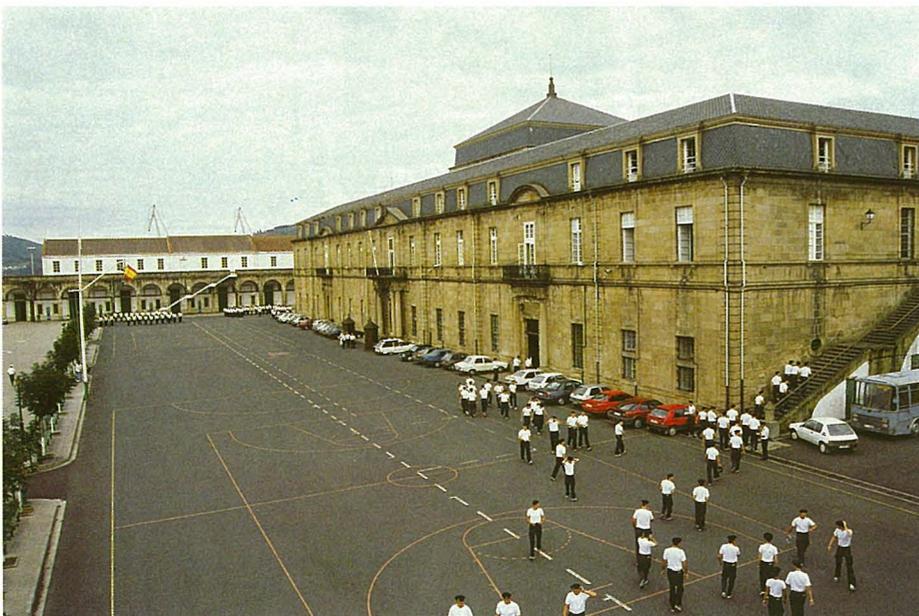
minado el horario de trabajo, el número de asistentes es también pequeño porque los reclutas vienen con un nivel cultural suficiente.

LOS SUBOFICIALES MONITORES

Hablamos con el Subteniente Mayor José M. Pérez Riló, con el Subteniente Manuel Caneiro López, el Brigada Jesús Pedro Rey Sueiras y los Sargentos Primeros Antonio Zinza Ceira y Rafael Santos Martínez.

Llevan en el CIM entre uno y siete años, nos cuentan que en la oficina Psicotécnica se clasifica a los reclutas para los diferentes oficios, primero se selecciona al personal que ha de embarcar, luego los cocineros, los buceadores ayudantes, operadores de teletipo, etc. Posteriormente se les hace un reconocimiento médico y entrevistas personales cuyos resultados se envían a las brigadas.

Indudablemente a lo largo de la jornada se mantiene mucho contacto con los reclutas. Todos los Suboficiales piensan que estos son fruto de las sociedades, hay gente mayor, de 28 años y jóvenes de 19. Son en general personas muy buenas que si bien al principio del periodo de instrucción están asustados, al final salen contentos. Muchas veces los padres se asombran de los resultados positivos que encuentran en sus hijos. La verdad es que se trabaja mucho, aunque al recoger los frutos se comprueba que ha valido la pena hacerlo.





Aspecto exterior del CIM de Ferrol.

LOS MONITORES DE INSTRUCCION

Son marineros del servicio militar obligatorio que se quedan en el CEIM, para ayudar a los mandos en la instrucción militar y marinera de los reclutas. Charlamos con Luis Julio Fernández Allende, Iñiqui Goitia Abaroa, José Añel Rodríguez, Juan A. Veloso Lafarte, y Alberto Diez Antolín. Entre ellos hay dos vascos, un asturiano, un gallego y un castellano.

Cuentan que cuando se incorporaron desconocían la realidad del Servicio Militar, y piensan que su labor es positiva y les ha permitido conocer a mucha gente.

La primera impresión que se recibe de recluta es muy negativa, durante el viaje en el tren y la llegada al Cuartel de Instrucción son los peores momentos. Durante el primer día hay que moverse mucho, luego, según avanza el periodo de instrucción, todo se ve mucho mejor. Indudablemente se lleva bien el trabajo. Uno de los monitores está embarcado en boniteros de altura y piensa que este oficio es muy duro, mucho mayor que el que ahora realiza. Todos opinan que su período de instrucción fue muy positivo.

Detalle de la capilla.





S.A.R. la Infanta Margarita estrella la tradicional botella de cava contra el casco del "Patiño" (Foto: E. Medina, RED.)

A las cuatro y veintidós minutos de la tarde del pasado día 22 de junio fue botado, en la factoría de la Empresa Nacional Bazán de Ferrol, el nuevo Buque mixto de Aprovisionamiento para la Armada "Patiño" (A-14). La unidad fue amadrinada por Su Alteza Real la Infanta Doña Margarita de Borbón y Borbón, hermana del Rey Don Juan Carlos. Al solemne acto asistieron el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, Teniente General José Rodrigo Rodrigo, y el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Juan José Romero Carameo, así como numerosos ferrolanos a los que se invitó al astillero para ver la caída al agua del impresionante barco de 17.050 toneladas.

El buque, del tipo AOR (Auxiliary Oiler and Replenishment), concebido de acuerdo con los requerimientos conjuntos de la Armada Española y la Real Marina Holandesa, tendrá como misión proporcionar todo el apoyo logístico necesario (combustible, agua, respetos, municiones y víveres) al Grupo de Combate, incluidas aeronaves, para garantizar su capacidad de permanencia en la mar durante prolon-

gados periodos, en condiciones todo tiempo y desde zonas subpolares hasta tropicales. Técnicamente, el A-14 ha supuesto una importante novedad al ser el primer buque realizado por la E.N. Bazán mediante el sistema de construcción modular integrada.

Se trata de la segunda unidad de la Armada que llevará el nombre en memoria del Intendente General de Marina don José Patiño y Rosales, quien desde su nombramiento en 1717 creó la Real Armada, y organizó la construcción de los Arsenales y de una gran flota. El primer "Patiño" fue un transporte a vapor de hélice de 1.200 toneladas, que se destinó a misiones de correo y acompañamiento de escuadras como base móvil logística y sirvió en Fernando Poo y Filipinas entre 1859 y 1879. El segundo "Patiño" fue denominado inicialmente "Mar del Sur", hasta el reciente cambio de nomenclaturas decidido por el EMA para los buques logísticos; a raíz de este cambio el petrolero de Flota A-11 "Mar del Norte" también ha pasado a denominarse "Marqués de la Enseñada"

PROGRAMA HISPANO-HOLANDÉS

El "Patiño" es el resultado del primer programa realizado entre España y Holanda, al cincuenta por ciento, para el desarrollo de nuevos buques. Es similar, aunque presenta algunas diferencias, a la unidad que construye el astillero holandés Royal Schelde de Vlissingen (en la definición la participación industrial neerlandesa fue asumida por el astillero Navesbu). El proyecto binacional se inició en 1987, estableciendo ambas Marinas los siguientes requerimientos básicos para los barcos: capacidad para reabastecimiento de combustible naval DFM y aéreo JP5 a tres barcos simultáneamente; aprovisionamiento de sólidos (munición, víveres y repuestos); aprovisionamiento vertical mediante helicóptero; y capacidad para toma de cubierta, en operaciones de vuelo visual e instrumental todo tiempo, estiba y mantenimiento básico de tres helicópteros medios o dos pesados.

La orden de ejecución del "Patiño", que constituye la construcción número



El nuevo buque, aquí en grada antes de su botadura, aportará un apoyo logístico total al Grupo de Combate. (Foto: E. Medina).

198 de las realizadas por la factoría ferrolana de Bazán, fue dada por el Consejo de Ministros en diciembre de 1991. La elaboración comenzó en septiembre de 1992, poniéndose quilla en julio del año siguiente. Aunque el plazo de entrega estaba acordado en tres años y medio, el astillero espera poder adelantarla algunos meses, estando previsto realizarla a lo largo del segundo trimestre de 1995.

El A-14 tiene una eslora total de 165 metros; eslora entre perpendiculares de 156; manga de trazado de 22; puntal en cubierta 01 de 14,8 metros; desplazamiento a plana carga de 17.050 toneladas; y calado, en las mismas condiciones, de 8 metros. En su conjunto, el buque está diseñado con baja firma acústica y magnética; con posibilidad de reacción ante señales electrónicas e infrarrojas y con medios de autoprotección en ambiente NBQ. Igualmente ha sido construido con superficies inclinadas para disminuir su imagen radar. Podrá actuar como buque remolcador o remolcado.

En lo referido a su sistema de aprovisionamiento, el "Patiño" está dotado de cuatro estaciones dobles sólidos/líquidos, dos por banda, para suministrar combustible, agua potable y cargas sólidas pesadas de hasta 2.000 kilogramos por transbordo. Dispone también de una estación de

DFM a popa y de dos estaciones de costado para recepción de personas y sólidos ligeros hasta 250 kilos. Cuenta igualmente con una zona para transbordos desde helicópteros situada en la cubierta de vuelo. Podrá actuar con seis estaciones simultáneamente.



La botadura del A-14 se produjo sin incidencias y fue impresionante, dada la gran mole del buque. (Foto: E. Medina).

Para la manipulación de cargas, el buque dispone de tres ascensores, dos de ellos de 5 toneladas y uno de 3,5 así como con tres carretillas eléctricas porta-pallets y otra para la manipulación de torpedos. En cuanto al manejo de líquidos cuenta con tres bombas de carga de DFM de 680 metros cúbicos por hora, 2 para JP5 de 680 m³/h y una de 115 y dos bombas para agua potable de 50 m³/h. El AOR dispone de pañoles, bodegas y tanques con capacidad para 6.815 toneladas de combustible DFM, 1.800 de JP5, 180 de agua, 9 de repuestos, 100 toneladas de víveres, 200 de municiones y 25 de sonoboyas.

El buque ha sido desarrollado para poder ser reaprovisionado a su vez mediante el petrolero de Flota "Marques de la Ensenada". Este último se encargará del transporte de los combustibles desde las bases terrestres hasta un punto fuera del área de amenazas donde efectuará los "rendezvous" con el AOR, el cual se reincorporará luego al Grupo de Combate.

El A-14, que completa su capacidad de apoyo logístico al disponer de un hospital con diez camas, quirófano y sala de odontología, cuenta como sensores principales con radares de exploración de superficie y de control de helicópteros, sistema de contramedidas "Aldebarán" y sistema antitorpedos "Nixie". Con relación a las armas, dispone de dos ametralladoras Oerlikon 20 mm., capacidad para la instalación de un sistema MEROKA (el buque tiene una reserva de crecimiento futuro de 150 toneladas) y seis lanzachaffs. Dispone igualmente de equipos de navegación Omega, GPS, astronómico, sondador, dos giroscópicas y corredera.

La dotación incluido el personal de los dos helicópteros embarcados, es de comandante, catorce oficiales, veintitrés suboficiales, treinta cabos primeros y setenta y tres cabos y marineros, con reserva de dotación de trece plazas. La habilitación ha sido diseñada para que pueda embarcar un 30% de tripulación femenina en todas las categorías. Los oficiales se alojarán en camarotes individuales o dobles, los suboficiales en camarotes de dos o cuatro, los cabos primeros en

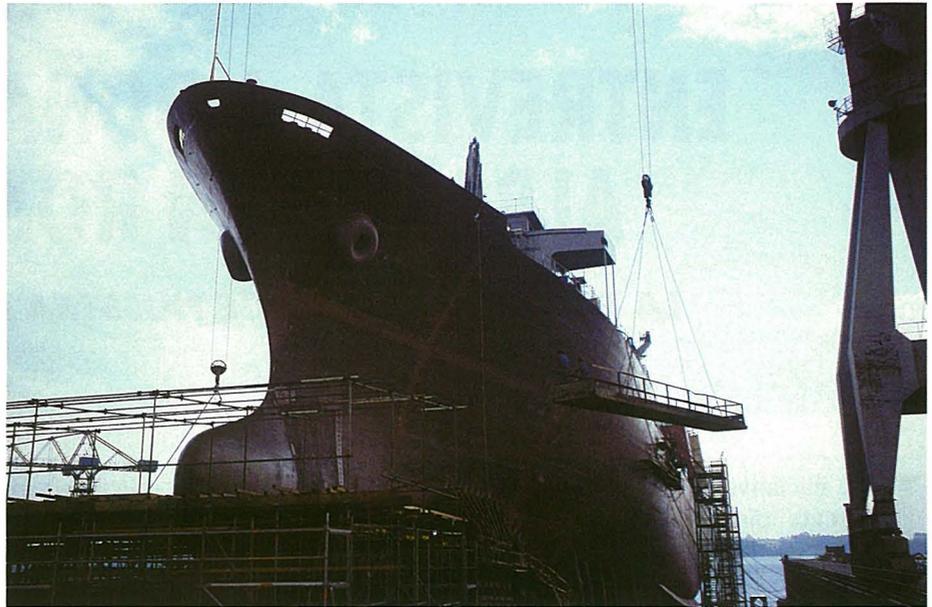
cuádruples y la marinería en sollados de seis plazas. Para uso general dispone de instalaciones como salas de reuniones, biblioteca, estudio y gimnasio.

La propulsión está gobernada desde una cámara de control central, con consolas de supervisión tanto de la maquinaria principal como de la auxiliar, controles de averías, de carga y lastre y de la situación de la planta eléctrica. La propulsión está formada por dos motores Bazán MAN 16V de 10.000 kw. cada uno acoplados a una línea de ejes por medio de un reductor que mueve una hélice de cinco palas de paso variable de 5,70 metros de diámetro. La disposición de la propulsión permite navegar con un sólo motor a una velocidad de 15 nudos y con los dos motores acoplados hasta 22 nudos, con velocidad mantenida de 20.

NUEVO SISTEMA DE CONSTRUCCION

Con la elaboración de AOR, la E.N. Bazán ha comenzado a aplicar el sistema de construcción modular integrada, que supone un importante avance tecnológico.

Tradicionalmente la construcción de buques se realizaba en dos fases. La primera implicaba la fabricación del casco en gradas, procediéndose seguidamente a la botadura. Una vez a flote, se iniciaba la segunda fase, la de armamento, en la que se equipaba al buque hasta su alistamiento total.



Bazán ha empleado en la elaboración de este buque el nuevo sistema de construcción modular integrada. (Foto: E. Medina).

Posteriormente, con la construcción de las fragatas FFG, desde comienzos de los años ochenta, Bazán pasó al Prearmamento Avanzado, sistema también empleado en los patrulleros de la clase "Serviola". En el mismo se montan en los bloques estructurales o en el propio buque en la grada, algunos elementos tales como cableado, tuberías y equipos, lo que posibilita disminuir el tiempo de construcción.

Con el nuevo sistema de Construcción Integrada, se pasa a considerar el buque como una integración de módulos completos que deben elaborarse en un momento determinado dentro del programa de construcción

global del barco. Para ello es necesario disponer de todos los materiales y documentación de una forma puntual, lo que implica contar con una estrategia constructiva precisa desde las primeras etapas.

Según explican los técnicos de Bazán, el elemento más innovador de este nuevo sistema lo constituye el módulo, formado por una serie de elementos montados sobre una estructura independiente, que luego se une a otras en grada para formar el buque. Para el A-14 se ha modularizado, por ejemplo, prácticamente el cien por cien de las cámaras de máquinas.

El sistema exige hacer en paralelo trabajos que tradicionalmente se realizaban de forma secuencial, pero permite llevar a cabo la mayor parte de las tareas en taller, en mejores condiciones de trabajo. Ello redundará en una mayor calidad y en un mejor rendimiento.

El resultado de este nuevo sistema de construcción ha permitido que el "Patiño" haya sido botado con un setenta por ciento de avance de la obra. Ello acelerará notablemente plazos de fabricación, como lo demuestra que las pruebas de generadores eléctricos se efectuarán en octubre (sólo tres meses después de la botadura) y las de mar a comienzo de 1995. Hay que destacar que el AOR español será entregado varios meses antes que su homólogo holandés, botado en septiembre del 93.



Ya en las aguas de la ría de Ferrol, el AOR es remolcado hacia el muelle de armamento. (Foto: E. Medina).

Eduardo Medina.

ENTREVISTA A DOÑA NIEVES ALBARRACIN ROMERO

LA FAMILIA, NUCLEO DE NUESTRA INSTITUCION

(Por C. Jaúregui)

La iniciativa de proclamar el presente año de 1994 como Año Internacional de la Familia partió de la Organización de las Naciones Unidas. Esta decisión pone de manifiesto el importante papel que la familia, como primera comunidad de personas, tiene para los estados miembros de la ONU.

El B.I.P. ha querido unirse a esta conmemoración, intentando darle eco a través de sus páginas y recogiendo lo que, a nuestro modesto entender, constituye un fiel reflejo de nuestra familia naval. Para ello hemos tomado como referencia la experiencia personal de doña Nieves Albarracín Romero, esposa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo.

De apariencia serena, solícita y acogedora, nos recibe sin disimular su sorpresa ante lo que para ella representa una auténtica novedad, ya que nunca había sido objeto de entrevista alguna y jamás pensó que pudiera llegar a serlo; por ello nos repitió a lo largo de

Quizás ella no lo sabía pero precisamente lo que pretendíamos no era otra cosa que plasmar la imagen real de una de tantas familias que constituyen esta gran Institución que es la Armada.

Nieves Albarracín, nacida en una familia de seis hijos, nos comenta que,

tanto por parte de padre, que era marino, como de madre, sus antecedentes también son de familias numerosas, como la suya propia, formada por ocho hijos. Curtida pues en los sacrificios, problemas y satisfacciones que se derivan de sacar a flote una familia de estas características nos resume su opinión con una frase muy sencilla: "a mí me parece una aventura preciosa".

Nieves es una mujer a la que le gusta la vida familiar y las labores de la



nuestra charla: "yo no creo que pueda contaros nada interesante, pero estoy encantada de recibirlos y charlar con vosotros, aunque no podré ayudaros mucho porque mi vida no es nada especial; ha sido una vida muy normal a la sombra de mi marido y de mis hijos, lo que pienso es lo más frecuente en toda madre de familia".

casa; que vive las corrientes de este tiempo a través de sus hijos y, quizás por ello, nos comenta: "... a pesar de que yo he sido muy feliz, creo sin embargo que hoy no está la vida como para tener muchos hijos y comprendo que los matrimonios jóvenes sean conscientes de ello. El hecho de que la mujer se vea incorporada, por deseo

ENTREVISTA A DOÑA NIEVES ALBARRACIN ROMERO

Se muestra absolutamente sorprendida por haber sido elegida para darnos su opinión acerca de este bello tema, aunque nada fácil de objetivizar.

propio o por necesidad, al mundo del trabajo fuera de su casa, es un condicionante muy fuerte a la hora de pensar en los hijos..”. “... He de reconocer que, si bien antes no disponíamos de tantos adelantos técnicos, teníamos a nuestro alcance la ayuda insustituible de una empleada doméstica, lo que hoy en día representa un lujo muy difícil de sostener. Por ello comprendo los apuros que pasan los matrimonios jóvenes al inicio de sus vidas. Por otra parte las generaciones más jóvenes han crecido y se han educado, en su gran mayoría, con una serie de comodidades a las que ya no pueden renunciar porque forman parte de su vida”...

Al interpellarla acerca de su valoración sobre el papel del ama de casa, nos contesta: “personalmente me he encontrado muy a gusto con mis labores dentro de la casa y el cuidado de mi familia, por lo que nunca me he planteado otro tipo de vida, tampoco he tenido mucho tiempo para ello, la verdad. Por otra parte, en mi época joven no era muy frecuente para la mujer realizar estudios superiores, ni una carrera universitaria; nuestra vida se orientaba hacia el matrimonio, la educación de los hijos y el hogar, por lo que yo siempre me he sentido feliz en mi papel de esposa y madre de familia. Creo que si volviera a nacer repetiría mi trayectoria”.

Por su semblante risueño nos damos perfecta cuenta de que siente un orgullo legítimo al hablar de su familia e intentamos en vano sonsacarle algún deseo, alguna frustración; pero nos sorprende cuando confiesa: “lo que sí

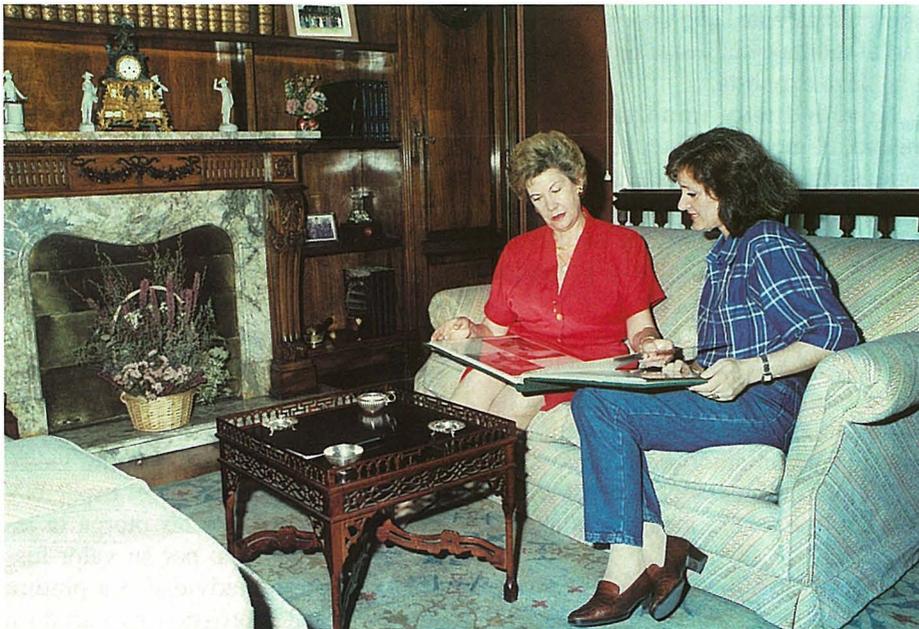
siento es no haber tenido tiempo para dedicarlo a estudiar inglés, lo cual he tenido que hacer con los años y con esfuerzo a causa de la carrera de mi marido, pues vivimos en Estados Unidos durante cuatro años”.

Primero como hija, y después como esposa de marino, se ha visto obligada a continuos traslados de casa para seguir a su marido manteniendo unida a la familia: “excepto cuando estuvo haciendo el curso de guerra en Greenwich, puesto que entonces la Marina no pagaba el traslado de la familia y yo acababa de tener el octavo hijo”. Al hablar sobre este tema, en relación a la familia naval, lo destaca como una característica diferenciadora del resto de las familias de nuestra sociedad: “...y los cambios de colegio para los niños; para mí esto me resultaba familiar porque ya lo viví de niña, creo que es un factor de una gran influencia en los hijos porque se sufren lagunas docentes, separación de los amigos, adaptación a nuevos ambientes ... por eso yo he intentado que mis hijos no sufrieran tanto los aspectos negativos de nuestros traslados. Cuando nos instalamos en Madrid, decidimos que nuestros hijos no tuvieran más cambios de colegios que pudieran afectar a sus estudios y cuando, por razones de su carrera, mi marido debía ir destinado a otra parte, dado que sus traslados eran entonces por poco tiempo, se iba él sólo. Esto significaba un sacrificio, pero lo considerábamos necesario”.

En cuanto a nuestra pregunta de si cree que la Armada se hace cargo de estos problemas, Nieves nos contesta:

“no sé si seré la persona más indicada para responder a eso; yo sólo puedo exponer mi experiencia personal que, quizás por ser familia numerosa, ha sido positiva en este sentido; me refiero al hecho de disponer de casa y colegio para mis hijos allá donde me he visto obligada a ir. También es importante reflejar que hemos podido criar a nuestros hijos en un ambiente social, cultural y religioso acorde con nuestros deseos y preocupaciones. Hemos podido así mismo inculcarles unas tradiciones e ideales que, para los padres, han constituido su principal fuente de riqueza espiritual. En los demás aspectos, hemos tenido siempre cubiertas las necesidades más perentorias para toda unidad familiar: la sanidad, los centros deportivos y de relación social, el servicio religioso, etc., donde quiera que estuviéramos ... en fin, creo que a través de todos estos servicios la Armada intenta paliar las posibles connotaciones negativas en la vida del marino.

Juntamente con ella pasamos a analizar el panorama social que se le ofrece a la juventud de nuestros días y, en este asunto, parece no tener demasiadas dudas. Indudablemente los jóvenes inician su caminar con una serie de peligros, pues pueden adquirir hábitos perjudiciales que condicionen toda su vida futura: tabaco, alcohol, drogas ... La familia, como núcleo de la sociedad, se vé influenciada por las diferentes corrientes sociales, así como por la publicidad y los medios de comunicación. Sobre todo ello Nieves nos comenta: “... en relación con mi época, los jóvenes de hoy están más preparados intelectualmente, sobre todo las mujeres; consecuencia de ello es, quizás, que han conquistado una libertad de la que no disfrutábamos entonces; pero esto conlleva, como contrapartida, el verse enfrentado con situaciones y problemas impensables en otros tiempos; de ahí que los padres hoy tengan como preocupación fundamental intentar inculcar en sus hijos el sentido de la responsabilidad y los valores precisos, para que sepan escoger el camino acertado al responder a las encrucijadas que encuentren en sus vidas. No es tarea fácil, pero merece la pena el sacrificio de invertir todo nuestro tiempo en intentar conseguirlo. Creo, como ya dije al principio de nuestra charla, que es una aventura preciosa”.





LA NUEVA IMAGEN DEL MUSEO NAVAL

Tras ocho meses de intensas obras de remodelación, el pasado 20 de abril fue inaugurada oficialmente por Sus Majestades los Reyes, la nueva instalación del Museo Naval de Madrid.

La nueva cara de este magnífico Museo ha representado importantísimos cambios que vamos a presentar separadamente.

ASPECTOS MUSEÍSTICOS:

Los criterios que han presidido la nueva instalación han sido:

1.- Crear un espacio expositivo aislado del espacio exterior urbano altamente contaminado, para lograr un mejor control de la polución, de la luz excesiva del sol y de la temperatura ambiental; para ello se clausuraron y aislaron los grandes vanos de las fachadas del Paseo del Prado, lográndose un aumento considerable del espacio expositivo y el control ambiental y de luz que se consideraba imprescindible.

2.- Objetivo igualmente prioritario ha sido en este sentido la nueva instalación luminosa, que presentaba un estado precario, desde el punto de vista de la seguridad y una total inadecuación a los modernos criterios expositivos. En este sentido la nueva y modernísima instalación es modélica desde el punto de vista museístico: luces frías, protección de rayos ultravioleta y eficaz combinación de bañadoras y rieles electrifi-

cados que soportan focos orientables. Toda la instalación va montada en techo falso de nuevo diseño.

Las paredes tapizadas con telas ignífugas de gran calidad y las moquetas fabricadas con materiales igualmente ignífugos, logran el calor, antiguo, del montaje clásico, con materiales homologados y museísticamente impecables. Finalmente para las instalaciones básicas de la exposición se han diseñado vitrinas estancas y con luz fría, a la que se ha incorporado filtros de ultravioleta, que proporcionan un adecuado marco a modelos, documentos y objetos, presentados con apoyo de metacrilato transparente, que aporta modernidad al montaje sin restar protagonismo a la pieza expuesta.

Novedad muy importante es asimismo, el moderno sistema de varillas rígidas utilizadas para colgar los cuadros en la exposición, sistema que permite una gran movilidad y fácil colocación de óleos, dibujos y grabados sobre los muros tapizados.

CONTENIDOS:

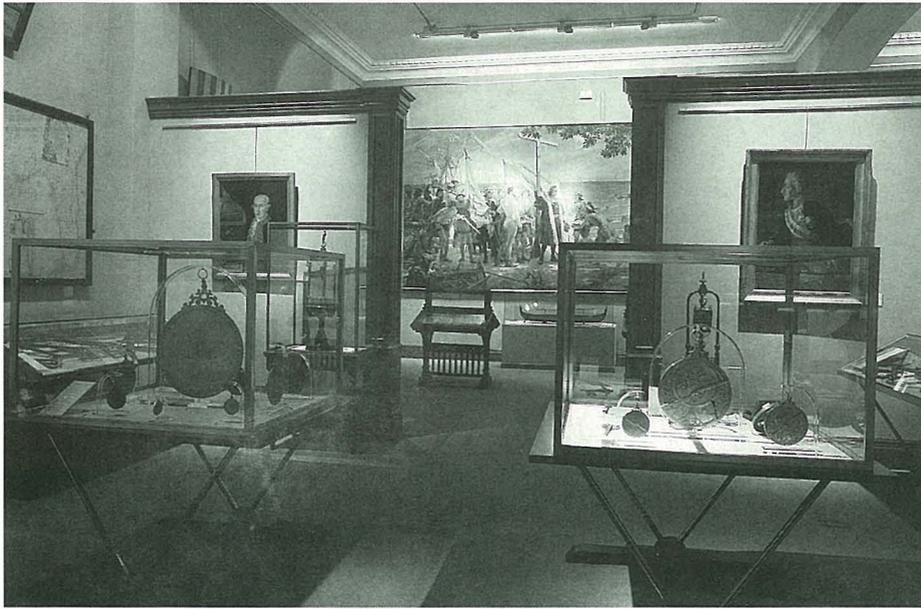
En este sentido el viejo Museo ha renovado en profundidad, criterio expositivo y contenido en piezas, unos 1.200 metros cuadrados constituyen la primera fase, ahora inaugurada abarca hasta 1833.

En este espacio se han reorganizado los materiales en un ameno y didáctico

itinerario cronológico, en torno a los grandes reinados: Sala de los Reyes Católicos; Reyes de 'La Casa de Austria, Carlos III, Carlos IV y Fernando VII. Los grandes reinados discurren en torno al patio central que alberga los valiosos modelos de arsenal auténtico corazón del Museo, y la exposición de esta primera fase concluye en la extensa sala dedicada a la era de los grandes descubrimientos que desemboca en un pequeño espacio expositivo que contiene el Santa Santorum de las importantes colecciones de instrumentos científico náuticos del Museo. Las obras de la nueva fase, de 1833 a 'La actualidad se iniciarán en julio y se prevé su apertura al público en Navidad de este año.

La nueva exposición ahora abierta cuenta con novedades importantísimas como la serie de pintura de marinas y combates navales del siglo XVI y XVII que ha reunido lienzos dispersos en diversas instituciones de la Armada y que constituyen, reunidas, una serie casi única en el mundo por su rareza y valor histórico.

En el nuevo proyecto expositivo se ha seguido el criterio de exponer menos piezas y sólo las realmente valiosas para proporcionarles el espacio y reposo necesario que les otorga la jerarquía que merecen por su valor histórico y representatividad. La pintura de escaso valor artístico ha pasado a



Sala de Instrumentos científico-náuticos.

los nuevos depósitos visitables, donde almacenados en modernos peines desplazables, de estructura metálica, pueden ser consultados por el estudioso, interesado en su valor iconográfico.

Los hermosos muebles, arcones, cómodas, consolas, mesas y sillerías han sido cuidadosamente restauradas y ocupan un lugar muy protagonista en el nuevo montaje, así como los textiles, aspecto esencial de la nueva política de restauración que permitirá muy pronto la exhibición de las más importantes banderas, uniformes y estandartes de la colección del Museo.

Esta nueva exposición muestra, así, un cálido aspecto en el que lienzos, modelos de buques, instrumentos científicos, armas, banderas, grabados, cartografía, documentos, muebles, numismática, curiosos materiales etnológicos y objetos propios de la cultura naval, conviven armónicamente., acercando al visitante a la historia naval que ha sido durante siglos la columna vertebral de la historia de España extendida en tiempos a través de la mar por los cinco continentes.

No podemos terminar este paseo por las nuevas instalaciones sin hablar de los jóvenes marineros de remplazo que realizan una espléndida tarea de guías a los grupos que visitan el Museo y alternan hoy con la primera generación de "Guías voluntarios de la Tercera Edad" que inicia su andadura este mes de junio dentro de un proyecto internacional patrocinado por la UNESCO, de muy reciente implantación en España.

El viejo Museo inicia así, su moderna andadura de hoy sin renunciar a sus raíces, pero mirando al futuro, consciente de la responsabilidad de conservar el rico patrimonio que custodia, para las nuevas generaciones, en el mejor estado posible.

Este es el espíritu de su nuevo director el contralmirante José Ignacio González- Aller, auténtica alma mater de esta inteligente política de renovación integral que ha impulsado con equilibrio ejemplar la modernización museográfica, v el crecimiento de las colecciones del fondo antiguo del museo; la exposición museística clásica y la instalación de modernos depósitos visitables , potenciando por igual la adquisición de nuevas piezas patrimo-

niales y la restauración y adecuada conservación de las ya existentes; buscando, asimismo, desarrollo y protagonismo para el otro importantísimo patrimonio que custodia esta institución, las colecciones bibliográficas y documentales; la cartografía histórica, los planos arquitectónicos y los planos de buques, el gran fondo de dibujos y grabados y el archivo fotográfico.

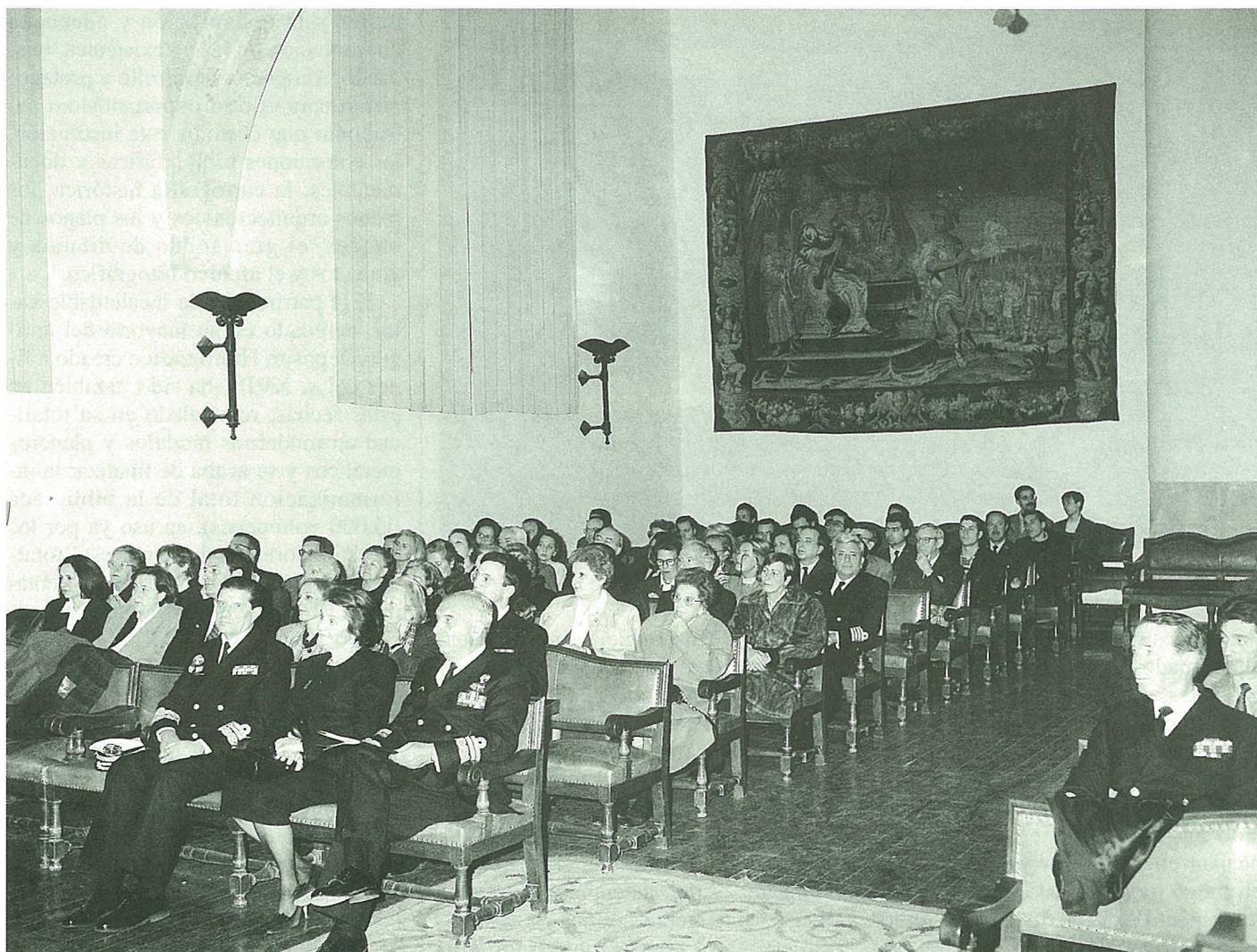
Este patrimonio de incalculable valor, heredado en su mayoría del antiguo Depósito Hidrográfico creado a fines del s. XVIII, ha sido, también en estas fechas, reinstalado en su totalidad en modernos módulos y planeros metálicos y se acaba de finalizar la informatización total de la biblioteca (15.000 volúmenes), en uso ya por los investigadores. Así mismo está totalmente reproducido en tarjeta de ventanilla el fondo cartográfico del Museo (7.000 mapas) y digitalizada, gracias al patrocinio de la fundación Mapfre América, más de la tercera parte del fondo manuscrito que podrá ser consultado, a partir del mes de septiembre, en soporte CD-Rom.

La vieja y noble institución entra así con orgullo en la nueva era buscando en las modernas tecnologías la garantía que le permita conservar, intacta, para las futuras generaciones, la valiosa y entrañable herencia que custodia y es la entraña misma de esa España marinera que protagonizó la gran hazaña de nuestra expansión marítima mundial.

M^a Dolores Higuera
Jefe del Area de Investigación
Conservación y Exhibición



Nuevo aspecto de la sala dedicada al reinado de Carlos III



EL CESEDEN Y LA UNIVERSIDAD DE SALAMANCA CREAN LA CATEDRA "ALMIRANTE MARTIN GRANIZO"

El Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y la Universidad de Salamanca firmaron el día 25 de abril la Revisión del Convenio de Cooperación entre ambas instituciones, que incluye la creación de la Cátedra Extraordinaria Almirante Martín Granizo.

La firma, que tuvo lugar en la sala de juntas del rectorado de la Universidad de Salamanca, a cargo del rector de dicha Universidad, Julio Feroso García, y del director del CESEDEN, general Juan Sosa Hurtado.

El convenio de cooperación entre estos organismos se firmó en octubre de 1985, con la finalidad de aunar es-

fuerzos para favorecer el desarrollo de las actividades de interés común, especialmente en el campo de la seguridad y la defensa nacional.

La revisión que se ha firmado recientemente tiene como novedad, a parte de la creación de la cátedra extraordinaria, la formación de una comisión de seguimiento integrada por seis personas, tres representantes de la Universidad y tres del CESEDEN.

La Cátedra Extraordinaria Almirante Martín Granizo, que se inauguró también el día 25, en el aula Salinas del edificio histórico de la Universidad de Salamanca, se constituye para fomentar el desarrollo de la docencia e

investigación en seguridad y defensa nacional.

Durante la ceremonia de inauguración, el primer director de la cátedra, vicealmirante Julio Albert Ferrero, pronunció una conferencia sobre "La Armada como instrumento de la política exterior".

INTERVENCION DEL ALMIRANTE ALBERT

Al inicio de la conferencia, el V.A. Albert agradeció el privilegio de haber sido denominado director en esta cátedra celebrada por el CESEDEN, y por

ser precisamente el Aula de Salinas, de la Universidad más antigua de España, el lugar elegido para esta exposición. Resaltó también la importancia de la renovación del Convenio: "con lo que se contribuirá - dijo- a un mayor conocimiento mutuo y, por consiguiente, a estrechar los lazos de comprensión y amistad; puesto que sólo se ama a lo que se conoce".

Seguidamente hizo una magnífica semblanza del Almirante Gonzalo Rodríguez Martín Granizo, cuya persona encarna las cualidades más idóneas para dar nombre a la Cátedra "nació en León el 28- 2- 1928, en el seno de una familia militar ... especialista en artillería y tiro naval. Diplomado en Guerra Naval. Diplomado en Estado Mayor por el Naval War College de EE UU. Profesor de logística en la Escuela de Guerra Naval donde desarrolló una gran labor en este campo... . Al ascender a Almirante, tomó el mando de la Flota hasta su nombramiento en 1990, como Jefe del Estado Mayor de la Defensa, cargo que ejerció con notable eficacia y que ha merecido los mejores elogios... .

Artífice de los acuerdos de coordinación con la OTAN; del acercamiento a la UEO e impulsar de la apertura de las Fuerzas Armadas a las misiones de paz en el extranjero ... su categoría profesional y humana le hizo acreedor del afecto y respeto de cuantos le conocieron".

El Almirante Albert finalizó esta breve introducción recordando que: "los desvelos del Almirante Martín Granizo en la Política Internacional de Defensa, objeto de esta Cátedra, el espíritu del convenio, mi condición de Oficial de Marina y las actuales circunstancias en las operaciones de mantenimiento de la paz, hacen a mi juicio adecuado y oportuno el tema de la lección que me dispongo a desarrollar"

LECCIÓN MAGISTRAL: La Armada como instrumento de la política exterior.

Reproducimos íntegramente la conferencia pronunciada por el V.A. Julio Albert Ferrero, con motivo de la creación de la cátedra "Almirante Martín Granizo en la Universidad de Salamanca". El interés intrínseco del tema de la conferencia, su carácter de vigen-

te actualidad -dadas las misiones desempeñadas por nuestras unidades- y la forma serena y sencilla de su exposición, la revisten de un importante valor didáctico, emotivo por el cual hemos creído conveniente darle la oportuna divulgación a través de nuestro Boletín Informativo.

LECCIÓN MAGISTRAL EN SALAMANCA EL 25-4-94

Excelentísimos Sres. Rector Magnífico, General Director del Centro de Estudios de la Defensa, Autoridades Académicas. Excelentísimos e Ilustrísimos Señores, Señoras y Señores:

Constituye un privilegio y un honor para mí tomar la palabra ante tan ilustre auditorio, y en tan solemne ocasión. Precisamente en esta Aula de Salinas que lleva el nombre del gran músico del Siglo de Oro, Catedrático de esta Universidad y enaltecido por los versos de Fray Luis de León. Agradezco el alto grado de confianza depositado por el Centro de Estudios de la Defensa y la Universidad de Salamanca al designarme como Director de la Cátedra, que ahora felizmente nos disponemos a inaugurar. Debo confesar que al propio tiempo, me encuentro sobrecogido por estar aquí, con mezcla de admiración, añoranza y melancolía en la Universidad más antigua de España, que proyecta una tradicional imagen reverencial de la vida y del saber universitario, tan enraizado en la tradición salmantina.

Sin temor a exagerar me atrevo a decir, que hoy es un día señalado para la Universidad y para las Fuerzas Armadas. El Convenio de Cooperación científica y cultural entre ambas instituciones, que hoy se renueva, acuerda aunar esfuerzos para desarrollar actividades en el campo de la Seguridad y la Defensa Nacional. Ello contribuirá a un mayor conocimiento mutuo y por consiguiente a estrechar los lazos de comprensión y amistad, puesto que sólo se ama lo que se conoce.

En el marco de este Convenio, y entre otras futuras actividades, se crea la Cátedra Extraordinaria para el desarrollo de la docencia e investigación en Seguridad y Defensa que lleva el nombre de un ilustre castellano-leonés, el Almirante Martín Granizo.

Quiero resaltar lo acertado del nombre elegido y para ello me van a per-

mitir que haga una semblanza de quién fue a lo largo de su brillante carrera, mi discípulo, mi compañero y mi superior, pero sobre todo mi amigo entrañable.

Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo nació en León el 28-2-1928 en el seno de una familia militar. Cursó estudios en la Escuela Naval Militar, de donde salió con el empleo de Alférez de Navío en el año 1951. Estuvo embarcado en distintos buques de la Armada y fue Comandante de los patrulleros RR19, el RA-1 y del destructor Marqués de la Ensenada.

Especialista en Artillería y Tiro Naval. Diplomado en Guerra Naval con el número uno de su promoción. Diplomado en Estado Mayor por el Naval War College de EEUU. Efectuó un Curso de Gestión de Defensa en los EEUU. Fue profesor de Logística en la Escuela de Guerra Naval donde realizó una notable labor en este campo.

De Capitán de Navío fue Comandante de la escuadrilla de Escoltas del Grupo de Combate.

Ascendido a Contralmirante en 1984 fue Jefe de la División de Estrategia del Estado Mayor de la Armada.

En el empleo de Vicealmirante fue 2º Jefe de Estado Mayor de la Armada y Jefe del Estado Mayor Conjunto.

Al ascender a Almirante tomó el Mando de la Flota hasta su nombramiento en 1990 como Jefe del Estado Mayor de la Defensa, cargo que ejerció con notable eficacia y que ha merecido los mejores elogios. Para no caer en la subjetividad personal, cito textualmente los siguientes: "Artífice de los acuerdos de Coordinación con la OTAN, del acercamiento a la Unión Europea Occidental e impulsor de la apertura de las fuerzas Armadas a las misiones de paz en el extranjero. Magnífico colaborador, muy inteligente y trabajador con el que me unió una relación muy afectuosa y amistosa" (Ministro de Defensa García Vargas). "Abnegado servidor de España y hombre de bien" (Presidente González).

Así mismo el Representante Militar de España ante el Comité Militar de la OTAN, Teniente General Fernando Pardo de Santayana, decía en su carta del 17 de Diciembre de 1992 publicada en el ABC con ocasión de su fallecimiento, entre otras cosas lo siguiente: "Su insuperable labor en la OTAN, donde con su preparación, su mesura, su dedicación, su sosiego, su firmeza,

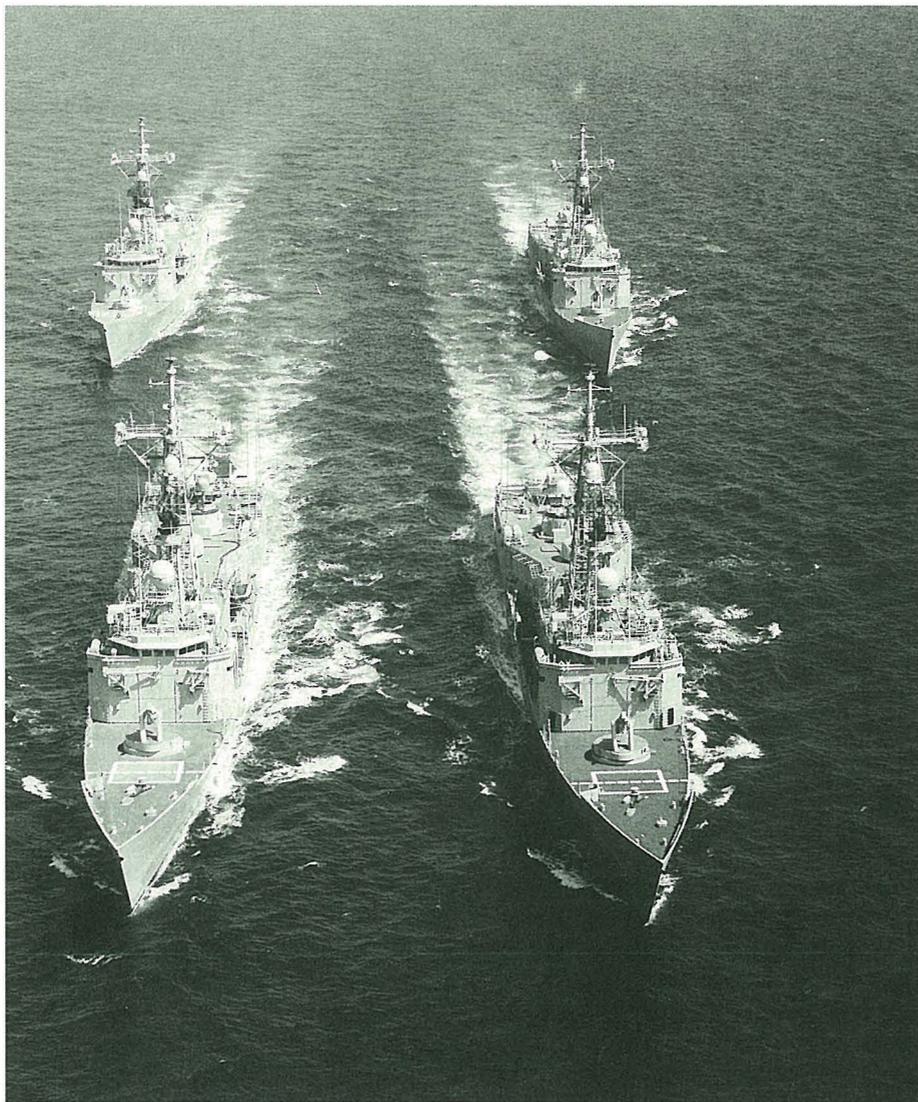
su tenacidad su fe en España y en sus Ejércitos, y esa capacidad de comunicación y convicción que era uno de sus más destacados dones, ganó su insuperable prestigio para sí mismo y para nuestra patria. Puedo asegurar que fue profundamente admirado, profundamente respetado, profundamente querido.

Con afecto, respeto y admiración de los que da cumplida prueba el hecho de que hayan acudido a su funeral, en bloque desde Bruselas, los miembros del Comité Militar de la OTAN. Soy testigo de excepción de su acierto, de su capacidad de negociación, de su defensa -serena y apasionada a un tiempo- de los intereses de España. Haber servido a sus inmediatas órdenes es hoy para mí, mi mayor timbre de orgullo. Los Ejércitos han perdido con él a un marino, a un soldado ejemplar. Cuantos vestimos de uniforme hemos perdido al mejor de los Jefes y al mejor de los amigos. España entera ha perdido a un hombre excepcional, de arraigadas convicciones cristianas, de una dedicación tan plena, que cabe decir que ha culminado con la entrega de su propia vida. Y todos hemos perdido -ante todo y sobre todo a un hombre profundamente bueno".

El Almirante Martín Granizo fue siempre la persona adecuada en el puesto adecuado. Durante su mandato como Jefe del Estado Mayor de la Defensa las relaciones de las Fuerzas Armadas con las instituciones han sido cordiales. Soportó con visión global y patriótica los recortes presupuestarios impuestos por la situación económica nacional. Afable y discreto estuvo ob-

sesionado por salvar la barrera de frialdad que todavía existe entre los militares y el resto de la sociedad. Su categoría profesional y humana le hizo acreedor del afecto y del respeto de cuantos le conocieron.

Finalizo esta semblanza con una cita textual de un antiguo profesor del Colegio de los Agustinos de León, el Padre Herminio, muy vinculado a su familia, que le calificó como "hombre ejemplar en tres facetas: Como padre, como militar y como cristiano. Caballero cristiano, padre ejemplar, marino ilustre, patriota sin tacha".



Como colofón de estas opiniones debo añadir que hombres como Gonzalo no deben morir nunca.

Los desvelos del Almirante Martín Granizo, en la Política internacional de Defensa, el objeto de esta Cátedra, el espíritu del Convenio, mi condición de Oficial de Marina y las actuales circunstancias en las operaciones de mantenimiento de Paz, hacen a mi jui-

cio adecuado y oportuno el tema de la lección que me dispongo a desarrollar:

LA ARMADA COMO INSTRUMENTO DE LA POLÍTICA EXTERIOR

En las naciones de condición marítima, como es España, las Marinas de Guerra tienen las misiones generales siguientes:

Disuasión: Es la capacidad de anular en el oponente la voluntad de ofender.

Esta misión es común a la de los otros ejércitos y de clara incidencia en la Política Exterior. Misión fundamental de paz.

Dominio relativo del mar: implica una situación estratégica limitada en el espacio y en el tiempo por la que se consigue la libertad de acción de las Fuerzas Navales propias, a la vez que se le niega a las del enemigo.

Con esta misión y derivada ella se consigue la **Explotación del Dominio del mar** que consiste en la libre navegación de un Tráfico Marítimo propio, a la vez que se impide el del adversario. Da lugar a un cometido fundamental de toda Marina de Guerra: **La protección de sus comunicaciones** marítimas, que son el

objetivo de cualquier Fuerza Naval. Su ataque y defensa, junto con las de las Bases Navales, es lo que determina la maniobra estratégica en la mar. Este cometido aún cuando corresponde a una misión de guerra puede también emplearse en situaciones de crisis y en todo caso responde a una necesidad logística, la del transporte de recursos materiales desde y hacia el extranjero,

lo que condiciona también la Política Exterior.

Proyección del Poder Naval sobre tierra. Corresponde a una situación estratégica ofensiva y se manifiesta en las operaciones de desembarco anfíbio sobre costa hostil, bombardeo naval, ataque a tierra de la aviación embarcada, bloqueo marítimo de puertos o bases enemigas.

Con la desaparición de la amenaza soviética, con la proliferación de conflictos regionales y con el mayor alcance y precisión de las armas, la guerra naval se desplaza hacia las zonas marítimas costeras, dando lugar a la aparición de una estrategia naval conocida como "desde la mar" y que viene a potenciar esta misión ofensiva de Proyección del Poder Naval sobre tierra que tiene su aplicación tanto en guerra como en paz y es el fundamento del empleo de la Marina de Guerra como elemento de la Política Exterior y cuya aplicación general trataré más adelante.

Presencia naval. Concepto conocido internacionalmente como "Fleet in being", que consiste en la fijación estática de la flota enemiga por la mera existencia de la flota propia.

Instrumento de la Política Exterior. Misión propiamente dicha y que engloba a todas las operaciones, conocida como la diplomacia de las cañoneras, las situaciones de crisis, el mostrar la bandera, las misiones de paz, las misiones humanitarias y científicas, visitas de representación y cortesía, demostraciones navales, etc.

La Ley Orgánica que regula los Criterios básicos de la Defensa Nacional determina que "la Armada, responsable principal de alcanzar los objetivos marítimos de la Defensa Nacional, tiene como misión el desarrollo de la Estrategia Conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción".

Para cumplir esto le corresponde:

- Colaborar en la definición de las posibles amenazas en el ámbito marítimo.
- Ejercer el dominio o control de nuestras zonas marítimas de interés.
- Asegurar las comunicaciones marítimas.
- Proteger los intereses marítimos de España.

- Velar por el cumplimiento de las leyes y convenios nacionales e internacionales en el ámbito marítimo.

Todos estos cometidos generales inciden de una manera más o menos directa en las relaciones y en la presencia española en los asuntos de índole internacional.

Puede decirse que en general la existencia, la entidad y la capacidad de las Fuerzas Armadas proporciona un peso específico notable en las Relaciones Internacionales. Cualquier proceso de negociación puede verse influido por la importancia de los Ejércitos propios. Dentro de estos Ejércitos, cada uno de ellos presenta características especiales. El Ejército de Tierra por razones históricas, por su despliegue en el ámbito nacional y por su mayor entidad es el más conocido interiormente, sin embargo su presencia en el exterior requiere la autorización de la nación que lo recibe, esta presencia obviamente carece de flexibilidad y en general puede tener limitaciones de espacio; es decir, requiere la proximidad de los teatros de actuación. Hasta época reciente ha actuado más en el interior que en el exterior. La misiones de paz ordenadas por las Naciones Unidas en diversos países en situación de emergencia, así como la participación actual en el conflicto de la ex-Yugoslavia materializa la solidaridad española ante los compromisos internacionales, fundamento de nuestra Política Exterior. Estas intervenciones del Ejército se realizan bajo unos condicionantes ambientales, humanos, políticos que dificultan su eficacia y que implican riesgos derivados de la propia presencia en un ambiente que puede llegar a ser hostil. De hecho en esto radica su limitada flexibilidad.

La presencia en el exterior del Ejército del Aire requiere la utilización de Bases Aéreas foráneas, lo que implica también una anuencia de la nación receptora. Los sobrevuelos exigen la autorización de empleo del espacio aéreo y aún cuando su movilidad es grande, su permanencia es limitada. Puede decirse también que su participación aunque en menor grado que en caso anterior, no resulta flexible, no obstante puede contribuir evidentemente a incidir en la Política Exterior.

La Armada, por el contrario, tiene una gran movilidad estratégica tanto en el espacio como en el tiempo. Sus

unidades pueden desplazarse fácilmente por el amplio ámbito marítimo internacional sin limitación alguna y permanecer durante largo tiempo frente a las costas de cualquier nación. Durante la época de propulsión a vela, los buques disponían de una amplia posibilidad de permanencia en la mar con la única limitación impuesta por la necesidad de avituallamiento de víveres y agua para sus dotaciones. Con la llegada del vapor, como elemento propulsor, la permanencia en la mar queda disminuida ante la necesidad de contar con bases o estaciones logísticas que les proporcionen el carbón o el combustible necesario para la propulsión. No obstante se sigue manteniendo las posibilidades de una permanencia relativamente alta. La adopción de los sistemas de aprovisionamiento en la mar, mediante el apoyo logístico dinámico, proporcionada por buques o agrupaciones logísticas incrementa, el tiempo de permanencia en la mar. La adopción de la propulsión nuclear unido al aprovisionamiento en la mar citado, permite a una fuerza naval estar en la mar ilimitadamente sin más restricciones que las impuestas por la capacidad de resistencia de sus dotaciones. Basta recordar que las patrullas de los submarinos balísticos norteamericanos llegan a ser de tres meses de duración en completa inmersión y sin relación con base o puerto alguno.

Una fuerza naval puede desplazarse libremente por las aguas internacionales, de alta mar e incluso por las aguas territoriales de cualquier nación sin más limitación, en este último caso, que el señalado por el Derecho del Mar como Tránsito Inocente, que únicamente prohíbe el paso de submarinos en inmersión y la realización de ejercicios y maniobras dentro de las aguas territoriales foráneas, pero que incluso permite la navegación de submarinos en inmersión y el sobrevuelo de aeronaves militares en los estrechos por los que transcurre el tráfico marítimo internacional, como el estrecho de Gibraltar, lo que se conoce como paso en tránsito.

Los buques de guerra son una continuación del territorio nacional y lo amplían hasta los límites del mar territorial extranjero. Este mar territorial tiene una amplitud máxima de 12 millas. Un Portaviones es capaz de reemplazar con ventaja a una base aérea, puede permanecer frente a una costa

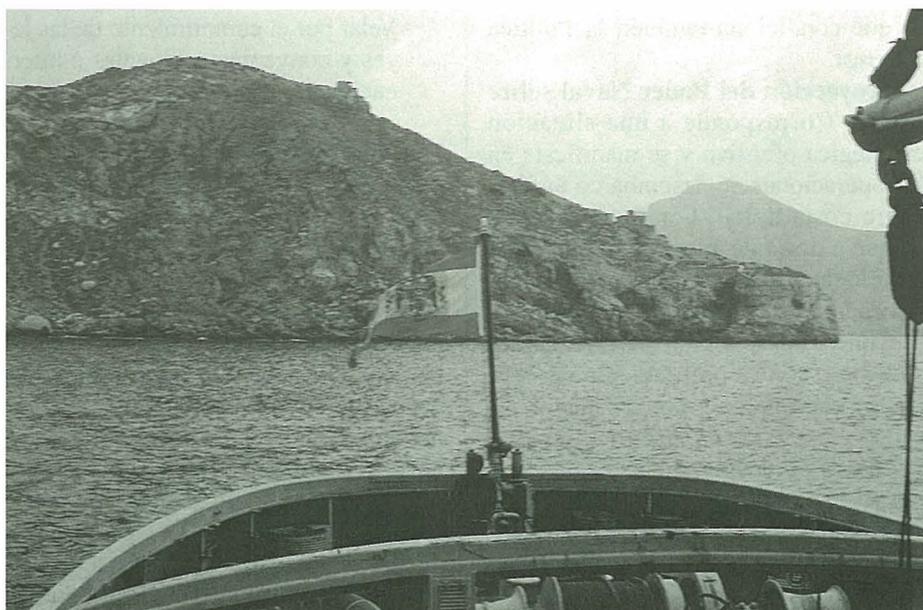
de un país en situación de crisis o conflicto sin necesidad de contar con convenios, y permisos de sobrevuelo. Una fuerza anfibia puede actuar desde la mar en un amplio sector de costa, que permita en su caso actuar por sorpresa y que desde una posición próxima y visible actúe como elemento disuasor. Un barco de guerra o una agrupación de barcos puede llevar a cabo un bloqueo o embargo marítimo en periodos de paz, sin que se hayan iniciado hostilidades e incluso sean ocasión de que se puedan evitar. Las agrupaciones navales pueden navegar durante varios días, en espera del momento adecuado para su intervención, permaneciendo en alta mar sin estar comprometidos. Después de su actuación pueden detener su acción con facilidad y retirarse. Por el contrario el Ejército de Tierra y las Fuerzas Aéreas, a menos que dispongan de una frontera adyacente son difíciles de manejar, están sometidas a las tácticas de golpes de mano y presentan dificultades para retirarse. El conocimiento de la presencia de una fuerza submarina en las zonas focales del tráfico marítimo o en los accesos de puertos comerciales importantes puede dar credibilidad a la postura firme de un gobierno.

La capacidad de actuación inmediata puede influir en las decisiones finales de un proceso negociador de carácter diplomático.

Estos factores de movilidad, permanencia en la mar y proximidad ante las costas potencialmente hostiles son las que imprimen fundamentalmente el carácter flexible del empleo de la Fuerza Naval y que tradicionalmente ha dado lugar a lo que se conoce como "Diplomacia de las Cañoneras" y que consiste en cualquier uso o amenaza de uso de una fuerza naval limitada que no sea acto de guerra propiamente dicho. Y más concretamente en el empleo o amenaza de empleo de una fuerza naval limitada para asegurarse ventajas o evitar pérdidas, tanto en la continuación de una disputa internacional como también para garantizar la seguridad de ciudadanos nacionales en el extranjero.

El empleo de la fuerza naval limitada, en la Diplomacia de las Cañoneras, representa el interés de solucionar un conflicto reforzando la diplomacia, sin llegar a la guerra.

La diplomacia de las cañoneras es una herramienta que cualquier marina



de guerra, con cierta entidad, puede usar. Su empleo es un acto de estado legal y real, consecuencia de una decisión gubernamental y como tal requiere la coordinación de medidas políticas, diplomáticas y navales.

El paso del tiempo y la evolución de las relaciones internacionales han reducido la frecuencia de las intervenciones de la fuerza naval limitadas, que tuvo su auge en la década de los años 20 y se incrementó en la de los 70. Los obstáculos políticos de la Diplomacia de las Cañoneras han aumentado. Gran Bretaña por ejemplo, tiene una tradición enraizada de iniciativas navales de tiempo de paz y una disposición declarada de utilizar sus buques de guerra para alcanzar sus objetivos políticos. En los últimos tiempos la Marina Norteamericana ha intervenido en 177 de los 215 incidentes contabilizados, lo que representa un porcentaje del 82%.

En general el uso de la fuerza naval limitada puede desglosarse en las siguientes actuaciones concretas:

- Promoción o ayuda a una maniobra política o golpe de estado.
- Protección por la fuerza de compatriotas en territorio extranjero. Una fuerza naval limitada española se desplazó a aguas de Guinea en el año 1969 para proteger a los residentes y fuerzas de seguridad españoles que, tras la entonces reciente independencia habían sufrido hostigamientos y amenazas. Su presencia resultó un éxito.
- Intervención naval limitada en el extranjero por invitación del gobierno del país.

- Protección a embajadas y consulados.
- Eliminación de la causa de una disputa.
- Cambio de la política o conducta de un gobierno extranjero.
- Para evitar algo que puede suceder.
- Para prestar verosimilitud a declaraciones o para reforzar actitudes.

En estos últimos casos cabe señalar la demostración naval de la Flota Española frente a Agadir en el año 1958, que puso fin a la actitud agresiva de bandas incontroladas, pero permitidas por el gobierno marroquí, que hostigaba la zona de Ifni, entonces bajo la soberanía española. En efecto el gobierno español había protestado reiteradamente ante el marroquí, por los ataques perpetrados por el llamado Ejército de Liberación Marroquí que, desde el territorio de Marruecos, efectuó una serie de ataques en la frontera con Ifni. Estos ataques fueron repelidos por las fuerzas españolas, pero fueron creciendo en intensidad. El gobierno marroquí justificaba su actitud pasiva ante lo que calificaba como acciones de bandas incontroladas, cuando en realidad eran acciones permitidas. Ante esta situación España decidió el envío de una fuerza naval limitada compuesta por 2 cruceros y 4 destructores para llevar a cabo una demostración naval consistió en una doble pasada de los 6 buques en formación cerrada en situación de zafarrancho de combate, desfilando paralelamente a la costa a la escasa distancia de 2 millas y con sus 40 bocas de fuego apuntando hacia tierra.

El efecto psicológico fue instantáneo y al paso de los buques españoles fueron izándose las banderas de los distintos consulados extranjeros que trataban de llamar la atención en aras de su seguridad. Puede asegurarse que el resultado fue altamente satisfactorio puesto que la demostración naval llevada a cabo por esta fuerza naval contribuyó a demostrar la actitud de firmeza española y en consecuencia finalizaron los ataques a Ifni.

Actualmente sólo las Marinas de Guerra de las principales potencias pueden llevar a cabo acciones de la más pura ortodoxia de Diplomacia de las Cañoneras que han reflejado la acción del fuerte contra el débil y aún cuando sigue teniendo aplicación en la Estrategia Naval para tiempos de paz, puede considerarse que ha evolucionado hacia la intervención de las Marinas de Guerra en periodos de crisis.

La crisis es una situación de tensión entre dos o más naciones que puede dar lugar a un conflicto armado. Su característica esencial es la existencia, por parte de uno de los componentes, de un objetivo concreto cuyo logro va a estar fundamentado en las vulnerabilidades del contrario, por consiguiente la tensión creada por una situación accidental, tal como un incidente en la mar no puede catalogarse como crisis. Al conjunto de medidas encaminadas a resolverla se le conoce como la maniobra de crisis, que comprende una serie de acciones políticas, diplomáticas, económicas y militares. La maniobra de crisis consta de tres fases: el desafío, la reacción y el acuerdo. El desafío es la acción inicial que pretende conseguir un objetivo. La reacción comprende el conjunto de acciones de retorsión que tratan de anular a las del oponente. Es por lo tanto la fase más importante y decisiva de la maniobra y en ella se pretende: Evitar una escalada peligrosa, mantener la libertad de acción, permitir al oponente una salida honrosa, posibilidad de llegar a un acuerdo. Las fuerzas armadas sólo intervienen en esta fase y para ello actualmente la llevan a cabo siguiendo la doctrina en vigor sobre la conducción operativa de la crisis.

Las características expuestas de movilidad, permanencia y flexibilidad de toda marina de guerra, la hace especialmente apta para su intervención directa en las maniobras de crisis. El rápido despliegue naval que permita al-

canzar la superioridad local en puntos estratégicos, la posibilidad de ocultación de una fuerza submarina, que puede emerger en un momento preciso frente a cualquier puesto del oponente, la posibilidad de hostigamiento a los buques mercantes o de guerra, la demostración naval en las costas hostiles etc, pueden expresar claramente la firmeza de las intenciones propias.

Todas estas acciones se efectúan bajo la promulgación por parte del nivel político de las reglas de enfrentamiento, que como su nombre indica, ordenan la conducta a seguir por los Comandantes de buques. Estas reglas de enfrentamiento deben ser claras y precisas que no de lugar a incertidumbres, que permitan mantener la iniciativa en la mar y, al propio tiempo, dar sensación de fortaleza. Se ordenan a la fuerza naval de una forma coherente con la evolución de los acontecimientos. Se requiere un buen sistema de comunicaciones en tiempo real que permitan a su vez tener un contacto permanente y fluido con las autoridades gubernamentales que de este modo mantienen la iniciativa necesaria, para mantener en todo momento la libertad de acción. De esta manera la actuación de la fuerza naval se adaptará en todo momento a las intenciones del nivel político. Así pues, todo Comandante en la mar debe saber si puede efectuar seguimientos, cual debe ser el nivel de ese seguimiento, en que momento puede emplear sus equipos de guerra electrónica, a que distancia puede acercarse a las unidades oponentes, condiciones de apertura de fuego, cuanto tiempo puede hostigar a un submarino etc. Durante el conflicto de las Malvinas, el Comandante del Submarino británico "Conqueror" mantuvo durante varias horas en el ocular de su periscopio al crucero argentino "General Belgrano" hasta recibir directamente la orden de fuego del Gabinete de Crisis presidido por la primer ministro Margaret Thatcher.

La retirada o cambio de un despliegue naval, el alejamiento de las costas y puertos, la interrupción de seguimientos de unidades pueden ser manifestaciones claras de una intencionalidad política de disminución de la tensión.

Desde el punto de vista funcional una fuerza naval limitada, tanto en una situación de crisis, en la que los intereses nacionales de un país o grupo de

países se ven gravemente afectados por las acciones adoptadas por otro u otros; como ante una situación coyuntural de mera aplicación de la Diplomacia de Cañoneras puede actuar como: fuerza potencial, de apoyo o de intervención.

En esta modalidad puede actuar como fuerza de bloqueo, de represalia o restuaruadora.

Actuará como fuerza potencial cuando su objeto sea disuadir a las partes en disputa. Su acción es indirecta, es decir, que no realiza operaciones concretas.

Actuará como fuerza de apoyo cuando su objeto sea disuadir a las partes en disputa. Su acción es indirecta es decir, que no realiza operaciones concretas.

Actuará como fuerza de apoyo cuando su objeto sea el de prestar ayuda a una de las partes en conflicto. Su participación es más directa y ofrece una mayor credibilidad puesto que asume una postura de participación irreversible.

En 1957 transportes de la Armada norteamericana con 1800 infantes de Marina fondearon frente a Beirut preparados para intervenir en Jordania, cuya independencia e integridad se consideraban amenazadas por la subversión nasserista, mientras la VI Flota llevaba a cabo maniobras en el Mediterráneo Occidental. Esta operación de apoyo resultó un éxito al lograr el restablecimiento de la autoridad del Rey Hussein.

En 1961 ante el anuncio de Irak de considerar a Kuwait como parte integrante de su territorio, este país solicitó apoyo del Reino Unido quién de acuerdo con su Política Exterior, accedió mediante el envío de una fuerza naval compuesta por 45 buques. La crisis se solucionó después de dos meses de conversaciones tras el compromiso por parte de Irak de respetar la autodeterminación de Kuwait.

Actuará como fuerza de intervención cuando emprenda acciones violenta, cuya entidad e intensidad será función directa de los intereses marcados por la Política Exterior. La fuerza de intervención en la modalidad de fuerza de bloqueo puede actuar como tal bloqueo naval o como bloqueo comercial. El objeto del primero es el de impedir que la fuerza naval del país bloqueado tenga acceso a la mar intentando obtener el dominio relativo

del mar sin dar lugar a enfrentamientos. El bloque comercial tiene por objeto el interrumpir el comercio exterior parcial que se concreta en un determinado producto, generalmente vital, aunque se tiende a ser selectivo, no sólo por efectos humanitarios, sino sobre todo por respeto a las naciones no implicadas en el conflicto.

La historia naval ofrece múltiples situaciones de bloqueo. España y su Armada en diversas ocasiones lo ha realizado y lo ha soportado.

En el año 1963 el bloqueo efectuado por los EEUU sobre Cuba impidió la instalación de misiles soviéticos en aquel país. En el año 1966 la marina de guerra británica llevó a cabo el blo-

queo de Rodesia restringido al petróleo por una resolución del Consejo de Seguridad de la ONU. Finalmente cabe resaltar las operaciones de bloqueo naval y comercial a Irak en el conflicto del Golfo Pérsico en el año 1991 en donde la Armada participó directamente tanto en el Teatro del Golfo Pérsico como en el del Mar Rojo, así como la participación actual en el Mar Adriático, en donde colabora con fragatas integradas en la fuerza naval de la OTAN y en la fuerza naval de la

Unión Europea Occidental. En ambos casos la participación obedece a resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Otra modalidad de actuación es como fuerza de represalia empleada generalmente por una nación fuerte contra otra nación incapaz de responder al castigo u ofensa recibida, sin intención de disuadir o coaccionar; sino únicamente de intimidar, de forma que la nación castigada no se atreva a llevar a cabo de nuevo actos hostiles. Este fue el caso de la escuadra española del Pacífico que bajo el mando del brigadier D. Casto Méndez Nuñez bombardeó en 1866 el puerto fortificado de El Callao en Perú para responder a los agra-

política existente en la nación sobre la que se va a actuar. También puede utilizarse en la neutralización de una amenaza latente a un gobierno amigo. Este fue el caso del desembarco norteamericano en la isla de Granada el año 1983 para restablecer la normalidad democrática.

Hasta ahora he expuesto las posibilidades de actuar en beneficio de la Política Exterior en situaciones conflictivas, tanto incidentales como de crisis; falta pues exponer las posibilidades que puede ofrecer la marina de guerra en situaciones de normalidad. Para ello y antes de analizarlas conviene exponer lo que es y lo que representa un barco de guerra:



queo de Rodesia restringido al petróleo por una resolución del Consejo de Seguridad de la ONU. Finalmente cabe resaltar las operaciones de bloqueo naval y comercial a Irak en el conflicto del Golfo Pérsico en el año 1991 en donde la Armada participó directamente tanto en el Teatro del Golfo Pérsico como en el del Mar Rojo, así como la participación actual en el Mar Adriático, en donde colabora con fragatas integradas en la fuerza naval de la OTAN y en la fuerza naval de la

vios infligidos a España y a su Bandera, y ante la escuadra norteamericana cuyo Jefe, el comodoro Rogers advirtió a Méndez Nuñez que sus buques podían echar a pique a los españoles a lo que nuestro Almirante le respondió con la célebre frase "España prefiere honra sin barcos que barcos sin honra". Como resultado España siguió manteniendo la honra de sus barcos de guerra.

Se conoce como fuerza restauradora la que tiene por objeto restablecer la

Un buque de guerra es un producto sintético de un país, por la tecnología que presenta, reflejada en su armamento en sus equipos e instalaciones, por la presentación y conducta de su dotación, por su limpieza y en general por su policía. Embarcar en un buque de guerra extranjero es como visitar a ese país. Refleja y proyecta un simbolismo que debe ser aprovechado conscientemente de que es una representación del propio poder nacional, presentando una imagen positiva de su desarrollo

económico e industrial y tecnológico, su capacidad de proyección de su poder militar y el firme propósito de sustentar una amistad o una alianza. A través de su dotación muestra las características más esenciales de un pueblo como religión, costumbres y tradiciones.

Por ello el empleo más tradicional de las fuerzas navales en situaciones de normalidad, consiste en su presencia en puertos extranjeros en lo que se ha dado en llamar "mostrar la bandera". El Almirantazgo Británico ha expresado que "las visitas de los buques de la Royal Navy a los países de la Commonwealth, colonias a puertos extranjeros es uno de los mejores medios para mantener el prestigio británico. Cualquiera de nuestros buques es una representación de la juventud británica y sus encuentros con personas de otros países es muy positivo para el buen entendimiento y así ha sido mencionado con frecuencia por los representantes diplomáticos de su majestad en el extranjero".

De modo semejante la marina de guerra francesa envía anualmente una agrupación naval en viaje de buena voluntad mostrando la bandera alrededor del mundo.

Otra forma de influir más activamente consiste en la demostración naval en la que se invitan a las autoridades y personas importantes del país visitado a presenciar ejercicios navales en los que se demuestra la eficacia, el entrenamiento, la disciplina y la educación cívica de las dotaciones. Así mismo la realización de maniobras combinadas es una de las utilidades más importantes de la fuerza naval en tiempo de paz, con lo que se obtiene un intercambio de información y un conocimiento de la situación y nivel de preparación de la Marina visitada a la vez que reciprocamente mostramos la eficacia de la nuestra y normalmente al finalizar los ejercicios queda establecido una relación que contribuirá a la consolidación de una buena amistad.

Algunos gobiernos olvidan la utilidad de la presencia naval. La marina norteamericana tradicionalmente ha usado, y sigue usando a sus fuerzas navales en beneficio de los objetivos políticos de la nación.

Un ejemplo clásico y paradigmático fue la expedición naval norteamericana compuesta por 27 buques de guerra,

500 hombres y 3 bandas de música, bajo el mando del Comodoro Perry que en el año 1854 entró en la bahía de Kanagawa, junto a Yokohama, en el Japón, con instrucciones para obtener del gobierno japonés una garantía de protección y apoyo para el comercio norteamericano. Japón había iniciado un contacto con la civilización occidental en el siglo XVI. San Francisco Javier comenzó la evangelización que, posteriormente, fue considerada como un peligro para su unidad, por lo que fueron expulsados los extranjeros. Desde mediados del siglo XVII, Japón se mantuvo aislado durante dos siglos y ya en el siglo XIX los EEUU comenzaron a ejercer la hegemonía en el Pacífico, tratando en este caso de establecer relaciones económicas con el Japón.

Los japoneses quedaron impresionados por el espectáculo de 27 buques de guerra entrando en perfecta formación en la bahía, contemplando con extrañeza los penachos de humos de los buques. Posteriormente, en tierra, las dotaciones en formación de doble columna presentaban armas al paso del Comodoro en uniforme de gala seguido por dos fornidos marineros negros portando la bandera y gallardete de mando, con una columna de oficiales se dirigía a un edificio construido para tal ocasión, donde tuvo lugar su primer contacto personal con el Primer Comisionado Hayashi. El resultado fue satisfactorio, al conseguir la instalación de una estación de carbón para sus buques. El intercambio de regalos y sobre todo los festejos ofrecidos por ambas partes contribuyeron también al éxito de la misión. En frase de un analista, la marina norteamericana fue la llave que había abierto la cerradura japonesa.

Esta expedición naval está considerada históricamente como la iniciación de la apertura de Japón a Occidente.

La Armada, a lo largo de la historia ha contribuido a incrementar el prestigio de España explotando la vistosidad y magnificencia que produce el espectáculo de sus Escuadras, así por ejemplo debo recordar a la brillante Escuadra compuesta por 21 buques de guerra bajo el mando del Amirante D. Juan José Navarro, Primer Marqués de la Victoria, que trasladó en 1759 a Carlos III desde Nápoles a Barcelona para hacerse cargo de la Corona española. Así mismo tradicionalmente han sido los navíos de línea los que se han

utilizado como representación oficial en acontecimientos políticos y sociales importantes, por ejemplo el Crucero Miguel de Cervantes en la Coronación de la Reina Isabel II de Inglaterra y el crucero Canarias en Atenas para los actos de la boda de Su Majestad el Rey Juan Carlos.

Otro aspecto importante en la contribución de la Armada a la Política Exterior ha sido su participación en las expediciones marítimas que perseguían dos clases de objetivos, unos de carácter político militar y otros de tipo científico, especialmente a partir del siglo XVIII, el gran siglo de las ciencias. Un factor determinante fue la política colonial española ante la necesidad de afirmar la soberanía española en los territorios de ultramar, que se quiso hacer mediante el conocimiento de sus características geográficas, pobladores, riqueza, etc. La Armada jugó un papel decisivo en la incorporación de España a las exploraciones marítimo-científicas en el Pacífico.

En la segunda mitad del siglo XVIII surgió en la Armada un renovado interés por proseguir la exploración del Nuevo Mundo y por ampliar los conocimientos de los dominios de la Corona Española en América. Entre los años 1735 y 1800 se realizaron del orden de 70 expediciones a América y Filipinas. Merece destacarse la expedición de las Corbetas "Descubierta" y "Atrevida" entre los años 1789 y 1894 por el Atlántico, costa americana del Pacífico hasta Vancouver, Islas Marianas, Filipinas, diversos archipiélagos, Australia y Nueva Zelanda regresando por Cabo de Hornos a España con el triple cometido científico-cultural cartográfico, de Historia Natural y etnológica y la investigación del estado político de América tanto en relación con España como en el de las naciones extranjeras. Se consiguieron grandes logros científicos y se recopiló gran información política y económica. Desgraciados acontecimientos que tuvieron lugar al regreso produjeron la condena del Capitán de Navío Alejandro Malaspina, Jefe de la Expedición, y el secuestro de la documentación, impidieron que se llevara a cabo la publicación de una gran obra reflejo de los trabajos elaborados durante cinco largos años.

La reciente incorporación de España como miembro de pleno derecho en el Tratado Antártico se ha debido en

gran parte a la aportación científica de la Armada en los trabajos efectuados por el buque "Las Palmas" que han venido a corroborar el interés científico de España por la Antártida, condición necesaria para adquirir el estatus de socio del Tratado. En la actualidad y con el buque de Investigación Oceanográfica "Hespérides" se están llevando a cabo campañas en el Atlántico, en la Antártida y en el Pacífico, con lo que se contribuye a la cooperación científica internacional.

Antes de terminar me van a permitir que le dedique unos minutos a hablarles de un ilustre embajador de España, el Buque escuela de Guardias Marinas "Juan Sebastián Elcano", en donde he tenido el privilegio de haber navegado durante cinco años. Bergantín goleta de 4 palos con 2600 metros cuadrados vela. Es conocido en ultramar, especialmente en América, en donde ha españoleado y sigue españoleando entrañablemente y de un modo especial para nuestros emigrantes quienes reciben la oportunidad de pisar tierra española y de sentirse orgullosos de su Patria a través de la prestancia del buque y de su dotación desplegada por los palos, y contestando a los "vivas a España" preceptivos, la banda de música interpretando el himno nacional, es un espectáculo emotivo para todos los que lo presencian y de un modo especial para los viejos emigrantes españoles que al pasar a bordo se disponen en ocasiones a besar la bandera y la cubierta del buque. La estampa de un magnífico velero, con la bandera de España en la popa y el torrotito en la proa dan una magnífica presentación. Su llegada a los puertos es emotiva.

Las visitas a bordo, las recepciones, las ceremonias de Jura de bandera de los mozos españoles allí residentes, fomentan toda clase de relaciones humanas. El buque es visitado por las altas autoridades de la nación. He tenido ocasión de recibir a bordo a los Presidentes de Argentina, Chile, Venezuela, Panamá, Cuba, Santo Domingo, Indonesia y Filipinas.

El buque es un poderoso auxiliar de nuestros embajadores ya que en ocasiones tienen la oportunidad de estar más tiempo con el Jefe del Estado en los pocos días de estancia en puerto del buque que durante el resto de la época de su acreditación.

El envío de buques de guerra a puertos extranjeros con el objeto de

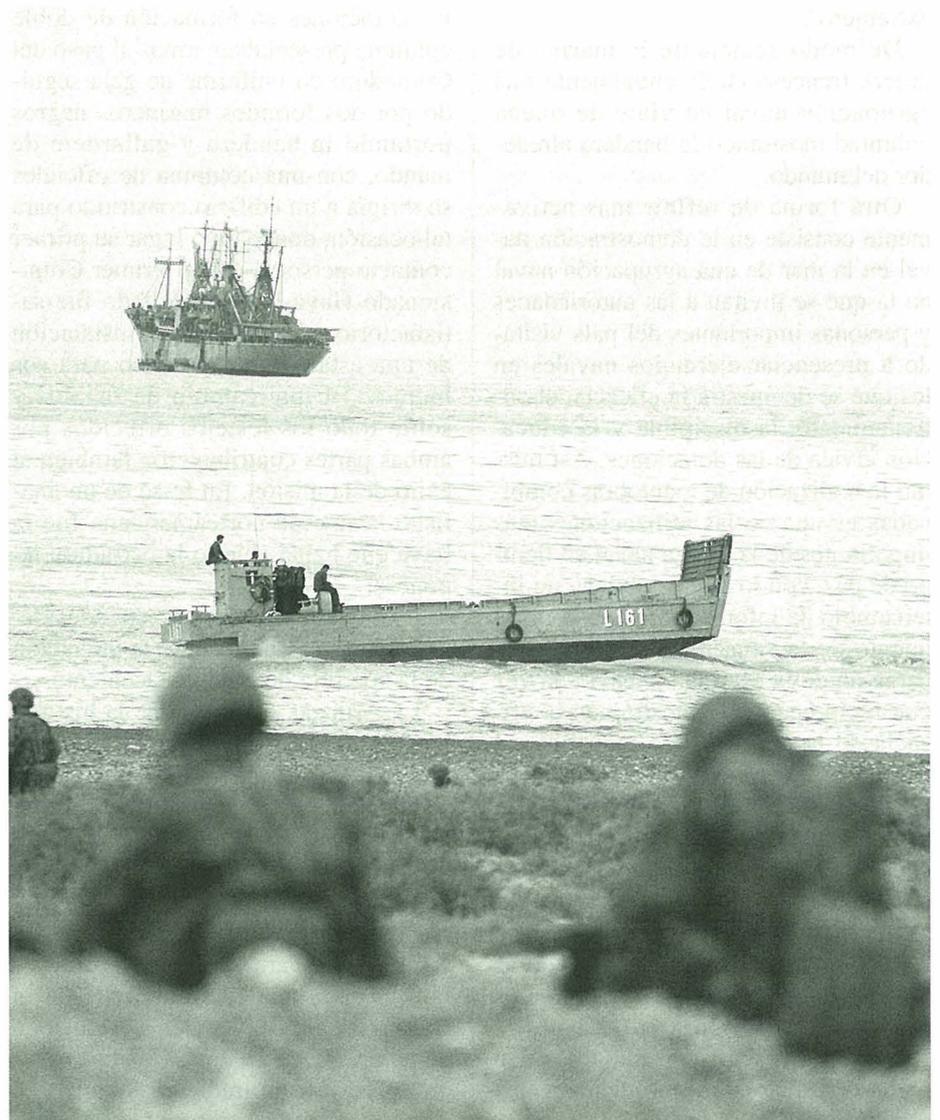
mostrar las posibilidades de nuestra industria naval militar favorece a nuestro comercio exterior. La Armada mantiene relaciones estrechas con Tailandia. En la Escuela Naval Militar de Marín estudian guardiamarinas de aquel país desde la década de los años 60. Algunos han alcanzado el Almirantazgo.

Las fuerzas navales llevan a cabo misiones de apoyo a los intereses nacionales generales, no sólo intereses marítimos, en el ámbito marítimo regional o global, lo que implica la característica oceánica de la Armada. El ámbito más activo en las operaciones de paz es el marítimo y es en él donde los objetivos de una política de seguridad deben ser alcanzados sin necesidad de tener que recurrir al empleo de las armas. Por otra parte para que la presencia de las fuerzas navales resulte eficaz, deben reflejar una capacidad de combate visible y tienen que ser percibidas como capaces de llevar a cabo sus amenazas.

Las visitas de los buques de la Armada a puertos peninsulares, de España en el norte de África, Archipiélagos y a otros puertos de este entorno deben proporcionar un efecto disuasorio frente a los riesgos percibidos por la política de seguridad española.

Demostrada, tal vez de una manera algo reiterativa, la aptitud de la Armada para ser utilizada en beneficio de la Política Exterior objeto de esta lección no me resta más que insistir en la característica oceánica de la Armada; es decir en la necesidad de contar con unas fuerzas navales que permitan cumplir con los compromisos internacionales, que puedan emprender acciones solidarias, que a su vez proporcionan prestigio internacional a nuestra Patria. La movilidad, permanencia y flexibilidad son los factores determinantes de la Armada como instrumento de la Política Exterior.

He dicho, muchas gracias.



EL OCIO Y EL TIEMPO LIBRE

EN EL MARCO DE LA ANIMACION SOCIO-CULTURAL



Traemos a nuestras páginas un artículo de Pilar Heras Miranda, Técnica en Animación socio-cultural, que desarrolla un trabajo amplio y fecundo en el Centro Militar Deportivo y Cultural "San Jorge", del Ejército de Tierra. Con ello pretendemos no sólo informar, sino aportar sugerencias por si pudieran resultar útiles a nuestros Clubes Navales, y, muy especialmente, a nuestros Centros, Dependencias y Unidades.

Todos y cada uno de nosotros llevamos a cabo una serie de obligaciones a lo largo del día, de esta manera empleamos parte de nuestro tiempo en el trabajo habitual, satisfacción de necesidades primarias como son el descanso, alimentación, higiene y después de todo ello, nos quedan una serie de horas, en realidad pocas, en las que no disfrutamos de más tiempo libre, sino que nos encontramos libres en el tiempo. En estos momentos realizamos aquellas actividades que nos resultan satisfactorias y gratificantes, viviéndolas de forma creativa o consumista.

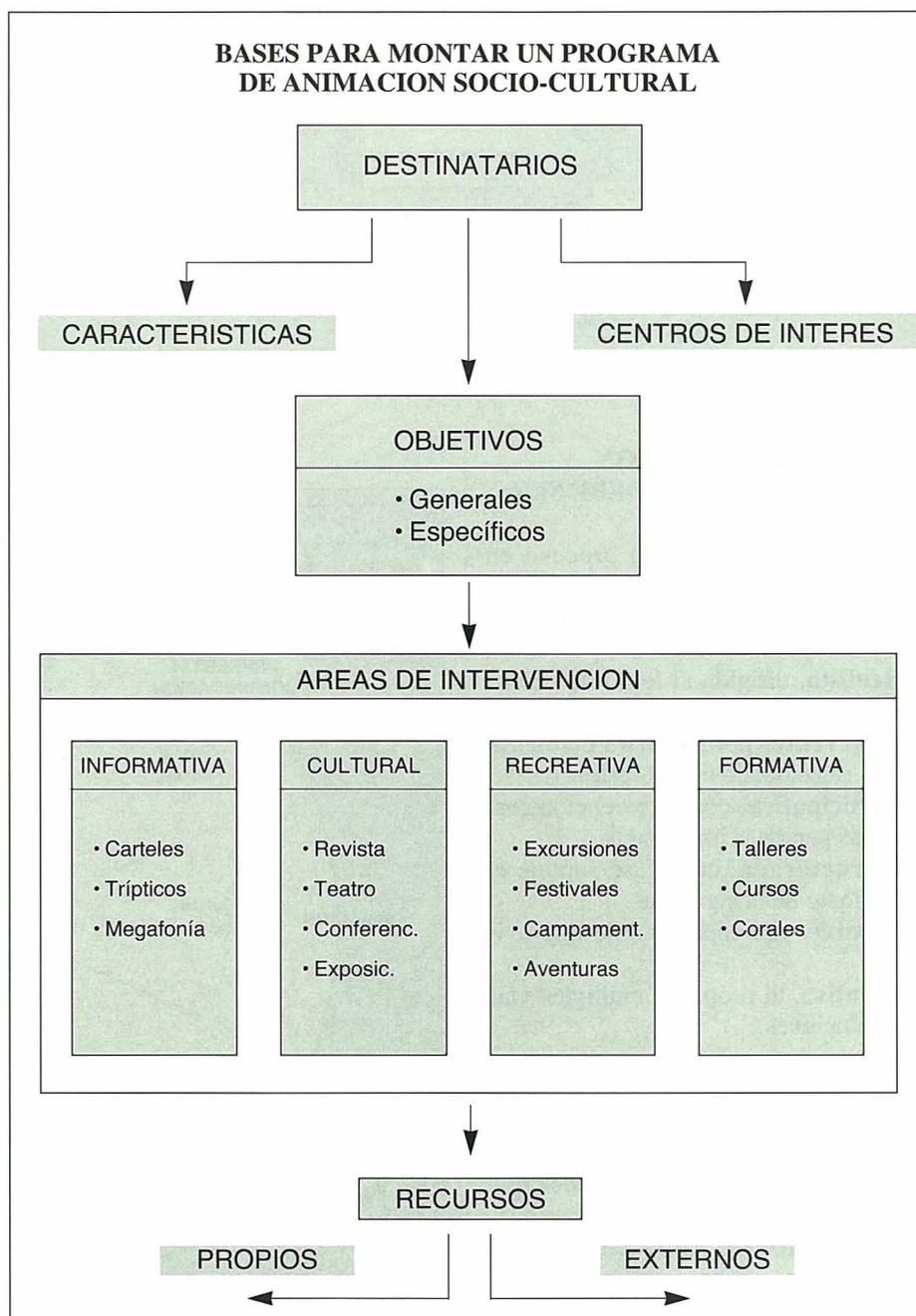
A partir de este momento es cuando se hace necesaria la Animación Socio-Cultural.

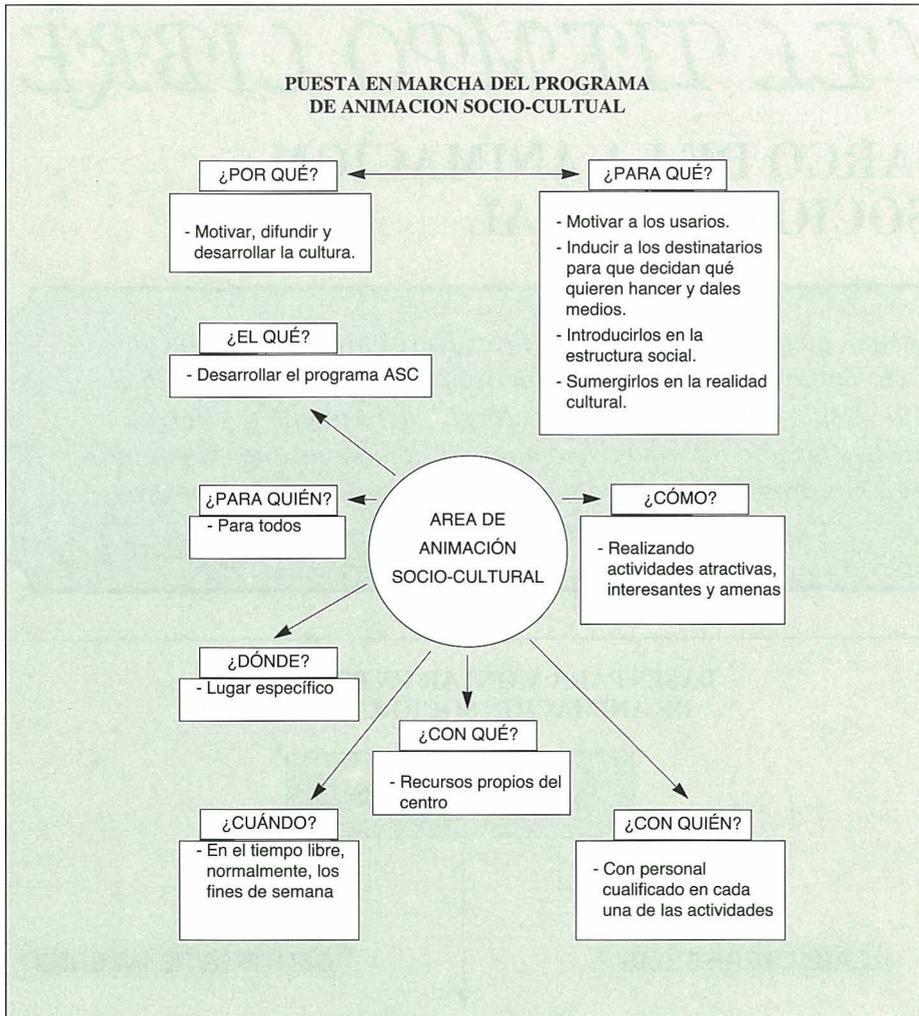
¿Qué es la Animación- Sociocultural?.

Definir algo es trazar sus fronteras, encuadrarlo dentro de las paredes que lo limitan. El concepto, la actividad, la actitud de la animación no admite una definición cerrada. Podemos explicar lo que es, pero no fijar lo que es.

La animación es como ciertas aves que sólo pueden vivir en libertad, cuando se las enjaula mueren.

De poco serviría extendernos en definiciones más o menos técnicas sino presentásemos un ejemplo concreto sobre el que iniciar las actividades socio- culturales. Este proyecto es básicamente el que contiene los puntos que a continuación se expresan. Esas líneas básicas constituyen el cañamazo sobre el que habrá de montarse todo programa con visos de realidad.





por tanto las que mejor se pueden poner en práctica en el medio social de las FAS.

Estas áreas de acción se basan en mi propia experiencia de varios años trabajando en el Departamento de animación en el Centro Militar Deportivo y Cultural "San Jorge".

Hasta la fecha han resultado siempre altamente positivas en todas y cada una de sus manifestaciones. Han gozado de la máxima aceptación por parte de mayores y pequeños y creo que de ponerse en práctica en otro lugar semejante al citado pueden resultar igualmente interesantes.

AREA FORMATIVA

Taller de Trabajos Manuales.

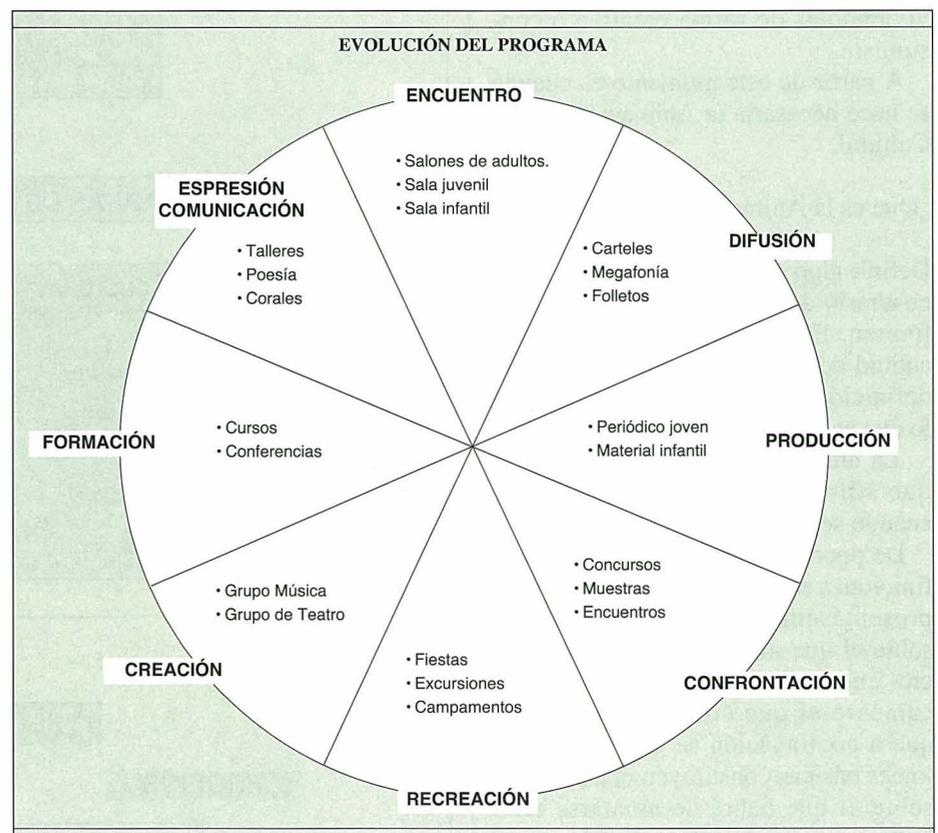
Con él se ha pretendido recoger y respaldar la iniciativa creadora, la imaginación y la originalidad de los destinatarios, expresado por medio de las diferentes técnicas que se han puesto en marcha, como puede ser la confección de centros de mesa en miga de pan, cuadros en tercera dimensión, diversos objetos de estaño entre ellos lámparas y relojes, cristal craquelado, trabajos en plata etc... Para la puesta en marcha de este taller se contacto

LA ANIMACION SOCIO-CULTURAL DEBE SER:

- * **Continúa**, pues es un proceso en constante revisión.
- * **Práctica**, ya que es un proceso dirigido a la acción.
- * **Realista**, dirigida al logro de objetivos alcanzables.
- * **Coherente**, porque cada elemento está relacionado con el resto.
- * **Participativa**, con intervención real de las personas implicadas.
- * **Estructurada**, cada fase supone el cimiento de la siguiente.
- * **Flexible**, con capacidad de improvisar.
- * **Creativa**, al proponer múltiples vías y soluciones.

¿Cómo desarrollar un programa de Animación Socio-Cultural?.

Entre las múltiples actividades que cabe englobar dentro de la denominación genérica de Animación Socio-Cultural, he creído conveniente presentar en este trabajo las más usuales y



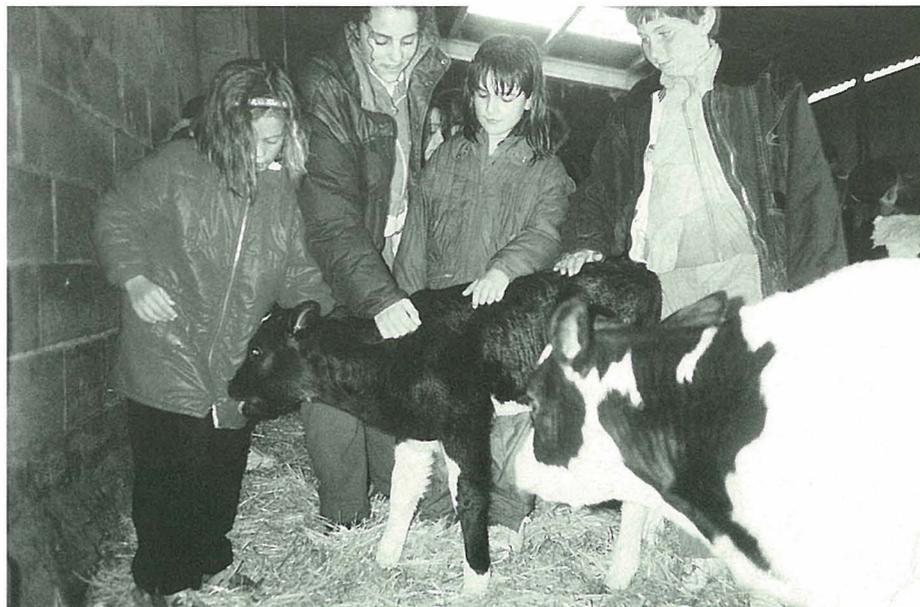
con una especialista en la materia que imparte sus clases todos los domingos en horarios de mañana y tarde. Para conseguir una mayor difusión y realce a final de curso, ya en el mes de junio, llevamos a cabo una exposición con todos los trabajos confeccionados a lo largo del año. Posteriormente se procede a la fase de concurso eligiéndose un finalista en cada una de las modalidades expuestas.

AREA RECREATIVA.

Campamento de Verano.

Con la llegada del buen tiempo la mente se pone en marcha con las ofertas de aire libre que podemos proponer, para llenar las vacaciones de niños y jóvenes, y, como es lógico, un año tras otro surge la idea del campamento de verano. Con él pretendemos potenciar la vida asociativa entre niños de ambos sexos. Con la perspectiva de unos días inolvidables procuramos incidir con el máximo entusiasmo en todas las actividades lúdico-participativas, en el que reine un clima de alegre armonía a la vez que los participantes aprenden a disfrutar y amar la naturaleza. En general todas las actividades que se proponen quedan estructuradas en cuatro apartados básicos:

- 1.- Aire libre: Pistas de rastreo, rappel, tirolina, construcción de vivacs.
- 2.- Cultura y arte: murales, danza, teatro, animación y diversos ta-



- lles, visitas a centros de interés del pueblo.
- 3.- Deporte y recreo: competiciones, juegos de mesa, gimnasia, rutas por la montaña.
- 4.- Temas de interés social: estudio de flora y fauna plasmado posteriormente en murales, debates sobre temas de actualidad.

AREA DE PRODUCCION.

“Diario Joven”

Con la participación de numerosos jóvenes concebimos la idea de poner en marcha un boletín que recogiera toda clase de hechos y acontecimientos de la vida diaria y de las actividades realizadas en el Centro. Además tenía-

mos el deseo de introducir artículos, cuentos, pasatiempos, el clásico rincón de poesía, entrevistas y en definitiva todo lo que los usuarios quisieran publicar. Todos éramos conscientes de que esta nueva empresa suponía un reto, pero un reto alcanzable contando con la buena voluntad y colaboración de todos. Así pues nació hace ya casi dos años con el nombre de “Diario Joven”.

Hemos intentado que el contenido del mismo sea flexible, gozando de un ritmo ágil y que tenga un estilo personal, dinámico y expresivo. Las secciones que lo forman abarcan la temática cultural, informativa y sobre todo la actualidad (para conseguir esto, estamos abiertos a que tomen parte el mayor número de colaboradores).

Un aspecto al que hemos dedicado especial atención ha sido la portada, que por supuesto está confeccionada por uno de los jóvenes dibujantes.

AREA CULTURAL

Audiciones Musicales.

Dentro del área cultural quiero mencionar como actuaciones de especial interés, las audiciones musicales que en varias ocasiones hemos ofrecido a los usuarios, su acogida ha sido realmente calurosa. Para la puesta en escena de estas maravillosas voces e instrumentos, solamente ha sido necesaria la adecuación de la sala de video, con un pequeño montaje de escalones, luces indirectas y muchas ganas de pararlo bien.





DIARIO JOVEN

Nº 4



Destacamos la actuación de la "Coral de Nuestra Señora de la Dehesa", compuesta por 60 voces amateurs, distribuidas en las cuatro cuerdas tradicionales: sopranos, tenores, contraltos y bajos. La dirección corrió a cargo de D^a Carmen Elisa Yanes. También queremos citar el concierto que nos ofreció la Escuela de Música "Manuel de Falla" de Alcorcón, con intervención de su Banda Infantil que con trompetas, saxos, trombos, trombones, clarinetes, oboes y muchos instrumentos más, nos deleitaron con marchas, entre otras cosas, llegando al cenit con la interpretación de Fantasía y la Sirenita.

Dependiendo también de la Escuela Manuel de Falla, tomo parte la Coral

de Cámara, compuesto por jovencitas que cantaban como los propios ángeles. El final opoteósico llegó con tres canciones de Gloria Fuertes, llenas de ternura y sensibilidad. La dirección de ambos conciertos estuvo a cargo del Director de la Escuela D. Martín Rodríguez Perish.

¿Qué hemos obtenido con el programa?

Empezando por los adultos, por aquello de la antigüedad, el taller de trabajos manuales consigue siempre además de potenciar la habilidad creadora de cada cual, el fomentar las relaciones del grupo potenciando los valores de integración social tan necesarios

para la convivencia entre personas de la misma generación.

La entrada en el programa de actividades eminentemente culturales como la audición musical (polifónica u orquestal) así como las conferencias sobre temas de actualidad, consigue despertar el interés de grandes y pequeños, y es precisamente aquí donde se produce la fusión emocional de unas generaciones con otras, pues la cultura tiene la propiedad de unir sentimientos comunes por encima de la edad y de los posibles orígenes dispares.

Un aula infantil donde se cultive la expresión plástica, pintura, música, danza... es imprescindible en todo programa, con ello se consiguen resultados significativos, como se ha podido observar en propias experiencias llevadas a cabo en el Centro San Jorge. Resulta gratificante para el animador ver cómo los niños se vuelcan en estos trabajos donde además de fomentar aptitudes personales origina un ambiente de convivencia y camaradería en el que la competencia se sustituye por la sana emulación.

Es imprescindible la práctica de los deportes, pues como es sabido, ejerciendo estas actividades, no sólo se fomentan las virtudes colectivas de una sociedad singular como en la infantil, sino que potenciamos la aptitud física en general, algo que nunca será suficientemente valorado por su extraordinaria importancia.

En el apartado juvenil, las actividades de aire libre presentan una serie de ventajas cuya enumeración resulta tan amplia como eficaz su puesta en práctica. Entre estos múltiples contactos con la naturaleza tenemos las excursiones a lugares de especial interés. Bien por su valor ecológico, histórico o paisajístico. En todas ellas los jóvenes desarrollan su nivel de interrelación, la idea de pertenencia al grupo, se amplía su capacidad de diálogo, sentido de la responsabilidad etc. En suma lo que se consigue es un alto nivel de autoconfianza.

Con estas actividades que quedan esbozadas será suficiente para iniciar un programa de Animación Socio-Cultural. El resultado final quedará plasmado en el grado de aceptación por parte de los receptores, pero contando con los posibles fallos iniciales, por poco que se haga, en corto espacio de tiempo el éxito será seguro. ■

30 ANIVERSARIO EN LA ETEA

La VII Promoción de Electrónicos de la Armada, celebra su 30 aniversario de la salida de la ETEA

Con ésta, es la segunda ocasión en que la VII promoción de Electrónicos de la Armada, junto con algunos compañeros pertenecientes a otras promociones, que se sumaron a la iniciativa desde puntos bien alejados de nuestra geografía, se reúnen para celebrar su salida de la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada (ETEA).

La fecha escogida fue el primero de Mayo y el lugar de la reunión no revestía duda alguna, la ETEA.

A las 11,h de la mañana un grupo de diecisiete matrimonios eran recibidos en la familiar explanada de la Escuela. Muchos recuerdos se avivaron en el transcurso de la visita a las instalaciones y dependencias de la Escuela. Algunos comentarios de admiración surgieron al ver las novedades que el transcurrir de los años habían aportado a esta Escuela; indudablemente mejorada, tanto en sus medios de formación profesional, como en sus instalaciones deportivas y culturales que están a disposición de los alumnos de hoy.

Asistieron a media mañana a la Santa Misa, al término de la cuál cantaron la salve marinera, que ahogó las gargantas de más de uno. A continuación, la comida en el comedor de la Escuela dió pie a unas palabras de agradecimiento dirigidas al oficial de Guardia, que acudió a felicitarles por esta celebración. En ellas se puso de manifiesto el sentimiento común del grupo hacía esa Institución que les había inculcado los valores morales que habían presidido sus vidas y las enseñanzas profesionales, que le habían brindado la elección de un futuro seguro. Hubo un momento de especial emotividad cuando se oró por los compañeros desaparecidos. Agradeciendo también la calurosa acogida que recibieron en la Escuela y por el hecho de hacerles sentirse otra vez "en casa".

Al finalizar la jornada, se fijó la posibilidad de una nueva reunión, que esperan puedan celebrar en San Fernan-



do, donde se formaron e instruyeron en el aspecto puramente castrense. Para ello han elaborado una lista con los nombres y direcciones de algunos compañeros, para ir incrementándola para poder avisarles con suficiente antelación; para ello han pedido al "Boletín Informativo para Personal" que

recojamos el número de teléfono de don Manuel Pérez Lorente, de Madrid, quien se hace cargo de recopilar todas las direcciones y teléfonos de los interesados. 91/ 3 37 81 26.

Por nuestra parte sólo nos resta hacerles llegar nuestra más calurosa felicitación. ■



UN RECUERDO IMBORRABLE

Para un Oficial de la Armada el mando de un buque constituye uno de los hitos importantes de su carrera profesional. A mí y en el empleo de Capitán de Fragata, me ha correspondido el del B.I.O. "Hespérides", mando del que guardo recuerdos imborrables.

Han sido muchos días en la mar, en esas aguas inhóspitas con paisajes únicos y un trabajo apasionante, haciendo compatibles las necesidades científicas, con las capacidades de maniobra y navegación del buque.

Tomé el mando del "Hespérides" el día 19 de octubre de 1992 en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria, para iniciar en él la campaña Antártida 1992- 93. Lo hice tranquilo pues iba a aprovechar la experiencia del hoy Capitán de Navío José Carlos Manzano Gutiérrez que me había precedido en el mando.

Mi única experiencia en el tema era haber asistido a una serie de reuniones celebradas en la Comisión Internacional de Ciencia y Tecnología (CICYT) concretamente en la comisión de gestión del barco: estos fueron mis primeros contactos con el mundo científico.

Se inició la campaña antártica tocando los puertos de Salvador de Bahía, Rio de Janeiro y posteriormente Buenos Aires y Punta Arenas, donde embarqué el personal científico.



El Hespérides "besando" un iceberg.

Llevábamos un cierto retraso en la campaña, lo que era importante ya que esta primera expedición tenía como misión poner en funcionamiento la Base Juan Carlos I y el refugio Gabriel de Castilla, en la isla de Decepción. Tuve ocasión en el viaje de charlar con todos los miembros de la expedición en especial con Josefina Castelvill.

En Ushuaia establecí contactos con el grupo de geólogos del primer programa científico, eran personas que conocían el barco y a la dotación, pues habían estado a bordo en la primera campaña en que había participado el "Hespérides"; el trato fue por ello muy distendido. Se pasó con ellos una de las vivencias difíciles a bordo, las Navidades, resultaron unas fiestas entrañables y entretenidas pues uno de los miembros de la expedición organizó un coro y compuso algunos villancicos. El día de Nochebuena transcurrió en las Orcadas del Sur, en Isla Laurie en la Base argentina, la más antigua de esta nación ya que se encuentra en permanencia, en aquellas tierras desde 1904. Se nos trató de forma exquisita

y se estrechó, si cabe, la amistad.

La Nochebuena se celebró a bordo y la Navidad en tierra. En Fin de Año dada la premura del tiempo, no se cesó de trabajar de forma que se organizaron turnos de comida, para que todos pudieran celebrar las fiestas,

sin dejar por ello la tarea emprendida.

En Enero de 1993 se efectuó el relevo de científicos, embarcando un grupo de biólogos que permanecieron a bordo 45 días. En este tiempo un barco de la Armada, el "Hespérides" cruzó por primera vez el Circulo Polar Antártico. En aquella zona se pudo realizar un trabajo muy interesante, por la abundancia de fauna marina lo que propiciaba la existencia de ballenas, focas, leones marinos etc.

Terminada la campaña se cerraron las Bases, tras tres meses de actividad. En este tiempo se contó con el apoyo permanente del buque rompehielos de la Armada Argentina "Almirante Irizar", del que deseo destacar el trato exquisito de su Comandante, lleno de profundo cariño hacia nuestra Armada, y con un recuerdo permanente para el C.A. Manuel Catalán Pérez-Urquiola así como a la dotación del R/A "Las Palmas" por su desinteresada colaboración, no exenta de riesgos en el salvamento del personal y en el intento fallido de salvamento del buque cuando se produjo el

desgraciado hundimiento del "Bahía de Paraiso" en aguas antárticas. Esto nos permitió aprovechar la gran experiencia en temas antárticos del C.F. Juan Carlos Llanuso, Comandante del "Almirante Irizar", pues era esta la octava campana que realizaba en aquella zona.

Como hecho curioso recuerdo la creación de un programa radiofónico, en el que se recogía una permanente información meteorológica, importante en una mar en que los cambios de tiempo son permanente y se suceden en intervalos muy cortos. Este programa contó con una gran audiencia en las Bases de habla hispana y se recibieron multitud de llamadas, llenas de agradecimiento.

Se bajaba a tierra en pocas ocasiones, aunque procurábamos hacerlo, ya que permitía tomarse un breve y merecido descanso a la dotación y al mismo tiempo se podía prestar y recibir ayuda del personal destinado en las diferentes Bases. Entre éstas se puede destacar la argentina, "Esperanza" y la uruguaya, "General Artigas". En la base argentina vivían una docena de niños, hijos de los miembros de la base y como dato anecdótico contaré que contaba con incubadora para recién nacidos, ya que en ella habían nacido algunos bebés.

Un recuerdo muy grato fue la visita al barco de estos doce niños de la base "Esperanza", lo "tomaron por asalto" y disfrutaron enormemente sintiéndose dueños del mismo, por unas horas. También para nosotros fue un rato muy agradable, ya que a más de uno nos recordaron nuestros propios hijos.

En cuanto a conocer el continente antártico, indudablemente impresionó mucho la belleza de sus paisajes, al principio, luego es necesario trabajar y tener ocupado el mayor tiempo posible para vencer la "morriña". En la Antártida se ve la fuerza de la naturaleza, con los grandes témpanos moldeados de mil

formas por los golpes de mar, en los que se observan verdaderas obras de arte. Otra cosa que llama la atención es la luz prácticamente constante, durante el mes de Diciembre, con el sol y la luna luciendo juntos en ocasiones, y donde el crepúsculo vespertino se une al matutino. Son paisajes y situaciones que es necesario vivir para entender en toda su belleza, pues describirlos resulta imposible.

En la segunda campaña Antártica, 1993- 1994, veo como se materializa lo vivido en la primera, con plena vigencia. Fue para mí una gran alegría volver a encontrarme con viejos amigos, que habían pasado en aquellas tierras inhóspitas un largo invierno austral y tuve ocasión de conocer a otros nuevos que pasarían allí el siguiente año.

El retraso del verano, nos permitió conocer la dureza del invierno, aunque, por otra parte, nos facilitó el trabajo, al no existir témpanos de hielo, que siempre constituyen un peligro para la nevegación, esto nos permitió desarrollar la campaña geofísica con mayor tranquilidad.

En la Antártida no siempre reina buen tiempo los meses de Enero y Febrero fueron duros, con vientos permanentes próximos a los cuarenta nudos, lo que no nos impidió efectuar los trabajos previstos.

Antes de finalizar la campaña volvimos a cruzar el círculo polar antártico y nuestros catorce buceadores pudieron realizar operaciones submarinas.

Durante el tiempo que permanecimos en aquellas aguas siempre recibimos ayuda de los Jefes de las diferen-

tes Bases, en especial de la Argentina, la Chilena "Presidente Frei" y uruguaya, de las que siempre recibimos el apoyo logístico necesario.

Es de justicia resaltar que el "Hespérides" está alcanzando en la zona un peso específico propio e importante. En esta segunda campaña del barco, el personal del cuerpo de Sanidad cooperó en una operación de apendicitis efectuada en la Base chilena y prestó ayuda a otras Bases.

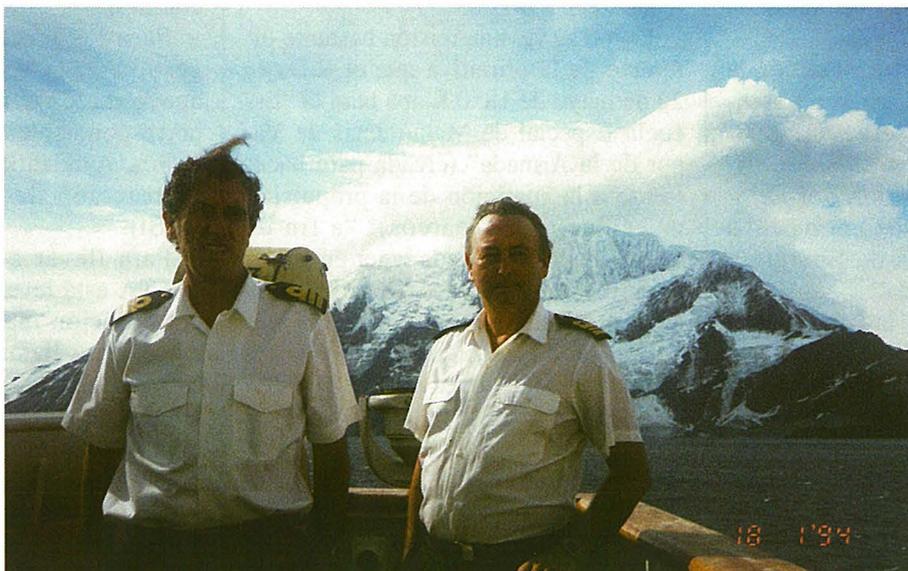
Al despedirme de la Antártida lo hice con un "hasta pronto" me resistía a marcharme de aquella tierra con la idea de no volver, porque tras dos campañas en ella te conquista para siempre, pues se viven experiencias irrepetibles, se sufre y se goza como en muy pocos sitios de la tierra y constituye, desde luego, una experiencia única que nunca se podrá olvidar.

Se había programado una campaña geofísica para el regreso, a desarrollar entre Valparaíso, la isla de Pascua y Tahití, a través de su cinturón volcánico. Esto permitió que nuestra bandera fondeara en lugares realmente alejados de España.

La Marina Francesa nos atendió de una forma muy especial, en las islas Marquesas, y recibimos permanentes atenciones en Papeete, (Tahití) allí desembarcó el grupo científico y nosotros emprendimos el regreso a España haciendo escala en Guayaquil, Cartagena de Indias y Puerto Rico.

En este artículo he procurado resumir diecinueve meses de mando llenos de recuerdos maravilloso vividos con mucha intensidad. En ellos hice cuatro-

cientos treinta días de mar, cincuenta y nueve de ellos sin tocar puerto. Deseo, desde aquí, hacer llegar a la dotación del "Hespérides", mi agradecimiento, ya que en ese tiempo se constituyó en mi segunda familia y con su dedicación y ayuda hicieron posible que mi mando se haya convertido para mí en un recuerdo lleno de nostalgia y desde luego en una experiencia inolvidable. ■



El Cmte. y el 2º en el "Verano antártico"



Vista aérea

ESCUELA DE ENERGIA Y PROPULSION

La Escuela de Energía y Propulsión de la Armada, heredera directa de la anterior Escuela de Máquinas del Cantón de Molíns, se halla situada en la orilla Norte de la ría del Ferrol, en los terrenos que la Armada posee en la zona de Caranza (colindante con la EN. Bazán) y orientada Este-Oeste con el Arsenal Militar de la Z.M. del Cantábrico.

Una vez aprobado el traslado de la anterior Escuela de Máquinas a Caranza y asumidas todas las enseñanzas sobre las materias de Propulsión, Electricidad y Seguridad Interior, por O.M. de 14.MAR.89, el nuevo Centro pasó a denominarse “Escuela de Energía y Propulsión de la Armada”.

Hoy día, en síntesis, la Escuela está encargada de formar o instruir a los Oficiales, Suboficiales, Cabos y Marineros que, a lo largo de su carrera militar, con mayor o menor grado de implicación y responsabilidad, van a conducir y mantener los equipos y sistemas constituyentes del Servicio de Máquinas de los BUI's (Propulsión, Electricidad y Seguridad Interior).

Además y esto es muy importante e innovador, la ESEPA “refresca” o adiestra (en tierra, por tanto, y no sobre la propia unidad) a las dotaciones de los BUI's en los mismos cometidos. Para ello, está dotada de gran cantidad de equipos y sistemas reales y de otros simulados, para la reproducción de la realidad de a bordo.

Como se ve, una misión bastante diferente de la primitiva que el R.D. de 22 de mayo de 1850 fijaba para la “Escuela Especial de Maquinistas de Vapor de la Armada” (creada para hacer frente a la aparición de la propulsión mecánica de los barcos): “a fin de que... pueda la Armada tener en su seno individuos capaces de dirigir la construcción y reparo de dichas máquinas y de atender al servicio de las mismas en los buques de guerra y aún en los mercantes”.

DIRECCION

Desde el pasado 15 de Febrero, el Comandante-Director es el CN. del CG. de la Armada D. Manuel Sán-

chez- Moraleda y López, natural de Sevilla y perteneciente a la Promoción 15 del antiguo Cuerpo de Máquinas.

Especialista en Combustibles y Lubrificantes, su anterior destino fue el Estado Mayor Conjunto de la Defensa (EMACON), donde representó a España ante la OTAN en diversos grupos y comités.

Para las tareas de conducción y gestión de la ESEPA, cuenta con el apoyo de los jefes de Sección (CF's) correspondientes a la jefatura de Estudios, Ayudantía Mayor y Centro de Instrucción de Seguridad Interior (CISI).

Para llevar a cabo su misión, la ESEPA está levantada con un tipo de construcción muy específico, a base de edificios llamados Módulos de Enseñanza, dotados de los equipos y sistemas que antes citábamos, pero también con aulas en los mismos edificios, lo que supone un mayor rendimiento académico por la proximidad entre las enseñanzas teórica y práctica, y la disminución de tiempos muertos de desplazamientos, etc. Ca-

da uno de los Módulos corresponde a las diversas áreas bajo responsabilidad de la Escuela (Simuladores, Vapor, Motores, Electricidad, Frío e Hidroneumática y Taller), existiendo un edificio aparte dedicado específicamente a aulas.

Además de las construcciones citadas, la ESEPA cuenta con un moderno Cuartel de Alumnos, distribuido conforme a la norma M- 1500 del Ministerio de Defensa (módulos independientes de 6 camas, con aula de estudio para cada 2 módulos) y con capacidad para 600 alumnos; un edificio para Recreo Educativo del Marinero (REM) que incluye todo tipo de servicios de apoyo para el tiempo libre (cafetería, salón de actos, vídeo, fonoteca, biblioteca recreativa, gimnasio, etc.); y una zona de Habitabilidad (Comedores, Cámaras, Despensas y Pañoles) ubicada en la anterior Prisión Naval que, tras su remozado y adecuación, ha pasado a convertirse en un edificio emblemático de la Escuela, por la modernidad de su equipamiento, la racionalidad de la distribución y, sobre todo, por su colorido y luminosidad.

Todo ello, unido a la existencia de cómodos aparcamientos, diversos campos de deporte, una amplia "Plaza de Armas" para actos militares y una adecuada infraestructura vial con múltiples espacios verdes (sólo está construido un 15% aproximado de la superficie total), hace que la Armada pueda y deba sentirse orgullosa de este Centro docente, verdadera admiración de las múltiples autoridades y comisio-

nes que la visitan, por su diseño, medios y concepción didáctica.

TIPO DE FORMACION

Además de la formación técnica, la ESEPA trata de conseguir para sus alumnos una preparación humana, física, militar y marinera que posibilite la **formación integral** que se requiere del recurso humano como Apoyo fundamental de la Fuerza.

Esta preocupación y responsabilidad alcanza su punto más crítico con los nuevos Militares de Empleo de Categoría Tropa y Marinería Profesional (ya van 3 promociones), con los cuales se tiene el compromiso asignado de dicha formación integral, al suplir al CIM en todas las funciones que con ellos llevaban a cabo durante el período de Instrucción. Hasta el momento se está muy satisfechos de los resultados obtenidos. No puede olvidarse que estos marineros de hoy día son la base de la Marina de mañana...

JEFATURA DE ESTUDIOS

En el ámbito de la misión genérica de la ESEPA, a su jefatura de Estudios le compete la formación y el adiestramiento sobre las plantas propulsoras y auxiliares, y los sistemas generadores y de distribución de la potencia eléctrica de los BUT's.

Al frente de esta Sección, núcleo de la Escuela, se encuentra el CF. del Cuerpo General de la Armada, D.

Claudio Aldereguía Couceiro, antiguo profesor de la Escuela Naval Militar, Especialista en Motores de Combustión y con la Aptitud de Técnicas Pedagógicas.

Además de las ramas de Enseñanza para Oficiales, Suboficiales y Marinería Profesional, de esta jefatura depende el área de Instrucción, responsable de la programación y control de las actividades marineras, militares, deportivas y de tiempo libre del Batallón de la Escuela, formado por las Brigadas de Alumnos (cuyo número puede oscilar entre los 150 y los 600 alumnos) y la de Dotación (alrededor de 120 asignados, en los últimos reemplazos).

MODULOS

Profundizando algo más en estos medios materiales para la docencia, ya enunciados por el Comandante-Director, revisaremos los aspectos más importantes de los módulos, en cuanto a contenido y actividades:

- * En el MODULO DE VAPOR se instruye al personal en el manejo del control "Hagan" (Fragatas DEC) y de los equipos y componentes de los circuitos de vapor y cajas de engranajes.
- * El MODULO DE MOTORES cuenta con una reproducción casi exacta de una Cámara de Motores de patrulleros (en funcionamiento real) y, sobre todo, con dos bancos de prueba (de hasta 5.000 HP) en los que los alumnos conducen y analizan las prestaciones y condiciones de los motores previamente recorridos o reparados.
- * El MODULO DE ELECTRICIDAD tiene diversos medios y equipos que le permiten la instrucción sobre Máquinas eléctricas, Sistemas de Control, Cuadros de Distribución, Electrónica básica y digital y Equipos de Navegación.
- * El MODULO DE FRIO (quizás el aula más diversa y completa existente en España, para enseñanzas teórico- prácticas, sobre la materia) instruye y adiestra en el análisis de las condiciones de trabajo, y el mantenimiento y resolución de averías de los diferentes sistemas (plantas frigoríficas, aire acondicionado, líneas domésticas, etc.).



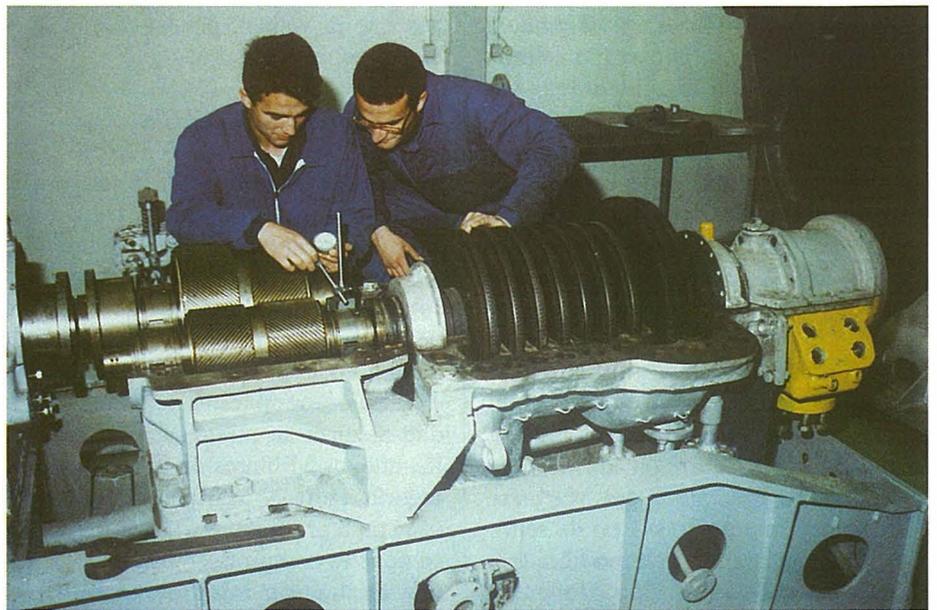
El Comandante-Director y los jefes de Sección.

* Y el MODULO DE SIMULADORES, que es responsable del adiestramiento en la toma de decisión, normal o en emergencia, para el manejo y mantenimiento de las estaciones de control (propulsión, auxiliares, electricidad, etc.) instaladas a bordo del "Príncipe de Asturias" y las Fragatas FFG, o las Corbetas "Descubierta". Cada tipo de barco es apoyado por una instalación básicamente parecida: consolas, registrador de datos, simulador y ordenador central.

Este Módulo, único por su valor y equipamiento, es motivo de permanente preocupación para la Escuela, en cuanto que se es consciente de la importancia pero también del coste que supone mantenerlo actualizado con los nuevos sistemas ya en desarrollo, o en vías de gestación (AOR "Patino", LPD, F's- 100, etc.). Sin ellos, el nuevo concepto de la Armada sobre adiestramiento en tierra del área propulsora, se viene abajo, con unos costes añadidos difícilmente cuantificables pero de indudables efectos a medio y largo plazo.

CURSOS IMPARTIDOS

La amplitud y variedad de las áreas de responsabilidad de la ESEPA, unido a la diversidad de los alumnos que se reciben (por su categoría militar, especialidad de origen, nivel de preparación e incluso país de procedencia) y la diferencia en los objetivos marcados, imponen una gama muy distinta de cursos a impartir. Así, podemos encontrar desde el Curso de Ambientación en Sistemas Propulsores para jefes de Escuadrillas y Comandantes de buques, hasta el Período de Formación Elemental para Marineros Profesionales, pasando por Formación y Especialización de Oficiales y Suboficiales, cursos monográficos para operadores y mantenedores de una gran variedad de equipos y sistemas, Aptitudes de Seguridad Interior, etc. (Como curiosidad debe señalarse la aportación de la ESEPA al proceso de construcción y entrega del Portaaeronaves de la Marina Tailandesa: el próximo año está previsto impartir ciertos cursos básicos a instructores Tailandeses, utilizando el idioma inglés como vehículo intermedio de comunicación).



Tomando huelgos en una turbina de vapor.

Esta diversificación de cursos y materias obliga, a pesar de la ayuda informática, a un importante esfuerzo de planeamiento y coordinación, así como a una considerable carga de trabajo para el "staff" de 1 50 profesores e instructores civiles y militares.

Téngase en cuenta que, a título de ejemplo, el curso 1993- 94 pasaron 2.872 alumnos por esta Escuela. Y que dicho número se verá muy probablemente incrementado el próximo curso con la paulatina incorporación de los Militares de Empleo de la Categoría de Tropa y Marinería Profesional a las distintas fases previstas en la progresión de su carrera.

AYUDANTIA MAYOR

Sus cometidos, comunes al de otras Dependencias de la Armada, son básicos para el cumplimiento de la misión de la ESEPA:

- * Mantiene el nivel y actividad de la infraestructura del Centro.
- * Coordina la acción de los Servicios (Mantenimiento, Aprovisionamiento, Sanidad y Asistencia Religiosa).
- * Dirige el Detall de la Dotación.
- * Controla la seguridad y el armamento del recinto.

El puesto está cubierto por el CF. del CG. de la Armada D. Alberto Lens Tuero, Especialista en Instalaciones de Vapor.

En el desempeño de su cometido acumula la experiencia pasada como Ayudante Mayor del Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol y los años destinado como Profesor en la Escuela de Máquinas.

Actualmente tiene gran importancia la puesta en marcha, seguimiento y comprobación de todos los equipos, sistemas e infraestructuras recién entregados a la Armada con la nueva ESEPA y, por tanto, en período de garantía.

Además, es importante señalar la dedicación burocrática que requiere la dirección de un Detall con personal profesional tan diferente: desde Oficiales Superiores hasta Personal Civil, representado en toda la gama prevista en los cuadros numéricos (titulados superiores, oficiales de arsenales, titulados medios, operarios, administrativos, etc.).

Por otro lado y teniendo en cuenta la escasez permanente de personal de marinería de reemplazo, la Escuela, como otras dependencias de la Zona, se acoge el contrato de servicios de asistencia (jardinería, limpieza, etc.). El sistema está dando buenos resultados, máxime en un centro como éste, con gran superficie ajardinada y un número elevado de edificios dispersos de muy distinta configuración.

Como actividad complementaria, la ESEPA dirige e imparte cursos FIP (de Formación e Inserción Profesional, antiguo PPO), en colaboración con la junta de Galicia. Mediante ellos, como



Laboratorio de electrónica básica.

saben, los marineros de reemplazo de los BUI's de la Zona, reciben voluntariamente una formación profesional (Mecánico, Tornero, Soldador, Etc.) que los cualifica para una posible inserción laboral a la finalización del Servicio Militar.

CENTRO DE INSTRUCCION DE SEGURIDAD INTERIOR (CISI)

Mención aparte merece el CISI de la Armada, por su situación y condiciones actuales.

Originalmente (1958) el CISI se hallaba situado en Cartagena, contando las otras dos cabeceras departamentales con Centros de Adiestramiento (CASI).

En 1985, ya avanzada la construcción y funcionamiento de la ESEPA (levantada en terrenos anejos a los del Centro de Adiestramiento), el CASI del Ferrol amplió sus competencias y cometidos, pasando a constituir oficialmente el CISI de la Armada (en relevo del de Cartagena), como una Sección más de las constituyentes de la nueva Escuela de Energía y Propulsión.

Hoy día es un complejo integrado en el conjunto de la ESEPA física y orgánicamente, anticuado y limitado por el mal estado de algunas de sus superestructuras de campo y por su ubicación respecto al entorno más reciente de la ciudad.

Como misión principal, el CISI está encargado de la Instrucción y Adies-

tramiento del personal de la Armada, en materia de Seguridad Interior (Lucha Contra incendios, Control de Averías y Defensa NBQ).

Además entre otros cometidos que requieren su actuación, el CISI es el asesor del Estado Mayor de la Armada en todo lo referente a su competencia, siendo preceptivo su informe previo a la adquisición de material y equipos y las pruebas anteriores a la recepción.

El Jefe del CISI es el CF. del CG. de la Armada D. FERNANDO BECEIRO YAÑEZ, Especialista en Motores de Combustión.

Muy ligado a la Escuela, en cuanto que fue profesor durante varios años y uno de los expertos que dirigieron el montaje y puesta en marcha de los simuladores para las FFG's y el "Príncipe".

TIPOS DE CURSOS

El CISI imparte tres tipos de cursos bien diferenciados, en cuanto a los niveles y cualidades de los conocimientos perseguidos, independientemente de las categorías militares de los alumnos:

- a) Cursos de aptitud (instrucción y Adiestramiento), programados anualmente y que afectan a los cuadros de mando directamente implicados en la Si (Oficiales de SI, Hombre Clave, Coordinador o Cronista, e Investigador de Averías).
- b) Cursos de Instrucción, como una parte más de los programas de

estudio del personal que luego va a integrarse en el Servicio de Máquinas (Oficiales, Suboficiales, Cabos y Marineros) y que efectúa algún período de formación en la Escuela (Especialidades, Cursos de Acceso, etc.).

- c) Cursos de Adiestramiento o "refresco", que surgen según las necesidades y posibilidades de los BUI's, sin calendario fijo. Suelen ser de duración corta (2 semanas a lo máximo) y de contenido "a la carta" (extintores, equipos respiratorios, motobombas, contraincendios, etc).

PRESENTE Y FUTURO

La práctica asunción de nuevas técnicas, materiales y equipos de SI, provenientes de las experiencias propias y ajenas, unido a la incorporación de nuevas unidades a la Flota, muy alejadas en cuanto a diseño y prestaciones de aquellas otras sobre las que se fraguó la SI en nuestra Armada (décadas de los 50, 60 y 70), hace necesario "tomar un respiro" y pararse a revisar y actualizar la doctrina, procedimiento y medios con los que deben dotarse nuestras unidades a fin de siglo y comienzos del próximo.

El EMA lo ha sentido así y hoy día está en marcha (como indicaba el Comandante-Director) un Plan de Potenciación de la SI cuyos resultados se empezarán a conocer en un plazo corto de tiempo. A este Plan tiene dedicado el CISI, actualmente, toda su atención y gran parte de su actividad, con un esfuerzo considerable por no desatender los cursos programados o peticiones recientes.

Respecto a los medios para la Enseñanza, debe tenerse en cuenta que, a pesar de la actualización de ciertas instalaciones de apoyo en 1988 (al pasar de CASI a CISI), la mayoría de dichas instalaciones y gran parte del material para prácticas de campo datan de 1963. Unido ello a la preocupación por el impacto medioambiental que las prácticas pueden producir, hace que cada vez sea más necesario afrontar la incorporación de las nuevas técnicas e instalaciones de simulación, existentes ya en algunos países aliados, con un elevado rendimiento en cuanto a la calidad y cantidad de la enseñanza impartidas, pero indudablemente de elevado coste. ■

ENTREGA DE MANDO DE LA STANAVFORLANT EN PALMA DE MALLORCA

(por C. Jáuregui)

Desde su constitución en Enero de 1968, esta Fuerza Naval se encuentra encuadrada bajo el mando del Comandante Supremo Aliado del Atlántico (SACLANT), siendo su Comandante (COMSTANAVFORLANT), un Comodoro-Contralmirante elegido entre las diez naciones cuyos barcos han sido asignados a esta Escuadrilla.

En el pasado año y con motivo de los acontecimientos en la antigua Yugoslavia, la STANAVFORLANT ha demostrado una vez más su flexibilidad y capacidad como Fuerza de Intervención Rápida; desplegando en Junio de 1993 sus barcos en el Adriático, integrándose en una Fuerza Combinada, para desarrollar la operación SHARP GUARD, cumpliendo el mandato del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

A lo largo de estos 26 años de existencia, la STANAVFORLANT ha dejado constancia de su eficaz labor en aquellas zonas de crisis de especial tensión, representando la imagen de solidaridad y cohesión existente en la Alianza Atlántica.

ENTREGA DE MANDO DE LA STANAVFORLANT

El pasado mes de Abril tuvo lugar en Palma de Mallorca, la ceremonia de entrega del mando de la Agrupación Naval Permanente de la OTAN en el Atlántico (STANAVFORLANT). Los actos se desarrollaron los días 12, 13 y 14 de dicho mes.

Se escogió el puerto de Palma de

Mallorca principalmente por dos razones. Por un lado, ser la primera vez que la STANAVFORLANT opera en el Mediterráneo, dado que su zona habitual de permanencia es el Atlántico, las especiales condiciones que reúne Palma de Mallorca y al hecho de ser España un país, al mismo tiempo Atlántico y Mediterráneo. Además, indudablemente, esta localidad resulta muy apetecible por su belleza y la buena organización de la que siempre ha hecho gala la Armada en aquella Base Naval.

Presidió estos actos el Almirante Paul David Miller, Mando Supremo Aliado del Atlántico (SACLAM).

Recogemos las impresiones sobre el acto del C.N. don Manuel Calvo Freijomil, quien nos cuenta que asistió a los actos invitado por el Comodoro Maddison - el mando saliente- a bordo de la fragata "Santa María", asignada en ese momento a la STANAVFORLANT, invitación extensiva a los Comandantes de los barcos pertenecientes a esta agrupación naval, allí presentes. El C.N. Calvo nos cuenta que él fue invitado a esta ceremonia por haber participado, en la "SHARP GUARD" como Comandante de la "Reina Sofía". El hecho de participar en estas operaciones conlleva una estrecha relación entre los mandos, pues se pasan por situaciones a veces delicadas, que fomentan la camaradería y una estrecha amistad.

"Desde mi personal experiencia durante el tiempo que estuve al mando de mi buque en esta agrupación, puedo decir que existió siempre una sana competitividad entre todos los

barcos favorecida por el hecho de que al realizar operaciones reales las dotaciones sintieran una mayor responsabilidad, que se traducía en una mayor eficacia en las labores desempeñadas tanto por el personal profesional como por el de reemplazo. De este último quiero resaltar su buen comportamiento y su permanente disponibilidad para cualquier trabajo u operación", nos confiesa el C.N. Calvo.

Volviendo al hilo de los actos celebrados, el día 13 SACLAM invitó a una cena a todos los mandos y subordinados. El día 14, se efectuó la ceremonia de relevo propiamente dicha, en el puerto de Palma, con los barcos engalanados y las dotaciones cubriendo candeleros, mientras en tierra formaban diferentes representaciones de las dotaciones de los barcos de la STANAVFORLANT, incluidos los que en ese momento se encontraban en el Adriático.

Al acto asistieron el Ministro de Defensa español Julián García Vargas, el SACLAM Almirante Millet, el Comodoro Maddison y el Contralmirante Stark, así como los Comandantes de los barcos integrados en la STANAVFORLANT; por parte de la Armada estaban presentes el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo y el Almirante de la Flota Pedro Regalado Aznar.

En resumen este acto ha puesto de manifiesto una vez más la profunda unión y amistad que existe entre las diferentes Armadas de la OTAN y la integración de nuestra Marina con las del mundo occidental. ■

“EL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866 EN EL CALLAO”

(Resultados y conclusiones tácticas y técnicas)

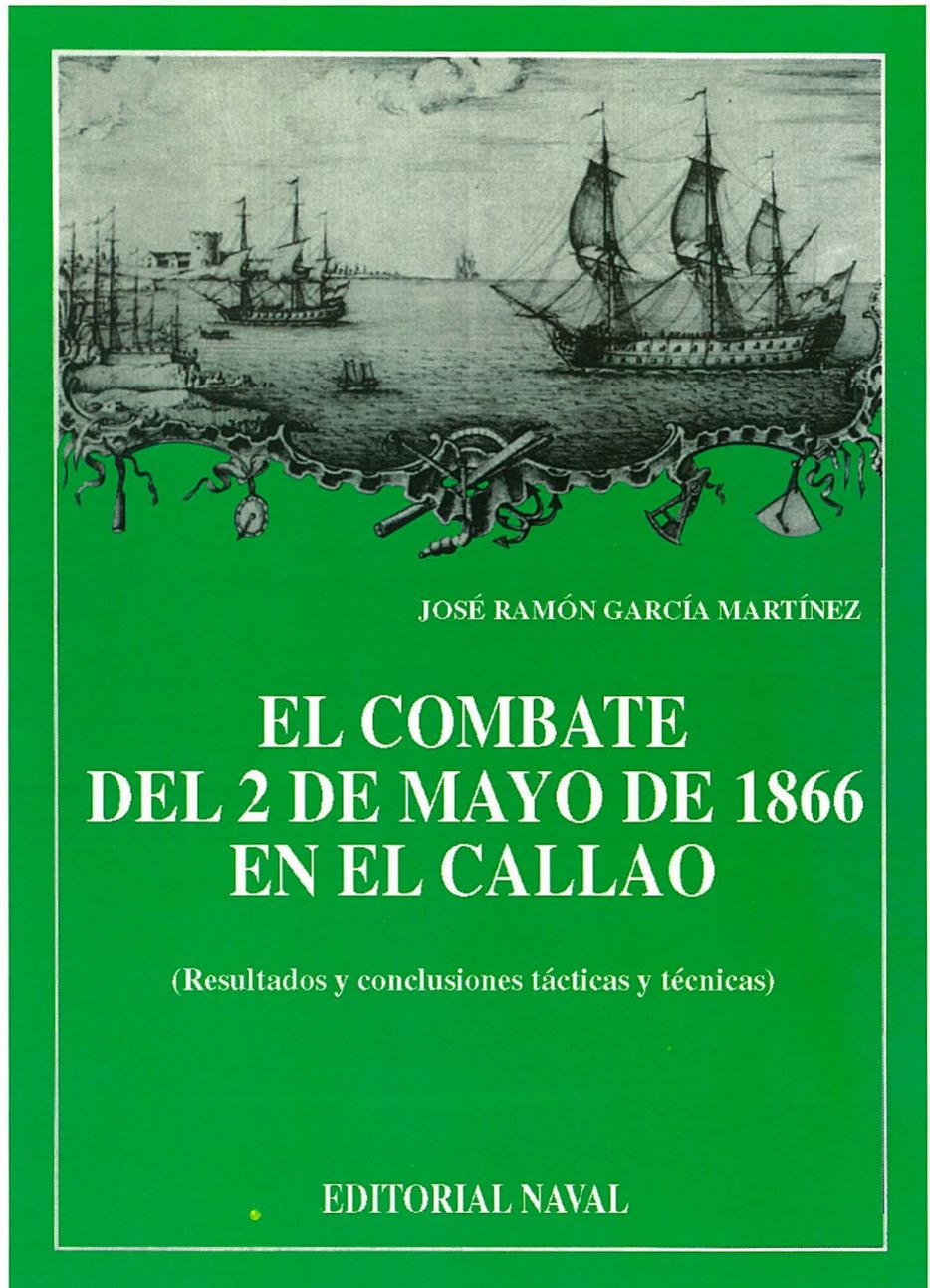
–IX Título de la Colección “Aula de Navegantes”–

Pocos combates tan discutidos como el del 2 de mayo de 1866 en El Callao entre España y Perú destacan en la Historia, pues ésta, con el paso del tiempo, suele colocar las acciones humanas en el lugar que realmente les corresponde. Así se supera el subjetivismo inherente a las opiniones y juicios del momento, cuando ambos bandos en lid autoproclaman su victoria. Pero, a finales del presente siglo, transcurridos más de cien años, todavía se sigue debatiendo quién fue el vencedor en las aguas del Perú: la Escuadra del Pacífico o las defensas peruanas de El Callao.

A partir de este hecho, la meta fijada por el autor resulta ardua y ambiciosa: a través del análisis minucioso de todos los aspectos tácticos y técnicos –enmarcados en la descripción inicial de la situación política y naval previa al enfrentamiento– alcanzar unos resultados y conclusiones que zanjen esta polémica.

Ya entonces este combate atrajo la curiosidad de numerosas naciones, ajenas al conflicto pero espectadoras interesadas en aquel duelo artillero, innovador y puerta de adelantos técnicos incipientes: por parte española, la resistencia y efectividad de uno de los primeros acorazados (la mítica *Numancia*) contra los más potentes cañones del momento, los Armstrong y Blakely, orgullo de las defensas peruanas. El autor nos ofrece una descripción detallada y emocionante del encuentro; sus principales artífices, personajes tan representativos de una época como Casto Méndez Núñez, Antequera, el presidente peruano, general Pardo, o el coronel Gálvez, cobran vida gracias a la minuciosidad de José Ramón García Martínez.

Es, pues, la obra que presenta la Editorial Naval, un estudio técnico, apoyado en una documentación e investigación exhaustiva. Estudio engrandecido por la opinión personal del autor: “Todos, peruanos y españoles, españoles



y peruanos, perdimos con este combate...” este parecer proclama, ante todo, la profunda estima que siente José Ramón

García Martínez por ambas naciones, inmersas entonces en un conflicto que nunca debió existir.



PRESENCIA DE LA FLOTA EN EL MUNDO





Hace algún tiempo que teníamos intención de abrir nuestras páginas al Grupo Alfa de la Flota, pero sus constantes navegaciones y sus cortas estancias en puerto iban convirtiendo este deseo en el clásico tema que se va posponiendo "sine die". En una visita a Rota tuvimos ocasión de charlar con el Contralmirante José Antonio Zea Salgueiro, Comandante del Grupo que nos contó que para enmarcar convenientemente el Grupo Alfa, es oportuno hacer una leve referencia a su antecedente más próximo el Grupo Aeronaval.

La creación del Grupo Aeronaval no solo obedeció a la potenciación del aspecto aeronaval de la flota, sino también a la idea de creación de un grupo naval operativo de carácter permanente como respuesta a una necesidad de acciones inmediatas ante acontecimientos que cada vez con mayor frecuencia se sucedían en el escenario internacional próximo a los intereses nacionales de España.

La transición del Grupo Aeronaval al Grupo Alfa y quizá más que transición el "inicio" de una nueva etapa, comienza con la entrada en servicio

del portaaviones "Príncipe de Asturias", la incorporación de las fragatas clase "Santa María" con los sistemas TACTAS y helicópteros SH-6OB LAMPS, la llegada de los AV-8B, la modernización de las fragatas clase "Balears" y, sin duda, la reorganización de la Flota, la instalación de su Cuartel General en Rota en contacto directo con el núcleo de la Fuerza y la nueva dependencia de la Flotilla de Aeronaves del Almirante de la Flota.

La mayor fuente de los problemas navales se resuelven poco a poco, a lo largo de los años y con la aportación de muchos esfuerzos y de este modo se llegó al Grupo Alfa con mucha historia detrás y que, por otra parte, sigue surgiendo una unidad viva en que la dinámica de cambio de medios, tecnología, etc; obliga a estar siempre buscando nuevas soluciones que permitan emplearlo de un modo óptimo.

Antes de analizar su composición y cometidos hay que recordar que el Grupo Alfa nace como grupo eminentemente operativo de carácter permanente concebido para la ejecución de los planes de operaciones que se le en-

comienden y orientado al logro del primer objetivo de la estrategia naval, el control del mar, naturalmente circunstancial y relativo, con el fin de lograr su libre utilización para los intereses nacionales.

Dependiendo de la misión o cometidos el grupo se compone del "Príncipe de Asturias, buque insignia del C.A. Comandante del Grupo Alfa", una unidad aérea de aviones y helicópteros, una unidad de escoltas de superficie y un buque de aprovisionamiento.

Su exacta composición la determina el Almirante de la Flota y una que podríamos considerar normal sería:

- PA "Príncipe de Asturias" con una unidad aérea embarcada (UNA-EMB):
 - 6 AV-8B
 - 4 AV-8S
 - 5 SH-3D ASW
 - 6 SHW
 - 7 AB 212
- 2/3 fragatas clase "Santa María" con UNAEMB de SH-6OB LAMPS.
- 3/2 fragatas clase "Balears". -Petrolero "Marques de la Ensenada".

En cuanto a las misiones y cometidos que se le podrían asignar podrían ser:

- Ejercer el control del mar en las áreas de responsabilidad que se establezcan.
- Protección del tráfico marítimo español y aliado. -Proporcionar apoyo a convoyes propios o aliados. - Apoyar las operaciones anfibas del Grupo Delta.

En los últimos años el mundo ha cambiado profundamente y nos encontramos en un período de grandes incertidumbres, en casos debidas precisamente a este nuevo entorno mundial.

La respuestas a estas crisis requiere gran flexibilidad y nuevo empleo de las fuerzas.

De modo que sin perder su entidad y teniendo siempre como prioritarias las misiones tradicionales ante expuestas, es necesario adaptarse a los nuevos tiempos y ser lo suficientemente flexible para cumplir posibles misiones que se asignen en este nuevo entorno.

Mayor preparación en operaciones combinadas y conjuntas, presencia avanzadas para

ayudar en la resolución de las crisis, operaciones de evacuación de combatientes y no combatientes, etc.

El Grupo Alfa es, hoy por hoy, un elemento esencial de nuestra defensa nacional y una importante contribución española a la Alianza Atlántica.

PARTICIPACION ESPAÑOLA EN MANIOBRAS PRINCIPAL ES OTAN

Nos cuenta el contralmirante Zea que entre los días 28 de Abril y 18 de Mayo pasados se efectuaron consecutivamente dos ejercicios principales OTAN, en aguas de interés estratégico nacional, en los que la participación de la Armada y del Ejército del Aire español fue muy importante.

Estos ejercicios permitieron comprobar una vez más la capacidad de la Armada para asegurar el control naval de sus zonas de interés estratégico en el marco de las operaciones de la OTAN, ya que cuenta con bases aéreas próximas, una buena capacidad operativa de sus unidades, y un conocimiento elevado de las características de la zona y tácticas más adecuadas a emplear en cada caso.

EJERCICIO "RESOLUTE RESPONSE" -94

Pedimos al Contralmirante Zea que nos presente de forma breve la estructura en que se fundamenta este tipo d



ejercicios y nos comenta que, se desarrolló en aguas del Atlántico oriental en dos zonas separadas: los accesos al Mar del Norte a través del Canal de la Mancha y los aproches de Poniente al Estrecho de Gibraltar.

Puede ser interesante conocer un poco la estructura normal de este tipo de ejercicios, antes de pasar a describir muy someramente cada uno de ellos.

En primer lugar, para ambientar las operaciones de las fuerzas participantes, se crea un escenario ficticio de crisis o conflicto entre dos o más países imaginarios. Además, para que el adiestramiento de las unidades y los Cuarteles Generales sea el mayor posible, este escenario trata de reflejar una situación "no absurda" en el mundo real, o al menos una en la que las acciones tácticas que se pretenden expe-

rimentar o practicar encajen con cierta lógica. A partir de ahí, las fuerzas operan en la mar como si "en tierra" estuviera pasando lo que el escenario creó y, de esta forma, su trabajo adquiere cierto sentido.

En concreto y en relación con el escenario planteado para el "RESOLUTE RESPONSE"-94 se parte de un estado de tensión entre dos países mediterráneos (VERDE y MARRON) como resultado de profundas diferencias de carácter étnico, económico y político. Como consecuencia de esta situación, el país MARRON inicia una actitud beligerante contra VERDE por lo que éste solicita ayuda a las Naciones Unidas para arbitrar en la disputa; y así, de esta forma tan simple (en reali-

dad el escenario es mucho más complejo y coherente), las fuerzas de la OTAN se ven envueltas, como bando AZUL que apoya al bando VERDE, en una de las situaciones más complicadas de resolver en la mar: la situación de crisis.

Al Almirante del Grupo Alfa le tocó ejercer el mando AZUL en el area de IBERLANT para lo cual contó con las siguientes fuerzas:

- El Grupo ALFA formado por el portaaviones "Príncipe de Asturias", las Fragatas "Asturias", "Balears" y "Victoria" y el petrolero "Marqués de la Ensenada".
- Un Grupo de Escoltas multinacional formado por 6 fragatas y un petrolero portugués, la fragata "Extremadura" y las Corbetas "Cazadora" y "Vencedora".
- Apoyo en misión antisubmarina de un submarino nuclear de los EEUU, que luego no se pudo materializar por tener que atender el USS "San Juan" otros compromisos.
- Apoyo aéreo de combate y de vigilancia en tierra.

Participaron también en el ejercicio, como parte del bando AZUL, las siguientes unidades:

Transportes de Ataque "Aragón" y "Castilla" con una Agrupación Táctica de Infantería de Marina, integrados en una fuerza multinacional anfibia. Unidades de Guerra de Minas: "Guadalmedina", "Guadalete", "Genil", "Odiel", "Sil" y "Miño". Así como otros buques, el "Contramaestre Casado" y el Patrullero "Vigía", que prestaron una inestimable colaboración como parte del dispositivo de Control de Tráfico Marítimo que, para protección del tráfico mercante propio y de VERDE, se organizó desde los primeros momentos de la crisis.

Dentro del bando oponente se integraba el submarino "Delfín" y el buque "Alerta" que actuaba como buque de inteligencia del bando MARRON.

Los aviones del Ejército del Aire, basados principalmente en Morón, tuvieron una importante participación, actuando por ambos bandos tanto para dar apoyo a la fuerza naval AZUL como para simular ataques integrados en el bando MARRON.

El Almirante Zea nos cuenta que en este ejercicio RESOLUTE RESPONSE participaron un total de 94 buques de las siguientes nacionalidades: Holanda, Francia, Alemania, Bélgica, Portugal, Reino Unido, Estados Unidos, Dinamarca, Canadá y España.

En cuanto al desarrollo del ejercicio, el Contralmirante Zea nos comenta que se trataba de someter a las fuerzas participantes a todas las situaciones propias de un conflicto de media intensidad, para lo que el ejercicio se dividió en las siguientes fases:

En una primera fase, en la que el nivel de tensión se mantenía bajo y no se esperaban acciones violentas por parte del bando MARRON, se realizaron una serie de ejercicios tácticos avanzados para consolidar la capacidad de operación conjunta de los "Task Groups" ya formados a la vista de un futuro que se avecina sombrío. Esta fase duró desde el día 28 de Abril hasta el 2 de Mayo.

Cuando la tensión fue creciendo en intensidad, y empezaron a no poder descartarse ataques sin previo aviso por parte del país MARRON, finalizó la fase de adiestramiento avanzado y comenzó un período de vigilancia y control naval de la zona para tratar de localizar, seguir y estar en condiciones de actuar sobre las unidades MARRONES cuando así se ordene.



Este cometido es típico durante la llamada "gestión de la crisis", en ella, se supone que los gobiernos están realizando esfuerzos diplomáticos para resolver los problemas por vía pacífica, mientras las fuerzas están en la mar listas para ejercer la necesaria presión o tomar las medidas de fuerza que pudieran ser necesarias en apoyo de la gestión política.

Lo complicado de esta situación es, precisamente, que los mandos navales no pueden iniciar acciones de ataque que pudieran perjudicar las negociaciones provocando una "escalada" no deseada de la crisis, aunque, por otro lado, deben tomar las medidas necesarias para defender a sus unidades ante un posible ataque sin previo aviso por parte del país enfrentado, que puede querer así buscar una superioridad militar inicial que le permita llevar adelante sus aspiraciones.

Esta fase de "crisis", con un grado de hostilidad creciente, se mantuvo desde el 2 hasta el 9 de Mayo.

En una tercera fase, se supone fracasada la actividad diplomática y se declaran las hostilidades; aunque parece paradójico, las cosas se simplifican para los mandos en la mar que ya no deben dedicarse a intentar adivinar las intenciones enemigas tomando las medidas necesarias para reducir al mínimo los efectos de un primer golpe: a partir de este momento les es permitida una defensa "activa" para la consecución de los objetivos militares ordenados.

Esta fase comenzó el día 9 y para el Grupo ALFA duró solamente dos días ya que en la noche del 10 fue relevado

por una "Task Group" holandesa abandonando este ejercicio para integrarse en el "DYNAMIC IMPACT 94" sobre la misión encomendada el Almirante del Grupo Alfa nos comenta que la misión consistió en ejercer el control naval en IVERLANT (desde el Estrecho de Gibraltar hasta unas 200 millas al poniente del Cabo San Vicente) enfocado a la protección del tránsito de convoyes de los países AZUL y VERDE desde el Atlántico al Mediterráneo.

El adiestramiento que se pretendía obtener era muy variado, pero fundamentalmente se centraba en practicar la integración y el trabajo conjunto de fuerzas multinacionales de la OTAN en las áreas de:

- Defensa de las líneas de comunicación marítimas
- Control naval de zonas restringidas
- Procedimientos de gestión de la crisis
- Procedimientos generales de guerra en la mar.

EJERCICIO "DYNAMIC IMPACT 94"

Este ejercicio tuvo la particularidad de que se llevó a cabo exactamente en el Mediterráneo Occidental (desde Italia hasta la parte oriental del estrecho de Gibraltar). Eran por lo tanto ejercicios enlazados, con las mismas fases y fines de adiestramiento (excepto una tercera fase en la que se planteaba un ejercicio de enfrentamiento general).

Así pues, al igual que en el anterior, se trataba de ejercitar el control naval de la zona de operaciones enfocado a la gestión de la crisis y a la defensa del tráfico marítimo propio.

La participación española fue muy similar a la del ejercicio anterior a la que se agregaron las siguientes unidades: las corbetas "Descubierta" y "Diana", que se integraron en un grupo multinacional con mando italiano; los patrulleros "Ordoñez" y "Quiroga"; los submarinos "Tramontana" y "Marsopa"; aviones del Ejército del Aire operando principalmente desde Morón, Albacete y Palma, y la Zona Marítima del Mediterráneo como componente esencial del dispositivo de control de tráfico marítimo.

El ejercicio se dividió en tres fases principales: en una primera fase de adiestramiento avanzado, similar a la desarrollada en el ejercicio anterior, entre los días 4 y 7 de Mayo.

Se entró, posteriormente en una segunda fase, de gestión de crisis, entre los días 8 y 14 de Mayo (durante esta fase, en la noche del 10, se incorporó el Grupo Alfa) el Contralmirante Zea nos comenta que, como los ejercicios RESOLUTA RESPONSE y DYNAMIC IMPACT tenían un desarrollo similar pero desfasado en el tiempo, el Grupo ALFA hubo de pasar de una fase de hostilidades -en la que ya se encontraba en el primero de ellos- a una situación de tensión controlada en la que todavía se encontraba el segundo lo que hizo necesario un esfuerzo de mentalización importante para "volver atrás los cerebros" y no provocar una escalada de la crisis en la primera oportunidad.

Una tercera fase (del día 15 al 18) en la que el ejercicio sufrió un vuelco total para plantear un enfrentamiento general entre dos fuerzas de capacidad equivalente:

Finalizado el día 14 el ejercicio de tensión progresiva planteado en las dos fases anteriores (las hostilidades habían sido declaradas a partir del día 13), todas las fuerzas participantes en el ejercicio se red desplegaron para formar los siguientes bandos:

Un bando MARRON, bajo mando del ALGRUPALFA, compuesto por los siguientes grupos:

- El Grupo ALFA, reforzado con las Fragatas USS "Carr" y HMS "Coventry".
- Un grupo multinacional con mando subordinado italiano formado por el portaaviones HMS "Ark Royal", 7 fragatas y un petrolero.
- Los patrulleros "Quiroga" y "Ordoñez".
- Un submarino nuclear, el USS "Archerfish", en apoyo del ALGRUPALFA.
- Varios submarinos convencionales.
- Aviación basada en tierra.

Un bando VERDE compuesto esencialmente por el portaaviones USS "Saratoga" con su escolta de cruceros y destructores y varios grupos de escoltas, además del submarino nuclear USS "Boston", varios submarinos convencionales y también aviación basada en tierra.

El ejercicio consistía en que cada uno de estos bandos debía, en una situación de guerra declarada, proteger un convoy propio, destruir al convoy enemigo y efectuar acciones de ataque sobre territorio enemigo.

La idea de la maniobra del ALGRUPALFA, como Mando Táctico de las fuerzas de superficie MARRONES, fue la de "destruir" al grupo del "Saratoga" antes de que éste tuviera oportunidad de atacar a los convoyes propios, para lo cual se planea una acción envolvente de ataque agresiva y rápida desde el primer momento.

Después de este primer ataque, el esfuerzo de volcaría en la protección directa de los convoyes propios y la búsqueda del convoy enemigo para su destrucción.

La fase se desarrolló conforme a lo planeado, y podemos decir que el "Saratoga" fue atacado, el convoy enemigo rápidamente destruido y que de los convoyes propios uno de ellos llegó a su destino sin ser localizado por el bando VERDE.

CONCLUSION

Lo más interesante de estos ejercicios es que, exceptuando la última fase del DYNAMIC IMPACT que pretendía un adiestramiento siempre necesario en los procedimientos de combate en una guerra general, fueron planteados en un marco realista.

En ellos pudo observarse y analizarse la capacidad real de la OTAN para hacer frente a situaciones "posibles", y en ellos ha quedado patente la capacidad de la Armada para cumplir sus compromisos en la defensa de la Organización Atlántica, particularmente en sus zonas habituales de trabajo.

Es importante destacar el importante papel de las fuerzas aéreas en el apoyo a las fuerzas navales en zonas próximas a costa.

Deseamos agradecer al Contralmirante José Antonio Zea Salgueiro sus muchas atenciones y el tiempo que nos ha dedicado en favor de nuestros lectores. ■



JORNADAS DE HISTORIA MARITIMA SOBRE LA ORDEN DE MALTA

Entre los días nueve y once del pasado mes de mayo han tenido lugar las X Jornadas de Historia Marítima, sobre el tema la Orden de Malta, la Mar y la Armada. Sus organizadores han sido el INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, la ASAMBLEA ESPAÑOLA DE LA S.O.M. DE MALTA, y el INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICOS Y HOSPITALARIOS DE LA ORDEN DE MALTA, DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID.

En el marco incomparable de la Sala de Exposiciones del Museo Naval se instaló la mesa presidencial entre dos banderas históricas: la de la Escuela Naval Militar que jurara en su día S.A.R. el Conde de Barcelona (q.p.d.), Bailio Gran Cruz de Honor y Devoción de la Orden de Malta, y una bandera de tope correspondiente a un navío melitense, propiedad del Museo.

El acto inaugural estuvo presidido por el Almirante de la Jurisdicción Central, VA. don Justino Antón Pérez-Pardo, en representación del AJEMA; el Embajador de S.O.M. de Malta en España, Vizconde de Vinhal; el Vicerrector de Profesorado de la Universidad Complutense de Madrid, don Rafael Puyol Antolín, en representación del Rector Magnífico, don Gustavo Villapalos Salas; el Marqués de Campo Real, Presidente de la Asamblea Española de la S.O.M. de Malta; y el Conde de Lucena, Director del Instituto de Estudios Históricos y Hospitalarios de la S.O.M. de Malta de la Universidad Complutense de Madrid, que actuaría de moderador en las Jornadas.

El CA. don José Ignacio González-Aller, en su condición de Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, dió la bienvenida a los asistentes señalando la estrecha unión secular entre las armadas de la Religión de San Juan y de España bajo los pliegues de la bandera de la Orden que, el tiempo, los vientos marinos y tal vez el humo



De Izda. a dcha.

D. Hugo O'Donnell, Embajador de Malta, AJUCEN, Vicerrector D. Rafael Puyol, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

del cañón, han estropeado físicamente, pero enriquecido histórica y emotivamente, y ante cuya cruz octogonal, símbolo a la vez de la Redención, de las ocho Bienaventuranzas y de las correspondientes "lenguas" o naciones que la componían, tembló el infiel y esperanzaron el cautivo y el pobre, que siguen siendo los señores a quienes los caballeros de Malta sirven hoy en día.

Inauguradas las Jornadas, se inició la Primera Sesión bajo el lema **DOS ALIADOS SECULARES**, dedicada a las relaciones navales estrechísimas entre los reinos que llegarías a formar España primero, y la propia Corona de España después, de un lado, y de otro el Gran Magisterio de la Orden; a través de los medios y la organización naval respectivos.

La ponencia de apertura, con el título **La Orden de Malta y la Armada, una vinculación histórica**, correspondió al Coronel Auditor y Director de la Revista de Historia y Cultura Naval, don José Cervera Pery, quien disertó,

con el conocimiento y amenidad que le caracterizan, sobre las numerosísimas campañas mediterráneas conjuntas.

Tras un breve descanso tuvo lugar una mesa redonda dedicada a las fuentes para el estudio de una historia común, en la que participaron, el propio moderador, don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Director del Instituto de Estudios Históricos y Hospitalarios de la Orden de Malta, de la Universidad Complutense de Madrid, que versó sobre **La Orden de Malta en las colecciones documentales del Museo Naval**; don Valentín Céspedes Arechaga, Investigador y miembro del Archivo Histórico de la Asamblea Española de la S.O.M. de Malta, sobre las **Aportaciones inéditas a una historia común**, con especial referencia a los fondos del Archivo Histórico Nacional; y don Antonio de la Vega Blasco, Capitán de Fragata y conocido investigador naval, que hizo lo propio sobre **Los marinos del Museo**



El Coronel Cervera Pery en un momento de su exposición.

Naval, interesantísima referencia a la colección de retratos de marinos sanjuanistas.

Tras un animado coloquio se dió por terminada esta Primera Jornada.

La Segunda Sesión correspondiente al Martes, 10 de mayo, estuvo dedicada a **LO MELITENSE EN EL ARTE**, en ella don Hugo O'Donnell aclaró la razón de haber escogido como ilustración y símbolo de estas jornadas la rota Cruz aparecida en Lacada Point (Irlanda del N.), perteneciente a un Caballero Sanjuanista que pereció en la galeaza "Girona", una de las naves que se perdieron en la Jornada de Inglaterra de 1588, impresionante símbolo presente no sólo en las victorias de España, sino también en los fracasos y adversidades, y a la vez una auténtica joya de arte.

Tras esta intervención tuvo lugar una mesa redonda consistente en una serie de aportaciones inéditas sobre aspectos artísticos singulares a los que el mecenazgo de la Orden, su respeto por la conservación patrimonial o la propia inspiración, dieron un notable impulso en España como en el resto de Europa.

Inició la ronda de actuaciones el Teniente Coronel de Sanidad don Manuel Gracia Rivas, Subdirector del Centro de Estudios Borjanos de la Institución Fernando el Católico, y conocido investigador, con una aportación sobre los **"grafiti"** del palacio de Amabel, dibujos que revelan un notable conocimiento náutico y artístico, que captó totalmente el interés de la audiencia que se manifestó, acto seguido, en múltiples preguntas.

A continuación, correspondió el turno a los representantes del Archivo Histórico de la Asamblea Española de la Orden de Malta, nacido hace diez años por iniciativa de su actual directora doña María del Carmen Aréchaga y Rodríguez-Pascual, asistida por un grupo de jóvenes entusiastas que a lo largo de este tiempo lo han con-

vertido en un órgano asesor interno de la propia Asamblea y una intuición abierta a investigadores de dentro y fuera de la Orden.

Doña María del Carmen Arechaga trató sobre **El "Caballero del Reloj", por Ticiano; ¿un personaje desconocido?**, sugestivo intento de aproximación a una de las identidades más cuestionadas de la historia del Arte.

Don Carlos Sangro Gómez-Acebo hizo un docto análisis sobre el **Estudio de la identidad de la talla de un caballero orante**, recientemente aparecida, y los investigadores don Juan Alejandro Magaz Van Nes y don Diego Gamazo de Roux, actuando como portavoz del primero, dieron a conocer su trabajo sobre **La iglesia de la Vera Cruz de Segovia**. Finalizando la sesión con el correspondiente coloquio.

El miércoles, 10 de mayo tuvo lugar la Jornada III dedicada al **AYER Y HOY DE LA ORDEN DE MALTA** en la se tocó el gran tema pendiente de la realidad histórica y actual de la actividad religioso-asistencial, escogiéndose para el primer aspecto la presencia de la Orden en el Camino de Santiago, con el eco del recién clausurado

Año Santo aún en nuestros oídos, aunque el espíritu de esta "via sacra" hospitalaria se podía también palpar en cualquiera de las extensas propiedades sanjuanistas en España. Para mejor comprender el segundo aspecto en su totalidad, se necesitaba conocer la actual estructura de la Orden, cuyo respeto a la tradición se compagina con la eficacia con que lleva a cabo sus misiones.

Para tratar de estos temas se contó con dos personalidades académicas de gran prestigio, los profesores Caucci y Echevarría, de apretada agenda de actividades, muy difíciles de fichar, aunque para la organización de las Jornadas bastó con indicar a estos caballeros de San Juan, ya que ambos lo son, que era un asunto en el que estaban interesados la Orden y la Armada Española.

El Prof. Dr. Paolo G. Caucci Von Sauken, Presidente del Centro Italiano di Studi Compostellani, expuso con gran amenidad y con el apoyo de excelentes diapositivas el tema **La Orden y el Camino de Santiago**, es decir, la Ruta Melitense Jacobea donde se combinan los aspectos asistenciales con los artísticos, militares y administrativos.

D. Juan Echevarria Gangoit. Cancellor de la Asamblea Española de la S.O.M. de Malta, que entre sus múltiples cargos y dignidades se encuentra el de haber sido Rector de la Universidad del País Vasco, disertó con verdadero arte y conocimiento sobre **La Orden en nuestros días**.

Tras el Coloquio correspondiente, el Almirante Jefe de la Jurisdicción Central dió por clausuradas estas Jornadas, sirviéndose a continuación un cocktail en el propio Museo, auténtica "alma mater" de esa Armada Española que se constituyó a lo largo de todas las actividades y una vez más, en apoyo y sostén de sanjuanistas. ■



Vista general del auditorio.

LA FRAGATA “NAVARRA”

Es la Fragata “Navarra” el último buque entregado por la Empresa Nacional Bazán a la Armada. Atracada en el puerto del Arsenal de la Base Naval de Ferrol, aprovechamos una visita a esta ciudad para charlar, tanto con su Comandante el C.F. Teodoro Leste Contreras, como con parte de su tripulación.

Para el C.F. Leste, la “Navarra” es un barco precioso, y así nos lo confiesa. Nosotros que lo recorremos en su compañía, estamos de acuerdo con su apreciación.

En esto coincidimos con la Interventora General del Estado, Purificación Siteu pues quiso ser ella precisamente la que interviniera su entrega. Le hacía mucha ilusión visitar un barco de guerra y aprovechó esta ocasión.

El C.F. Leste nos cuenta como le

había impresionado tanto el armamento del barco, como lo reducido del espacio destinado a los alojamientos. Llamó su atención también la responsabilidades asumidas por el personal y la profesionalización de éste.

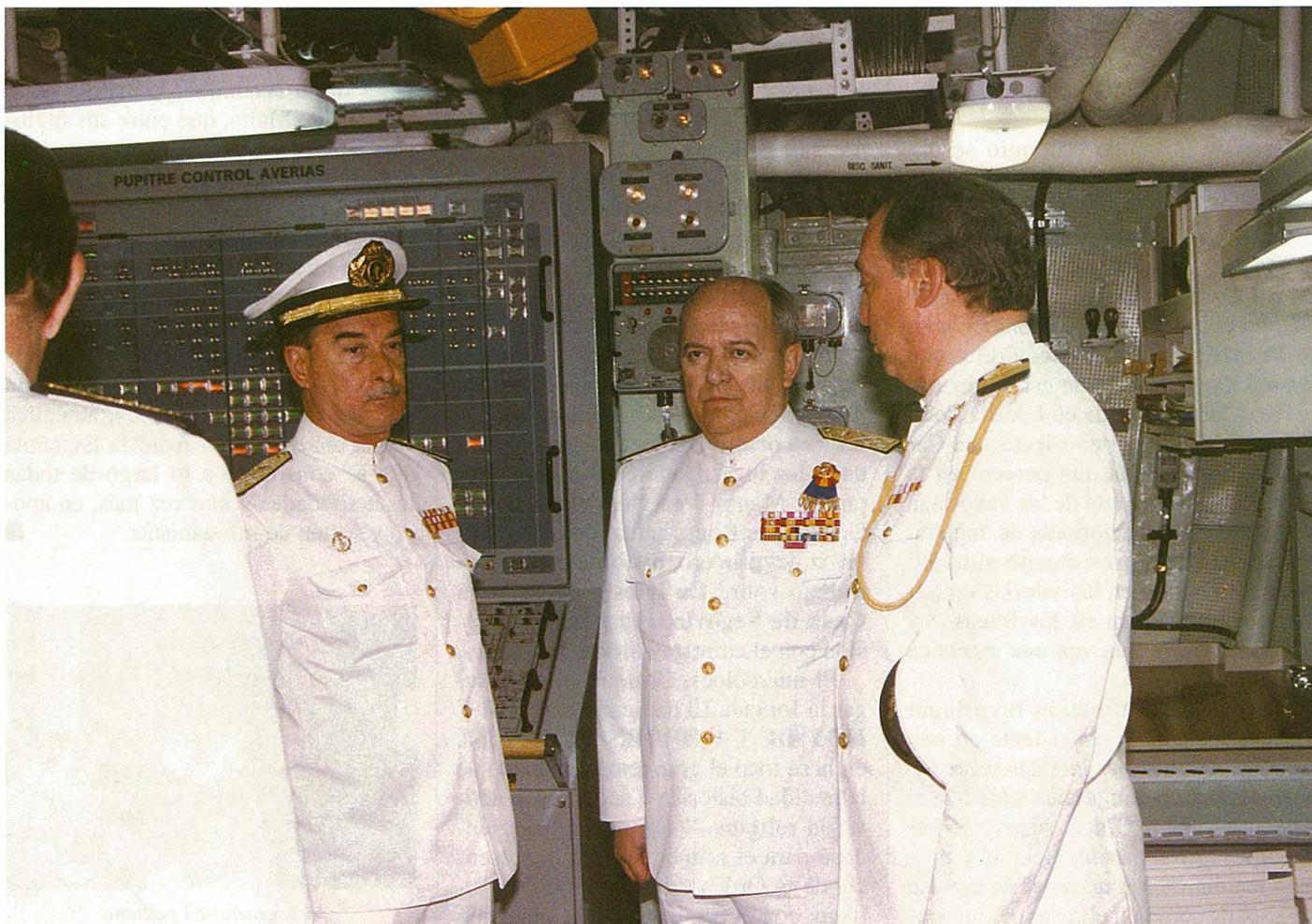
A juicio del Comandante, el personal femenino embarcado tiene un espíritu militar y marinero encomiable, “hay que descubrirse”, nos dice, por su constante afán de superación y no dan ningún problema a bordo. Como anécdota nos cuenta que el día de la entrega del barco tuvo que incorporar a una marinero profesional a la Guardia Militar, pues todas ellas deseaban participar en la misma.

El C.F. Leste se incorporó como comandante de la primera dotación de la “Navarra” en Septiembre de 1993. Piensa que hay una gran diferencia en-

tre aquella situación y la actual, en que ejerce el mando con toda la responsabilidad inherente al mismo. Es cuando de verdad se nota esa frase que tanto se utiliza, pero que no deja de ser una realidad: “la soledad del mando frente a cualquier decisión”.

A nuestra pregunta de si encuentra mucha diferencia entre este barco y los anteriores que le tocó mandar reconoce, que éste es no sólo más grande, sino mucho más complejo, teniéndose que enfrentar al reto de conseguir que sea una unidad eficaz de la Flota. Es consciente, además, del sacrificio económico que la Nación ha hecho para sacar adelante este barco.

Los anteriores buques que le habían tocado mandar eran relativamente viejos, mientras la “Navarra” es totalmente nuevo, es un buque que representa





un paso intermedio entre sus compañeras de clase y la Fragata del futuro.

Resalta ahora, el C.F. Leste, el nivel de nacionalización alcanzado en su construcción, que ha sido elevado, lo que obliga a conseguir el mayor rendimiento operativo de los equipos, siendo necesario para ello estudiarlos en profundidad. Hay una ventaja, y es la posibilidad de mantener un contacto permanente y una información fluida con las empresas constructoras, a fin de conseguir entre todos, los mejores equipos.

El barco ha realizado una salida de cinco días a la mar, dando prioridad a las pruebas de armamento, pertrechos y repuestos. El C.F. Leste nos dice que da mucha importancia, asimismo a la organización, ya que de ella depende la vida futura del barco. El adiestramiento en puerto debe cuidarse lo mismo que en las breves salidas a la mar. En ellas ha podido comprobar que el barco es muy marinero, pues aunque no ha cogido tiempos duros, su comportamiento ha sido francamente bueno. El C.F. Leste resume su pensamiento cuando nos dice que se trata de un barco muy complejo, que exige que la dotación se adapte a él.

El día 1 de Septiembre se harán a la mar para dirigirse a Rota, siguiendo un programa de actividades a desarrollar. En ellas se comprobará el funcionamiento de los equipos y sistemas, realizándose, inicialmente, un adiestramiento individual para posteriormente pasar al colectivo e integrarse finalmente de lleno en la Flota.

CHARLA CON DIVERSOS OFICIALES

Aprovechamos la visita a la Fragata para entrevistar a diversos Oficiales. Lo hacemos en primer lugar al T.N. Javier Albert Pérez, quién nos cuenta que lleva más de un año formando parte de su primera dotación. Su anterior destino fue en una Corbeta y considera que hay grandes diferencias entre los dos barcos: en el tamaño, en una mayor potencia de propulsión, en el sistema de combate etc. Resume su exposición diciendo que "hay que estudiar y trabajar mucho".

El T.N. Iñigo De la Puente Mora-Figueroa, considera que lo tiene más fácil, pues fue miembro de la dotación de quilla de la Fragata "Santa María",

primera de la serie. Piensa que en la "Navarra" se han nacionalizado muchos de los sistemas y se han mejorado los equipos. La tripulación ha podido pasar por barcos similares y esto redundará en beneficio de la eficacia. La nacionalización de los equipos es un hecho muy favorable pues se puede mantener mucho contacto con la casa que los sirve, lo que permite potenciarlos.

El T.N. Diego Villarejo Naveira estuvo de profesor en la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada, ETEA, en la que se quedó al terminar la especialidad de Comunicaciones. Deseaba incorporarse a un "barco puntero", piensa que lo ha conseguido y en la "Navarra" es ahora Jefe de Control del Buque, Oficial de Derrota, oficial de Comunicaciones y responsable de la maniobra de cubierta. Ha realizado diferentes cursos en Rota sobre los equipos del barco.

Piensa que el sistema de comunicaciones ha cambiado mucho, ahora se utiliza el ordenador en lugar de teletipo, para el tratamiento de mensajes. Se trata de un sistema nacional que cuenta con un mayor número de equipos.

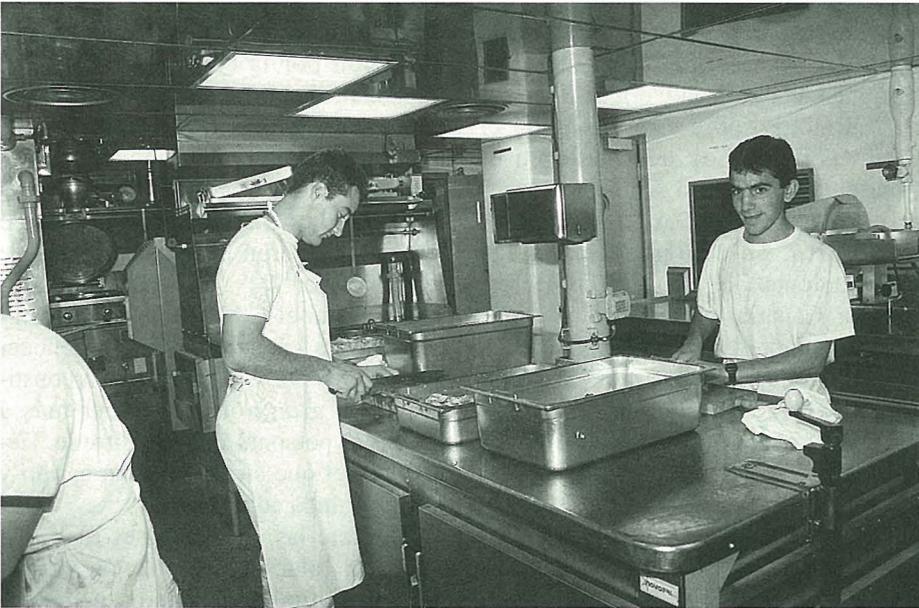
El T.N. José Francisco Del Río Azorín es el Oficial de C.I.C. y de Guerra Electrónica y Control de Información. Se había dedicado al mundo del buceo, hasta que hizo la Especialidad de Electrónica. Los equipos son nacionales y tienen mejoras importantes.

OPINAN ALGUNOS SUBOFICIALES

El Subteniente MA Miguel Francisco Fresneda Vilar, lleva ya 31 años de servicio y ha estado siempre embarcado. Empezó de Cabo Segunda en la BDK- 3, luego pasó a lanchas de vigilancia, más tarde estuvo 12 años en patrulleros y en estos momentos se encuentra embarcado en la "Navarra". Piensa que se trata de un barco muy bueno, nada complejo, y en el que todo se encuentra bien estibado, "todo está a mano", opina. Lleva un mes en la dotación y no se encuentra cansado de navegar, desea permanecer en unidades a flote mientras pueda. Confiesa que es soltero y por ello no le importa moverse.

El Subteniente RA Arcadio Fernández García, empezó su carrera en el





destructor "Ferrandiz", y luego embarcó en la fragata "Alava", crucero "Canarias", transporte de ataque "Castilla", el primero, nos aclara; en el "Dédalo", Flotilla de Aeronaves y por último en la fragata "Navarra". Tiene la familia en Rota.

Piensa que el barco está dotado de una tecnología punta y un sistema de combate complejo, "hay mucho que trabajar", nos comenta. Sin embargo es muy cómodo, ya que todo está procesado y "se ve lo que se quiere ver".

Brigada RT José.A. Torres Audina, empezó su vida en la Armada embarcado en el petrolero "Plutón" y más tarde en el "Teide", posteriormente pasó al "Relampago" y Estación Radio del Estado Mayor de la Armada. De allí a la corbeta "Descubierta" y por último a la "Navarra".

Considera que han cambiado totalmente los conceptos de los equipos de comunicaciones, han desaparecido los teletipos y han sufrido modificaciones. Se encuentra muy agusto y prefiere estar embarcado a estar destinado en tierra. Está casado y su familia se encuentra en Cartagena.

NOS REUNIMOS CON DIVERSOS MARINEROS

Julián Martín de La Sierra, de Guadalajara; David Casamityar, de Jerez de la Frontera; María del Mar Fernández, de Granada; Irene Montero, de Jerez de la Frontera; Jesús Castillo, de Ayamonte; Javier Rodríguez, de San Fernando; Moises Verdi, de Sanlúcar de Barrameda; y Pedro Luis Calvo, de Cariño.

Casi todos proceden de otros barcos similares a la "Navarra" están contentos y deseando salir a navegar, llevan ya siete meses de Servicio Militar y han encontrado muchos amigos. María del Mar, entró el 18 de Enero en la ETEA, donde ha iniciado la especialidad de Operadora de Telecomunicaciones, piensa que en el barco ha tenido tiempo de aprender muchas cosas y considera que los equipos son complejos. Tiene ya ganas de hacerse a la mar.

Desde estas páginas deseamos al C.F. Leste y a toda la dotación de la Fragata "Navarra" unas felices singluras y que vean cumplidos con creces todos sus deseos ¡¡se lo merecen!! ■

LA DOTACION DEL T/A "CASTILLA" CABALLERO LEGIONARIO DE HONOR



Bajo el título “Recuerdo de un viaje”, la Revista Española de Defensa recogió en el núm. 75 del mes de mayo en su Sección “Panorámica” la entrega de una placa conmemorativa de los viajes que los cascos azules españoles han realizado a Bosnia Herzegovina a bordo del Transporte de Ataque de la Armada “CASTILLA”.

El acto tuvo lugar a bordo del buque, en la Base Aeronaval de Rota, y asistieron al mismo el Jefe del Mando de la Legión, General Rafael Reig de la Vega, el Contralmirante Antonio Moreno Barberá, Almirante del “Grupo Delta” de la Flota, el Coronel Francisco Zorzo Ferrer y Comandantes de Buques del “Grupo Delta”.

Hace tiempo habíamos visitado al Comandante del T/A “CASTILLA”, el

C.N. José María Otero Menéndez, pero diversas circunstancias hicieron que el artículo quedase sin publicar.

Ahora aunque con cierto retraso, queremos rendir un pequeño homenaje a la labor callada y sacrificada de la dotación del T/A “CASTILLA”, simbolizando en ella a las de todas nuestras unidades que, día a día, desarrollan una labor callada y eficaz

Charlamos sobre este tema con el C.N. OTERO, hoy destinado en el Cuartel General de la Armada. Durante su Mando en el T/A “CASTILLA” transportó, en cuatro viajes, a las Agrupaciones del Ejército de Tierra, Málaga, Canarias y Madrid.

Nos cuenta el C.N. OTERO que en un primer viaje trasladó a la Comisión Aposentadora de la Agrupación Málaga y en un segundo al resto de la

Agrupación. Todos los viajes se caracterizaron por la gran camaradería reinante, que en muchos casos terminó en una auténtica amistad, así se lo hacía saber al entonces General de División Agustín Muñoz Grandes, General Jefe de la Fuerza de Acción Rápida del Ejército, con lo que expresaba su admiración por la calidad humana del personal, disciplinado, obediente, colaborando en el buque en todo momento y con una moral muy alta. Destaca asimismo el comportamiento del personal de las Agrupaciones a bordo en lo que fueron días inolvidables de convivencia.

Comenta el C.N. OTERO que estas comisiones - le han permitido conocer a mucha gente y que para él ha constituido un gran honor conocer más a fondo al personal del Ejército de Tierra, por el que siente un gran cariño y una profunda admiración.

Durante las navegaciones tuvo que “echar a volar” la imaginación y organizar todo tipo de ejercicios, conferencias, concursos y entretenimientos desde tiro de cuerda, a campeonatos de mus, ajedrez, dominó, etc... para pasar el tiempo durante las largas travesías.

En todas las ocasiones se iniciaban las navegaciones con una copa de bienvenida que daba el barco a los Mandos de la Agrupación y se cerraba con otra que daba el personal de la Agrupación del Ejército.

Un hecho que resultó profundamente emocionante para toda la dotación del T/A “CASTILLA”, fue cuando les notificaron que el Jefe del Estado Mayor del Ejército deseaba nombrar “Legionario de Honor” a las Cámaras de Jefes, Oficiales, Suboficiales y Cabos del buque.

El nombramiento se llevó a cabo en Ronda, en el Acuartelamiento Alejandro Farnesio 4º de la Legión y asistie-



Recepción a bordo del T/A "Castilla" de S.A.R. el Príncipe de Asturias en el puerto de Málaga.



Camino de Split. Agrupación Málaga.

ron, por parte del T/A "CASTILLA", el Comandante y una representación de los Jefes, Oficiales, Suboficiales y Cabos con sus esposas respectivas.

El acto consistió en la celebración de una Jura de Bandera, entrega de los diplomas de Caballeros Legionarios de Honor, y se clausuró con el "Homenaje a los que dieron su vida por España". Resultó realmente emotivo.

Con los actos a bordo del T/A "CASTILLA" culminaron unas relaciones que continuarán a lo largo del tiempo pues, cuando el buque se desguace, la placa conmemorativa de los viajes de las diferentes Agrupaciones del Ejército a Bosnia Herzegovina, seguirán vivas en el recuerdo y en los corazones de los que durante unos días vivieron unas navegaciones inolvidables.

Cerramos el artículo con las palabras que el C.N. OTERO pronunció, en el acto de entrega de la Placa conmemorativa de los viajes a la ex-Yugoslavia a bordo del T/A "CASTILLA" celebrado en la Base Naval de Rota el día 26 de febrero de 1.994.

Excmos. Señores, Señoras, Señores Jefes, Oficiales, Suboficiales, Cabos, Dotación.

Parece que fué ayer cuando en el Puerto de Almería recibíamos a bordo al primer contingente de la Fuerza Expedicionaria de la Legión que, con la misión humanitaria de mantener la paz en tierras de la antigua Yugoslavia, iba a compartir con nosotros, en esa estrecha hermandad que propicia el reducido espacio de un Buque y la inmensa soledad del mar, las singladuras que nos separaban del puerto croata de Split.

Para muchos fué su bautismo de mar, comprobando que no existe tanta diferencia, como en principio podría parecer, entre la vida en tierra, en un campamento, y la de a bordo en la

mar; muchos en sus voluntarias guardias de media pudieron cerciorarse de que tanto en tierra como en la mar las noches son largas en la vigilancia, hermosas en sus silencios e iluminadas por las mismas estrellas.

La hermandad que siempre ha existido entre la Legión y la Armada se vió reforzada, si cabe, con los lazos de franca y grata amistad que surgieron durante la travesía.

Hoy venís a bordo para hacernos el honor de conmemorar con esta placa esa primera misión, y las otras que le siguieron, de apoyo a la vuestra en Bosnia- Herzegovina; un grano de arena el nuestro del que nos sentimos hondamente orgullosos, pero no menos que de este título que otorgásteis a nuestro Buque de Legionarios de Honor, ya que supísteis, en esos cortos espacios de tiempo, grabar en nuestros pechos vuestro aguerrido espíritu y las inextinguibles consignas de vuestro Credo Legionario.

El Panel Historial del Buque "CASTILLA", comenzado en el año 1.628 en que el Patache de Fuego "CASTILLA", perteneciente a la Armada Real de Flandes llevó hacia aquellas tierras

al Tercio de Pedro Sarmiento, y combatió en Dunquerque contra una flota Holandesa, lo hemos querido cerrar hoy con esta Placa que nos habeis ofrecido, recuerdo también del transporte de otro Tercio, el "ALEJANDRO FARNESIO", 4º de la Legión, a tierras en crisis donde desarrollasteis la misión, que se os había encomendado con el buen hacer y espíritu de servicio que siempre os ha caracterizado.

Permítame, Almirante, que siguiendo la tradición marinera y ante el respeto y admiración que sentimos por la labor humanitaria desarrollada por las fuerzas de la Legión en Bosnia- Herzegovina, haga ondear en mis labios la señal que deseamos siempre ver izada en las vergas: BRAVO ZULU. Bien hecho.

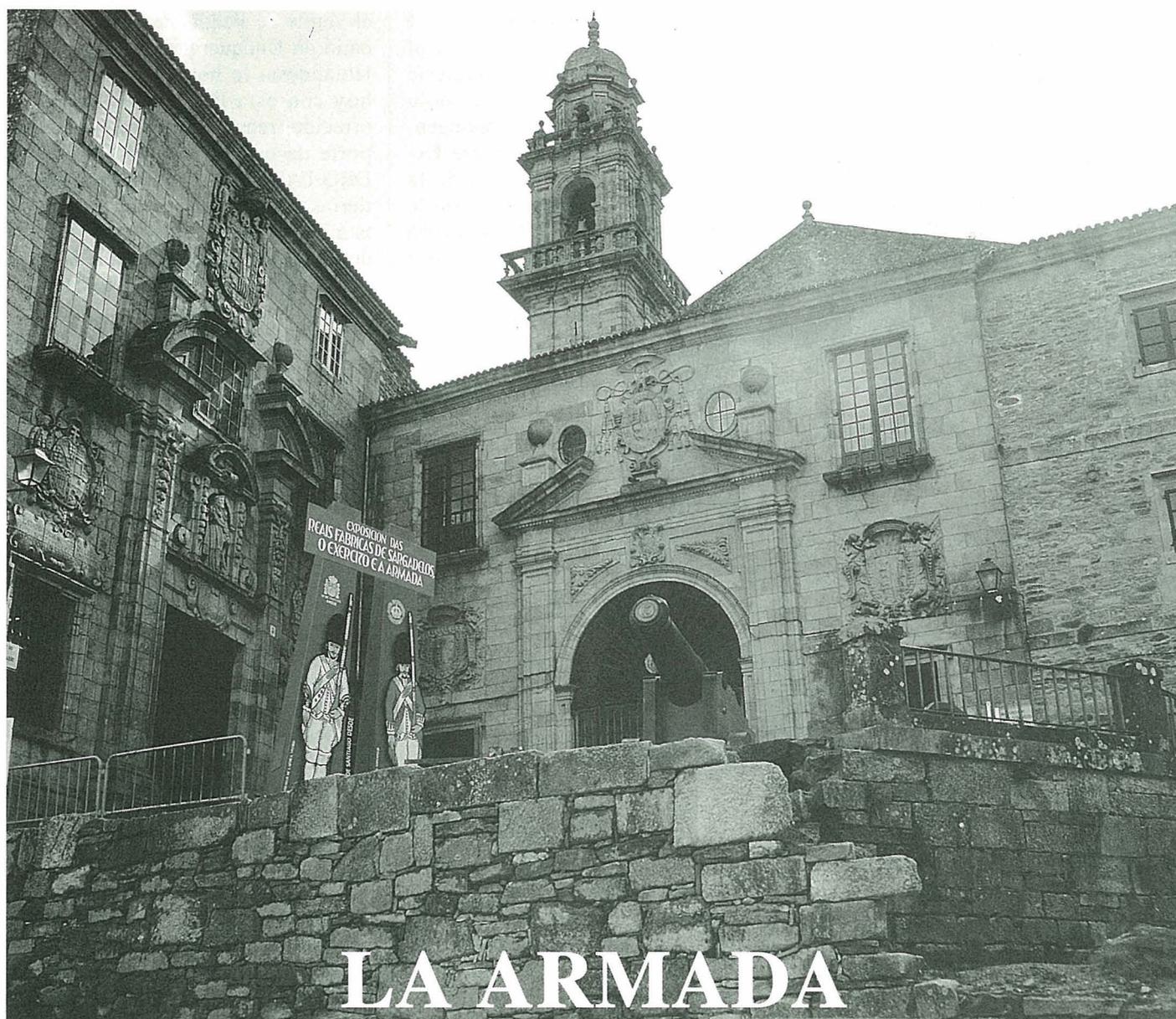
Agradezco el honor que nos haceis y os aseguro que a partir de hoy esta placa nos recordará, no sólo nuestra participación en la misión, sino que además será ejemplo a seguir de compañerismo, bizarría y tantas otras cualidades y virtudes castrenses que adornan a todos y cada uno de los componentes de los Tercios de la Legión y que pusísteis de relieve en todo momento durante el desempeño de la misión.

No puedo finalizar estas palabras sin tener un sentido recuerdo hacia aquellos que han dado su vida en aras del deber, entregando su sangre joven a cambio de la que otros necesitaban para continuar con vida, sin prejuicios de raza, religión o lengua.

Deseo, además, evocar con emoción la memoria del Teniente Coronel ARMADA que fue llamado a servir en filas del Señor de los Ejércitos, con su carácter afable, su sencillez y hombría de bien hizo palpable las palabras del Espíritu de la Muerte de nuestro Credo Legionario "LA MUERTE LLEGA SIN DOLOR Y EL MORIR NO ES TAN HORRIBLE COMO PARECE". Hoy su recuerdo permanece entre nosotros dándonos ejemplo de virtudes militares y fortaleciendo nuestro ánimo para conseguirlas. Hoy, como ayer se une a nosotros para gritar con voz potente y sentida:

VIVA EL REY!
VIVA LA ARMADA!

¡VIVA ESPAÑA!
VIVA LA LEGION!



LA ARMADA Y LAS REALES FABRICAS DE SARGADELOS

Juan A. Rodríguez-Villasante Prieto
TTE. Coronel de Intendencia

El día 10 de mayo, a las 13,30 horas, se inauguraba la exposición "Las Reales Fábricas de Sargadelos, el Ejército y la Armada" en el Museo del Pueblo Gallego (Santiago de Compostela). El Presidente de la Xunta de Galicia, Señor Fraga Iribarne, y el Almirante López de Arenosa, en representación del Ministro de Defensa, hicieron uso de la palabra para resaltar el gran valor de la muestra, así como destacar la importante labor

que, desde dos años antes, inició el Real Patronato de Sargadelos y la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa. La colaboración entre ambas instituciones permitía iniciar un trabajo de investigación en los Archivos Militares, Ejército de Tierra y Armada, imprescindible para el mejor conocimiento de una etapa histórica apasionante: la Ilustración, en la que las Fuerzas Armadas fueron el motor de las tímidas iniciati-

vas industriales del siglo XVIII. Las Reales Fábricas de Sargadelos se presentan como un ejemplo destacado.

La exposición, que será "itinerante", se instaló en Ferrol, en la antigua Escuela de Máquinas de la Armada, en el mes de Junio.

En el ámbito de la Marina de Guerra se encargó el trabajo al Teniente Coronel de Intendencia Juan A. Rodríguez-Villasante Prieto, que transcribió y estudió los documentos del

Archivo General de Marina "Don Alvaro de Bazán" en el Viso del Marqués (Ciudad Real), así como otros papeles y cartografía custodiados en el Museo Naval (Madrid) y el Instituto Hidrográfico de la Marina (Cádiz). Producto de esta investigación es el libro "Las Reales Fábricas de Sargadelos y la Armada (1791- 1861). Las fuentes documentales en los archivos navales militares", escrito por el citado oficial y publicado por Ediciones del Castro (Sada-La Coruña) en este primavera.

También deben destacarse otras obras, editadas con este motivo: "Documentos para la Historia de las R.F. de Sargadelos en el Archivo General Militar de Segovia" del Coronel de Artillería Epifanio Borreguero y "Sargadelos 1798. Un motín en la Galicia de finales del Antiguo Régimen" del Comandante de Sanidad Pablo González-Pola de la Granja. En la totalidad del trabajo se abarcaron hasta ocho temas de investigación por prestigiosos profesionales documentalistas, archiveros y de la historia, entre los que citamos a Pedro López Gómez, Antonio Meijide Pardo, Carmen Vázquez Vaamonde, José Franco y Joan Carmona García.

Esta noticia la cerramos citando los interesantísimos catálogos de la Exposición: un folleto elemental, de mano (32 páginas), y un volumen de cuidada edición, que constituye el completo estudio de la realidad industrial y militar en las Reales Fábricas de Sargadelos, a través de ocho artículos de otros tantos autores, una ilustrada síntesis histórica y el catálogo propiamente dicho de las obras expuestas (184 páginas).

LA ARMADA Y LAS REALES FABRICAS DE SARGADELOS

Las relaciones entre la Armada y las Reales Fábricas de Sargadelos, fundadas por Antonio Raymundo Ibáñez, se desarrollaron prácticamente entre 1791 y 1809, en el ámbito de la política diseñada para la industrialización del Norte de la Península y como apoyo al Arsenal de Ferrol.

La Marina de la Ilustración se caracterizaba por el desarrollo de los principios fundamentales de este movimiento cultural y tecnológico del siglo XVIII: utilidad y ciencia. La utili-

dad se traducía en la Armada por la obtención de un verdadero "poder naval", tal y como luego sería enunciado por las grandes potencias del siglo siguiente: valoración geoestratégica, capacidad para la vida en la mar, fomento de la marina mercante, creación de bases navales y de una potente fuerza de combate. Las precursoras ideas del Marqués de la Ensenada, desde sus "Exposiciones" al Rey Fernando VI, se concretaban luego bajo su gobierno y, con menores pretensiones, en los siguientes reinados, ya en en último tercio del "siglo de las luces": mayor estimación de la Zona Marítima del Cantábrico, creación de academias de pilotos y la matrícula de mar, progresiva libertad del comercio marítimo desde los puertos del norte, construcción del Arsenal de Ferrol con cierta pretensión de modelo en su género y la formación de una gran flota, precisamente vinculada a los Astilleros de Guarnizo (Santander) y del Esteiro ferrolano.

La Ciencia en La Armada del siglo XVIII queda patente tras el gran esfuerzo académico y como norma para solucionar todos los problemas, operativos y de apoyo logístico, entre los que incluimos la extraordinaria demanda tecnológica de los mayores navíos, construidos con madera, de complejísimo aparejo y numerosa artillería. Todo esto generaba unas enormes necesidades de productos industriales y exigía una política de fomento de "materias primas": metalurgia, conservación de montes, etc.

Como suelen decir hoy los economistas: "se daba una singular oportunidad" para establecer un negocio. De manera que Antonio Raymundo Ibáñez, un verdadero capitán de empresa, atento a esta política de la Ilustración militar, traza su estrategia comercial e industrial. Así, creaba compañías marítimas con base en los puertos del Cantábrico y de Galicia, comerciando con productos considerados entonces como estratégicos y armando buques corsarios; luego se introducía en el sector de producción industrial del hierro, con el objetivo de obtener fundiciones destinadas a la Armada y al Ejército de Tierra: Las Reales Fábricas de Sargadelos (Cervo -Lugo). Pero también lo hacía desde la prepotente posición que le dio su ingreso en el Cuerpo del Mi-

nisterio de Marina, con cierto control de los montes próximos a sus fábricas, obtención de tecnología avanzada para los altos hornos e, incluso, "información privilegiada", como hoy se dice. Estas eran las "fortalezas" de su negocio.

Una muestra de la importancia que tenía el acceso al empleo de Comisario de Marina (no consiguió el de Intendente) se puede apreciar en el hecho de que ostentase el uniforme de la Armada en un magnífico retrato, pintado por Goya: destacan la "casaca azul, bueltas, forro y chupa encarnada" y los bordados de "alamares" (cangrejos) "y estrellas en la buelta de la casaca", (sic), según lo preceptuado por la Real Orden de 11 de Mayo de 1787, que reglamentaba las divisas y distintivos del Cuerpo del Ministerio de Marina.

El creador de las R. Fábricas de Sargadelos sentiría también sus "debilidades" y "amenazas", por seguir usando ahora esta terminología actual de los estrategas empresariales: debilidades en sus recursos frente al mercado potencial de la Armada, muy vinculado a las fundiciones de las R. Fábricas de La Cavada (Santander) y la producción propia de los Arsenales de Marina. Sus precios no podían competir y orientó su producción hacia el suministro del Ejército de Tierra, llegando a ser su gran proveedor, a partir de 1794, y único durante la Guerra de la Independencia. Las amenazas principales a sus empresas siderúrgicas provenían del entorno socio-cultural de la Zona: las estructuras forales y derechos de los señoríos en la antigua provincia de Mondoñedo pusieron numerosas dificultades a sus proyectos e, incluso, se consideran como la causa de su muerte violenta durante la Guerra de la Independencia (1809).

Quizá hoy se conozca más a Ibáñez por la creación de su fábrica de loza, al estilo de la de Bristol y contemporánea de la de Pickman en La Cartuja sevillana, pero su genio empresarial y relación con la Armada deben situarse en la referida producción de materiales y pertrechos militares. Su fama se creó y perdura unida a las Reales Fábricas, hasta el punto de que el título de Sargadelos fue el elegido para la tramitación del marquesado que llegó a disfrutar.

ENTREGA DE LA FRAGATA NAVARRA A LA ARMADA

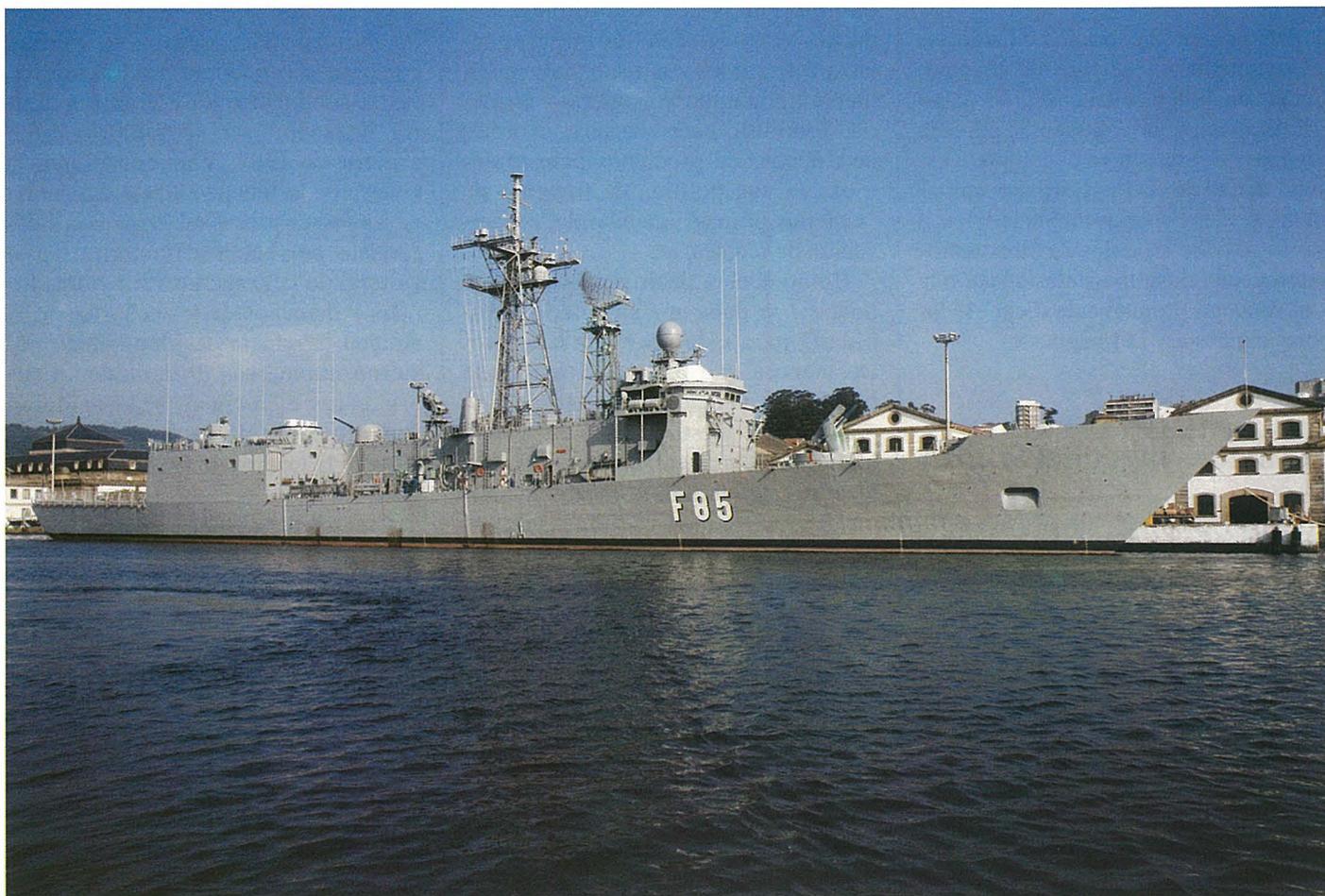
La quinta FFG española incorpora destacadas modificaciones en su Sistema de Combate, así como un incremento importante de su grado de nacionalización.

El pasado día 30 de mayo tuvo lugar en el Arsenal de El Ferrol la entrega oficial a la Armada, por parte de la Em-

presa Nacional Razán, de la fragata F-85 *Navarra*. El nuevo buque de la 41 Escuadrilla fue recibido en un acto presidido por el Amirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico y al que asistieron diferentes autoridades civiles y militares de la Coruña así como de la comunidad que da nombre al buque. La

fragata, quinta de la clase *Santa María*, se distingue de sus predecesoras especialmente en equipos del Sistema de Combate y tiene un grado de nacionalización muy superior a las mismas.

Conforme al tradicional protocolo naval, previamente al comienzo del acto de entrega fue ordenado babor y



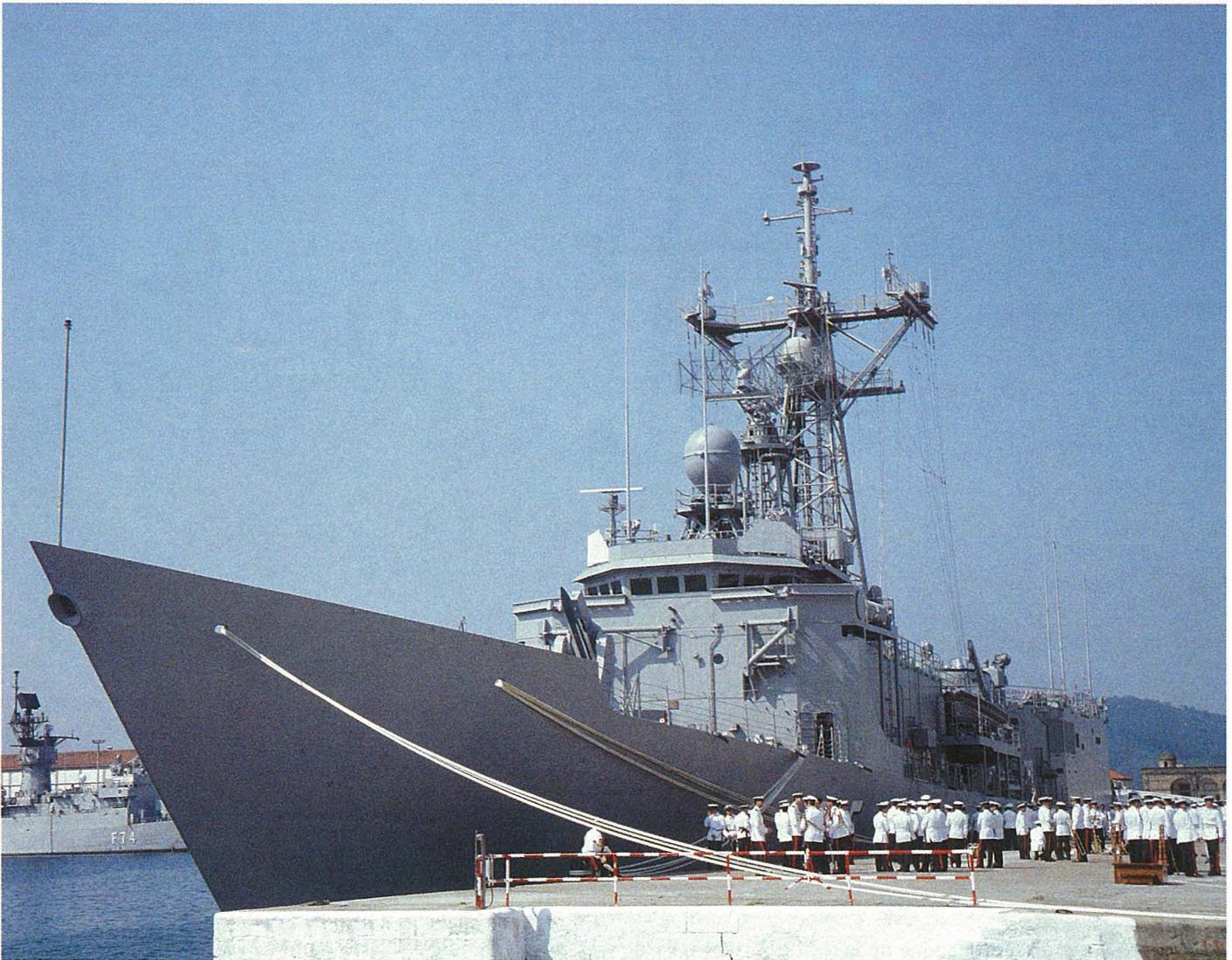


Foto RED.

estribor de guardia en todos los buques surtos en la dársena. Sobre las doce de la mañana llegó al Arsenal el almirante Francisco José López de Arenosa quien, tras recibir los honores de ordenanza, pasó revista a una Compañía del Tercio Norte de Infantería de Marina, con Escuadra, Bandera, Banda y Música y a la dotación de la *Navarra*, formadas en el muelle ante el buque.

Finalizada la revista, el comandante de la nueva unidad, capitán de fragata Teodoro de Leste Contreras y personal de la Inspección de Construcciones y Obras efectuaron la inspección del buque. Acto seguido la Interventora General de la Administración del Estado, Purificación Estesó; el Vicealmirante Jefe del Arsenal de Ferrol, Nicolás Lapique Dobarro; el Director de la Factoría de la E.N. Bazán, Natalio Rodríguez López; así como el comandante de la F-85 y los jefes de la Inspección de Construcciones del Arsenal y del

Negociado Económico de la Inspección, Angel Montero Loyola y Juan López Vigo, procedieron a la firma de los documentos de entrega de la fragata por la E.N. Bazán de la Armada.

El acto continuó con la bendición de la Bandera del buque por parte del Teniente Vicario de la Zona. Realizada la misma, el almirante López de Arenosa hizo entrega de la enseña al comandante de la F-85 quien, una vez solicitado permiso, procedió a embarcar junto a su dotación. Tras formar ésta en toldilla, fue izada la Bandera a popa con los honores reglamentarios y el Contraalmirante Jefe de Estado Mayor de la Zona procedió a dar posesión oficial del mando de la *fragata Navarra* al capitán de fragata De Leste.

Tras ordenar el comandante babor y estribor de guardia y cubrir pasamanos, las autoridades presentes procedieron a embarcar en el buque, donde fue izada la insignia del almirante jefe de

la Zona, finalizando el acto oficial con el desfile de la compañía de Honores.

SEGUNDA SERIE

La fragata *Navarra* forma junto a la F-86 *Canarias* - actualmente en fase de armamento en la misma dársena y cuya entrega está prevista para diciembre de este año- la segunda serie española del tipo FFG. Ambas fragatas nacieron como consecuencia de la decisión del Gobierno de ampliar la primera serie de cuatro *Santa María* adoptada a finales de los años 80. La orden de construcción de la F-85 fue dada en diciembre de 1989, poniéndose la quilla el 15 de abril de 1991. Fue botada el 23 de octubre de 1992, amadrinándola la esposa del Ministro de Defensa, Araceli Pereda. Pocos días después fue anunciado oficialmente el nombre de las dos nuevas unidades.



Foto RED.

Esta fragata es el tercer buque de la Armada denominado *Navarra* y construido en la factoría ferrolana. Con anterioridad llevaron este nombre un crucero de 3200 toneladas, lanzado al agua en 1881, y el acorazado ligero de 5590 toneladas dado de baja en 1955, que había sido botado en 1920 como *Reina Victoria Eugenia*, rebautizándose en 1931 *República* y en 1937 *Navarra*.

La metopa de la nueva *Navarra* se ha formado con el escudo oficial de la Comunidad Foral que le da nombre, sobre dos anclas cruzadas y bajo la Corona Real. El lema del barco será el mismo del Reino de Navarra: "Ex hostibus et in hostes".

Hay que destacar que en esta fragata el grado de prearmamento fue más elevado que en sus predecesoras, alcanzándose en el momento de la botadura un avance en la construcción de aproximadamente un 70 por ciento de la obra total. Por lo que respecta a las pruebas de mar, la primera fase concerniente a plataforma fue realizada los días 27, 28 y 29 de octubre de

1993, con más de tres meses de adelanto sobre la fecha prevista en contrato. Las relativas a Sistema de Combate se realizaron entre el 18 y el 20 de abril pasado.

AUMENTO DE NACIONALIZACION

Precisamente el Sistema de Combate marca una de las principales diferencias entre la fragata F-85 y sus antecesoras de la primera serie. La modificación del mismo no sólo ha permitido mejorar las prestaciones del buque sino que también ha contribuido sustancialmente al aumento del grado de nacionalización que se produce en las dos últimas fragatas FFG españolas respecto a las cuatro primeras.

El sistema de Combate de la F-85 y 86 se ha potenciado aplicando la configuración BSI 8-E, adoptada por la US NAVY desde 1990 a partir de la FFG-61, en lugar de la precedente BSL-7A empleada por las F-81 A 84.

Este cambio supone la actualización de los equipos de la dirección de armas, dirección de tiro y radar aéreo, al igual que en el seguimiento automático de blancos. Así, en los sensores, el radar de búsqueda MK 92 pasa del modelo 2 al 6 y el AN/SPS 49 MOD 5 sustituye al MOD 4. Igualmente el nuevo subsistema integrado detección y seguimiento automático SYS-2 IADT reemplaza al ADT (OL 219). En armas, el SWG-1A "Harpoon" reemplaza a la versión precedente SWG-1. Dentro del apartado de los calculadores digitales de C2, la nueva configuración incluye un UYK-43 y dos UYK-7 en lugar de los tres UYK-7 de los anteriores buques de esta clase.

De acuerdo con el interés por reforzar la capacidad española en electrónica naval, especialmente de cara a futuros proyectos como la fragata F-100, se ha producido un importante esfuerzo de nacionalización en el Sistema de Combate. Así la *Navarra* incorpora las nuevas consolas multifunción CONAN CMC-1 y MK-3000 NEPTU-

NEL, que hacen el conjunto del sistema más potente y versátil; la incorporación de estos equipos, desarrollados como el resto de los nuevos subsistemas nacionales por empresas del Grupo Indra, han permitido un cambio de disposición de CIC, haciéndolo más racional y espacioso.

La industria nacional también ha suministrado la nueva dirección de lanzamiento de torpedos SL/DLT-309 Mod 0; los indicadores de armas CT-102; el convertidor de datos SDC-SA1053; el interrogador IFF IFFG-7; y el designador óptico de blancos MK 24-E Mod 0.

En cuanto a plataforma, la F-85 es muy similar a la anterior fragata, la *Reina Sofía*, en la que ya se produjo un aumento del grado de nacionalización en elementos como turbinas o grupos generadores. No obstante, gracias a la experiencia acumulada durante años por la Armada en el empleo de estos buques, se han incorporado mejoras muy variadas. Por ejemplo se ha añadido a popa un pequeño alerón a ras del agua que mejora el comportamiento hidrodinámico y potencia del buque, permitiendo un ahorro de un 6% de energía.

La F-85 también aporta mejoras en comunicaciones, radar de navegación, sistema interno de TV, sistema informático logístico (13 terminales en red mediante fibra óptica), el sistema de teletipos mediante ordenadores, o la centralita telefónica digitalizada. Igualmente dispone de un sistema GPS integrado, y es la primera fragata que incorpora la nueva giroscópica principal NATO SYNS.

El buque ahora operativo ha aumentado su capacidad de crecimiento futuro hasta un desplazamiento límite de 4200 toneladas (4100 en la F-84), y emplea también nuevas pinturas antiincrustantes, que ahorra sustancialmente labores y tiempos de mantenimiento e inmovilización.

Hay que destacar especialmente que la *Navarra* es el primer buque de combate de la Armada construido expresamente para contar con dotación femenina. Así dispone de un camarote para dos oficiales y de un sollado para 28 marineros mujeres, dividido el último en tres módulos para seis personas, lo que permite una gran flexibilidad de empleo.

Eduardo Medina



VISITAS DE BUQUES A BARCELONA

Pocas veces en la reciente historia marítimo-militar del puerto barcelonés -excepción hecha de las visitas de agrupaciones navales, algunas de ellas verdaderamente memorables- le visitaron una mayor cantidad de buques de guerra de armadas amigas en el corto espacio de un mes como en el pasado mayo. Cuatro buques escuela, tres fragatas holandesas y otras tres unidades auxiliares atracaron en sus muelles, lo que constituye todo un récord.

Los buques escuela fueron el brasileño "Brasil", U-27; el "Carlskrona" sueco, M_04; el italiano "Amerigo Vespucci", A-5312 y el egipcio "El-Nasser", 956. Las fragatas, las "Van Kinsbergen", f-809; "Piet Heyn", F-811 y "Jacob van Heemskerck", F-812. Los auxiliares, por su parte, agrupados bajo dos pabellonas, fueron los norteamericanos "Persistent" T-AGOST-6 y "Wyman", T-AGS-34 y el británico "Fort Austin", A-386.

LOS ESCUELAS

El "Brasil" es una fragata modificada del tipo Vosper Thornycroft Mk10 de las que aquel país posee otras seis unidades (dos con configuración GP: Constituição, F-42 y Liberal, F-43, y cuatro en versión A/S con misil Ikara; Niteroi, F-41; Defensora, F-42; Independencia, F-44 y Uniao F-45) que fueron ordenadas en 1970 y entregadas entre 1976 y 1980 (arbolado de quillas entre 1972 y 1975), de las que las F-41, 42, 43 y 44 fueron construidas por Vosper Thornycroft y las otras dos por el Arsenal de Marinha, en Rio de Janeiro. El buque escuela "Brasil", U-2788, es asimismo de construcción brasileña y se recibió por la armada de aquel país en 1986. Su proyecto original se modificó considerablemente para adaptarlo a su papel de buque es-



Buque escuela brasileño "Brasil", saliendo de Barcelona el 14/05/94.



Buque escuela sueco "Carlskrona", el 20/05/94.

cuela, con mayores necesidades de espacios habitables, reduciéndose al mínimo indispensable su armamento (sólo dos Bofors de 40 mm. y cuatro cañones para salvos), así como sus equipos electrónicos (Racal Decca RMS 1230C, en Bandas E/F; Racal Decca 1226C, banda I), contramedidas ESM (Racal RDL) y directores de tiro (Saab Scania TVT 300 óptico). Su equipo propulsor es asimismo distinto, estando formado exclusivamente por motores diesel contra grupos CODOG en las fragatas.

El sueco "Carlskrona", M-04, es, con mucho, el más interesante de los cuatro escuelas comentados. Hacía casi 30 años que no visitaban Barcelona buques de guerra suecos (los últimos fueron los destructores "östergötland" y "öland"), y el que el "Carlskrona" no deje de ser un buque de guerra (es un minador, también utilizado como "blanco" en ejercicios de torpedos) que ejerce funciones de escuela aumentó, si cabe, la expectación de los medios especializados. El viaje del "Carlskrona" fue en esta ocasión una vuelta al mundo completa que empezó a principios de año (4 de enero), para visitar Agadir, San Bartolomé y Curaçao y, pasando al Pacífico por el Canal de Panamá, islas Galápagos, Honolulu, Tokio, Seúl, Hong Kong, Bangkok, Lumu, Madras, Karachi, Marmaris y Barcelona (última escala), antes de regresar a la ciudad de su nombre (3 de junio).

El "Carlskrona" es la mayor unidad de la actual flota sueca, y fue comisionado en 1982 para emprender su primer viaje como escuela durante el invierno de 1982/83. Su cubierta de minas, de considerables dimensiones, también se utiliza como aula y, de ser necesario, como espacio habitable mediante contenedores especiales; en el viaje que nos ocupa estaba totalmente cubierta con un enjaretado de madera que cubría los raíles de minas. Las grandes portas popes para lanzamiento de minas también sirven como acceso y camino de carga/descarga, a través de dos grúas eléctricas plegables de carril colgado. El armamento (cañones de 57/70 y 40/70 mm) lo componen los dos calibres de uso generalizado en la armada sueca, a fin de que los cadetes estén familiarizados con todos ellos. El CIC puede dividirse en dos zonas independientes, con objeto de enviar amontonamientos y obtener máximos rendimientos académicos. La habitabilidad, muy confortable, está proporcionada para un número variable de la dotación (118 hasta 186 hombres), incluyendo servicios aún poco habituales para nosotros que llaman la atención, como sauna.

El "Amerigo Vespucci" es el mayor buque escuela a vela que existe (más de 4000 toneladas a plena carga) y uno de los más veteranos que sigue aún en servicio (nuestro "Elcano" le "gana" en dos años). Botado en el astillero de

Castellamare di Stabia el 22 de marzo de 1930 está aparejado de fragata con una superficie vélica total de 2800 m². (22.604 pies cuadrados). Probablemente sea uno de los veleros escuela más llamativos del mundo -lo de más bello no deja de ser una apreciación personal- con su casco pintado a franjas horizontales, como los navíos de línea de antaño, y sus barocas y doradas proa y popa.

Llegó a Barcelona bajo el mando del CN. Gabriele Coca en una visita de buena voluntad, previa al comienzo del crucero de instrucción del presente año que comenzará en Lisboa. Dicho viaje comprende visitas a los puertos de Lisboa, Rouen, Edimburgo, Copenhague, Hamburgo, Oporto, Málaga e Isla de Elba, finalizando en Livorno el próximo 2 de octubre.

El egipcio "El Nasser" no es la primera vez que visita Barcelona, pero pese a ello no deja de ser un buque interesante, por lo menos bajo determinados aspectos. No es un buque escuela propiamente dicho, ni tan siquiera un buque de proyecto especial con utilización compartida como puedan ser el "Carlskrona" sueco o el "Pohjanmaa" finlandés.

Es una fragata del tipo Jianghu I, proyectada y construida en la República Popular de China (Hutong, Shanghai), adquirida por Egipto, junto a otra gemela (Najim Al Zaffer), en 1985. Este tipo de fragatas son un desarrollo

del anterior Jiangdong, diferenciándose de aquellas principalmente por su armamento anti-buque (4 SSM Hai Ying 2), en vez de los SAM HQ-61. El armamento artillero original (4 cañones dobles de 100/56mm y de 8 a 12 antiaéreos de 37/63) aunque siga conservando su armamento antisubmarino (dos morteros RBU 1200 y cargas antisubmarinas) y su instalación de minado (capacidad de hasta 60 minas en cubierta). Su interés militar es pues relativo.

LAS FRAGATAS HOLANDESAS

De las tre fragatas dos eran del tipo Kortenaer, tipo de buque que ya están dando de baja y vendiéndolo a otros países (Grecia adquirió tres y posee una opción de compra de otras dos) por lo que su interés se ve muy disminuído. Si acaso hacer constar para el anecdotario que la "Van Kinsbergen", F-809, es una de las dos medio vendidas, por lo que cabrá en lo posible sea su última visita. La tercera fragata, la "Jacob van Heemskerck", similar a las Kortenaer de las que viene a ser una versión antiaérea, sin cañón de 76/62 mm ni helicóptero A/S, se ordenó, junto a su gemela Witte de With, para compensar a la armada neerlandesa por la venta de dos Kortenaer a Grecia cuando aún estaban en construcción.

LOS BUQUES AUXILIARES

No deja de ser un tanto curioso el hecho de que en menos de seis meses hayan recalado en Barcelona los dos buques auxiliares británicos gemelos que componen su clase nos referimos a los "Fort Grange", A-385, y "Fort Austin", A-386. El primero recaló en aquel puerto en diciembre y el segundo en el mes de mayo referido. Los Fort Grange son unos buques almacén de buen tamaño (23.384 ton. a plena carga) que pese a no poder ser considerados plenamente como buques de apoyo logístico (no admiten cargas líquidas) figuran en la mayor parte de anuarios como tales. Sus amplias bodegas (4x12.800 m³) están servidas por varios montacargas de gran tamaño, con acceso directo desde cubierta, que permiten la utilización sin limitaciones de vehículos tractores y de contenedores. Asimismo todos los corredores susceptibles de utilizarse en carga o descarga están dimensionados al



*Impresionante vista de proa del "Américo Vespucci"
Amarrado (27/05/94).*

tráfico de aquellos, incluyendo ángulos y rincones. Como la gran mayoría de auxiliares británicos ostenta matrícula civil, pertenece a la Roal Fleet Auxiliary Service y está tripulado por personal civil bajo status propio.

Otro país que posee buena parte de su flota auxiliar bajo un status un tanto inhabitual es la U.S. Navy. El Military Seafift Command engloba a un buen número de buques de cometidos diversos tripulados por personal civil. Dos de éstos son los "Persistent", T-AGOS-6 y "Wyman", T-AGS-34, el primero un buque de vigilancia oceánica (ocean surveillance ship) y el segundo un hidrógrafo. Este buque pertenece a una

clase de 14 unidades semejantes, todas dedicadas al mismo cometido: escuchar con su ratra de sonar UQQ2 SURTASS (Surface Towd Array Surveillance System) registrando todos los ruidos oceánicos y mandándolos a su base via satélite (WSC-6). Los buques están patrullando entre 60 y 90 días, navegando a velocidades de unos 3 nudos y estabilizados por su sistema de tanque pasivo.

El otro auxiliar en cuestión, el "Wyman", T-AGS-34, es un buque hidrográfico sin otro cometido conocido que el habitual en este tipo de buques.

Camil Busquets i Vilanova

JURA DE BANDERA DE ASPIRANTES A MILITAR DE EMPLEO

Veinte Alumnos Aspirantes a Militar de Empleo de la categoría de Oficial de la Armada, del Cuerpo General, Infantería de Marina, Intendencia y Especialistas, entre los que se encontraban cuatro mujeres, juraron Bandera, el pasado día 25 de marzo en la Escuela Naval Militar. A dicho Acto, presidido por el Comandante-Director de la Escuela, Francisco Cuartero Núñez, asistieron diversas Autoridades militares y civiles.

Los actos comenzaron a las once y diez de la mañana con la formación del Batallón de Guardiamarinas. A las once y veinte se incorporó la Bandera a la formación y a continuación, a las once y media, el Comandante-Director pasó revista al Batallón de Guardiamarinas.

Tras la revista, el Batallón adoptó la formación para el Santo Sacrificio de la Misa, finalizada la cual se hizo la Ofrenda "a los que dieron su vida por España" procediéndose acto seguido a la Jura de Bandera de los Alumnos Militares de Empleo. Tras finalizar la ceremonia de jura y una vez que la Bandera se reincorporó a la formación, el Director dirigió una alocución a todos los asistentes, cantándose finalmente el Himno de la Armada. Los actos concluyeron con el desfile del Batallón de Alumnos.

Terminados los actos se sirvió una copa de vino en el Casino de Alumnos a la que asistieron las Autoridades civiles y militares, Oficiales, Profesores Suboficiales, Cabos Primeros, así como los Alumnos que juraron Bandera y Alumnos comisionados con sus familias.

ALOCUCION DEL COMANDANTE DIRECTOR

Conforme a lo establecido en el artículo 600 de las reales ordenanzas de la Armada hemos celebrado en acto público y solemne el juramento a la bandera de las damas y caballeros aspirantes de la undécima brigada que han finalizado su periodo de instruc-



ción militar básica, que constituye la etapa inicial de su formación para acceder a la condición de militar de empleo con la categoría de oficiales de la Armada.

A las autoridades civiles y militares aquí presentes y a los compañeros, familiares y amigos que nos acompañan quiero expresarles mi cordial bienvenida a la Escuela Naval Militar, y manifestarles mi gratitud por asistir a esta

ceremonia de tanta trascendencia y significado para todos los que nos honramos con el título de españoles.

A las damas y caballeros alumnos que habéis jurado la bandera quiero felicitaros sinceramente pues con este acto os habeis comprometido voluntariamente a defender nuestra patria aún a costa de la propia vida tal y como nos señala el artículo 20 de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas,

y tengo la seguridad de que sois conscientes tanto del deber asumido al besar nuestra gloriosa bandera como de las obligaciones que este hecho comporta y que se desprenden de la propia fórmula del juramento que habeis prestado.

Quiero también felicitaros por haber superado esta fase inicial de vuestra formación militar y marinera que ha sido dura y os ha exigido un notable esfuerzo tanto en el area de los conocimientos técnicos navales en el ámbito de la formación militar y física, pero he de significaros que este primer y breve contactot con la Armada en el que habeis aprendido los conceptos fundamentales por los que se rige la función militar así como los deberes, renunciias y sacrificios que la condición militar exige, os servirá de sopor-ta para enfrentaros con éxito a los periodos de prácticas que desarrollareis en los buques y unidades y finalizados los cuales os encuadrareis, ya como

oficiales efectivos en los distintos cuerpos y escalas de oficiales de la Armada.

Hoy al dirigirme a vosotros por última vez como vuestro Comandante os exhorto a que seáis rigurosos en mantener la disciplina; a que acreditéis en todo momento vuestra lealtad a vuestros fejes, compañeros y subordinados fomentar el espíritu de equipo y el compañerismo, mantener vivas las tradiciones navales y a ser perseverantes en el estudio y constantes en el trabajo dando ejemplo a los que os rodean de entrega al servicio y amor a la Patria tal y como corresponde a todo buen Oficial de la Armada, cumpliendo y haciendo cumplir, en definitiva, las normas contenidas en las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas y en las Reales Ordenanzas de la Armada.

Os deseo a todos mucha suerte y exitos profesionales en vuestros futuros destinos y también quiero haceros

llegar la expresión de mi sincero y cordial afecto, así como el de todos los Oficiales, damas y caballeros alumnos, Suboficiales y Dotación de la Escuela Naval Militar integrados en la organización de esta casa, que es la de todos los oficiales de la Armada y en la que siempre se os recordará y recibirá con la atención y el respeto que os merecéis por vuestra condición de compañeros y amigos, rogando por último a nuestra patrona la Virgen del Carmen, que os ayude a cumplir eficazmente vuestros deberes de marinos, de militares y de españoles.

Señores Oficiales
Damas y Caballeros alumnos

Suboficiales y Dotación de la
Escuela Naval Militar

VIVA ESPAÑA

VIVA EL REY





