

NUMERO 68  
Noviembre 1994



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA  
JEFATURA DE PERSONAL

# B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL





A TODOS ¡FELIZ NAVIDAD!

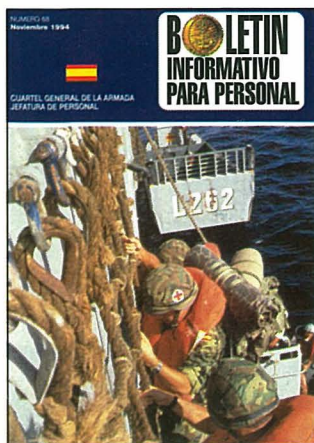
ALMIRANTE JEFE  
DE PERSONAL DE LA ARMADA

Tras mi reciente incorporación a la Jefatura de Personal, aprovecho este singular medio de comunicación, que representa nuestro querido BTP, para haceros llegar a todos mis mejores deseos en estas fechas que tenemos ya tan próximas de la Navidad; que el amor y la unidad reúnan a todas nuestras familias en torno a un común hogar de paz y concordia.

Zuiero tener un especial recuerdo para nuestros hombres que en cumplimiento de su deber, permanecerán alejados de sus familias en estas fiestas, tanto a bordo de nuestros buques como en otros cometidos en tierra. Me gustaría que todos viesen en este sacrificio personal, una muestra de solidaridad de cuantos compartimos esta misma profesión, militar y marinera que es la Armada Española, en su mejor servicio a la Patria.

Marciano Estel





**PORTADA:**  
*Agrup. de Infantería de Marina de Canarias*



**EDITA**

Ministerio de Defensa  
Secretaría General Técnica

**REDACCION**

C/ Montalbán, 2  
28071 MADRID  
(España)

NIPO:

076-94-037-X

Depósito Legal:  
M-6648-1970

**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, camareras, sollados, bibliotecas, etc.

**NOTICIAS DE CARACTER GENERAL:**

- 2** A CINCO SIGLOS DEL TRATADO DE TORDESILLAS.
- 5** PATRULLERO DE ALTURA "CHILREU".
- 7** LA E. N. "BAZAN" Y LA ARMADA ESPAÑOLA -PRESTIGIO INTERNACIONAL-.
- 11** RENOVACION PARCIAL DE NUESTRA FUERZA ANFIBIA.
- 17** UN BUQUE BLANCO VETERANO: A-31 "MALASPINA".
- 19** NUEVAS UNIDADES PARA LA FLOTA.
- 43** REAL CORO TOXOS E FROLES.
- 44** FAMILIA, PREVENCION Y DROGAS.
- 55** ENTREVISTA AL ALMIRANTE THAILANDES KHOLAK CHAROENROOK.

**PRESENCIA DE LA FLOTA EN EL MUNDO:**

- 21** LA 31ª ESCUADRILLA.

**NUESTRAS ESCUELAS Y CUARTELES DE INSTRUCCION:**

- 33** RESEÑA HISTORICA DE LA ENSEÑANZA DE LAS ARMAS SUBMARINAS EN NUESTRA MARINA.
- 37** ESCUELA CENTRAL DE IDIOMAS DE LA ARMADA.

**NUESTRAS ZONAS MARITIMAS:**

- 41** AGRUPACION DE INFANTERIA DE MARINA DE CANARIAS.
- 42** GRUPO DE SEGURIDAD DE LA AGRUPACION DE INFANTERIA DE MARINA DE CANARIAS.

**VIDA SOCIAL EN LA ARMADA:**

- 46** LA ARMADA Y EL DEPORTE NAUTICO: UNA CRUZ DE MERITO NAVAL.
- 47** HOMENAJE A LA ARMADA.
- 48** IX TROFEO "PRINCIPE DE ASTURIAS".
- 52** UNA VIDA DEDICADA AL TIRO DE COMPETICION.

**ACTOS MILITARES:**

- 49** RELEVO DE MANDO EN LA STANAVFORMED.
- 50** CELEBRACION DEL CINCUENTA ANIVERSARIO DE LA SALIDA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR DE LAS PROMOCIONES 342 DEL CUERPO GENERAL, 18 DEL CUERPO DE INTENDENCIA Y LA CORRESPONDIENTE DEL CUERPO DE MAQUINAS.
- 54** ASOCIACION MILICIAS NAVALES UNIVERSITARIAS MNU-IMECAR: BODAS DE ORO DE LA MILICIA NAVAL UNIVERSITARIA.
- 59** JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE REALES DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR.

# A CINCO SIGLOS DEL TRATADO DE TORDESILLAS

**E**n el pasado mes de junio se celebraba consecutivamente y en tres lugares diversos, Lisboa, Salamanca y Tordesillas, el Quinto Centenario del Tratado de Tordesillas con diversos actos y exposiciones entre los que destacó un magno congreso internacional al que asistieron los más renombrados historiadores del tema.

Tras el del Descubrimiento, de cuyos faustos aún nos suenan los ecos, este Centenario conmemora otra efeméride de capital importancia que creó el marco jurídico de la colonización española de América y Filipinas y que constituyó un ejemplo paradigmático de solución de conflictos, válido durante siglos.

Por estas razones hemos querido traer a estas líneas un breve resumen de las causas que lo originaron y del contenido de este instrumento jurídico internacional de capital importancia en la historia de la Humanidad, ya que a toda ella acabó afectando.

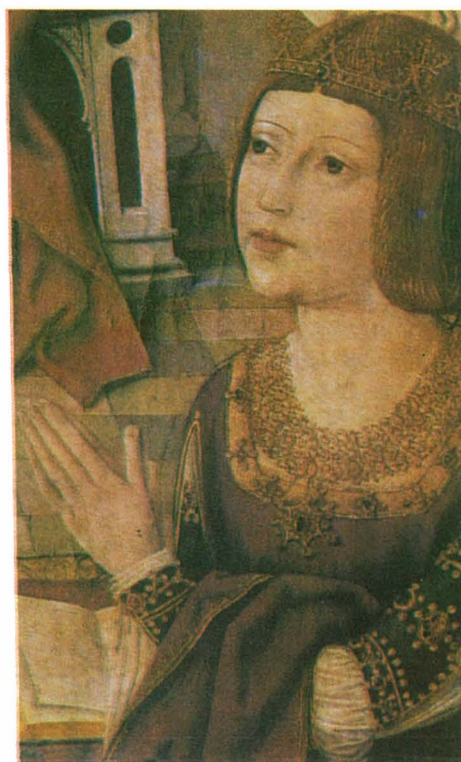
Tras la reconquista del Algarve y formación de la nación portuguesa con unos límites que no variarán prácticamente hasta nuestros días, las energías de este país se dirigieron a la conquista, si no de imperios, de mercados talasacráticos.

Africa era el único objetivo posible, y a ambos márgenes de las Columnas de Hércules se dirigieron sus miradas, aunque las costas atlánticas pronto se manifestaron más productivas.

Los derechos de Portugal, amparados en sucesivas bulas del Papa —señor del mundo como delegado en el de Cristo— habían inaugura-



*Logotipo del V Centenario del Tratado de Tordesillas.*



*Los Reyes Católicos en un retablo de Jaume Huguet.*

do la Era de los Descubrimientos, y esta nación, salvedad hecha de las Canarias castellanas, se reservaba la exploración y conquista del inmenso ámbito.

En sus correrías africanas pronto encontró Portugal un serio competidor en los navegantes particulares castellanos que, desde sus bases del condado de Niebla o de Canarias, efectuaban frecuentes incursiones marítimas en busca de oro, esclavos, especias menores y conchas para tintes y trueques, en lucrativa represalia a las acciones piráticas de los reinos norteafricanos y dentro del marco de guerra general contra el Islam que los justificaba.

Tras la guerra de Sucesión de Castilla de graves repercusiones financieras para ambos contendientes, portugueses y castellanos habían decidido resolver sus futuras disputas dentro del campo diplomático, y este posible «casus belli» se soslayó con diversas avenencias, de las que la última fue el tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-80), que la bula Aeterni Regis de sexto IV se apresuró en confirmar.

Por este arreglo amistoso los portugueses renunciaban a cualquier derecho sobre Canarias mientras que los castellanos se comprometían a no interferir en la Guinea y dejar libre la progresión portuguesa por la costa africana que ya tenía el claro fin de llegar hasta la India.

Durante los primeros años no aparecen serios problemas de interpretación de lo consensuado porque nadie piensa por ahora en descubrimientos en el Atlántico Occidental, pero a partir de 1493, la exégesis diplomática portuguesa crea una supuesta línea horizontal o paralela a partir del que considerará extenderse una zona reservada a este reino, al amparo del Tratado.

Los castellanos por su parte no se sentirán obligados más que a respetar los enclaves y zona de influencia portuguesa en Africa.

Por todo ello, cuando Colón arriba a Lisboa de regreso de su viaje descubridor, Juan II le señala que las nuevas le contentan mucho

en vez de contrariarle, ya que el beneficiario de ellas no podía ser otro que él.

Pero lo que un pontífice había concedido, bien podía revocarlo otro, y por ello el 3 de mayo de 1493, sólo dos meses después de la primera noticia de América, los Reyes españoles conseguían del valenciano Alejandro VI unos documentos apostólicos que les aseguraban la posesión de lo descubierto, estableciendo una partición del mundo que reservaba a Portugal solamente los territorios situados más acá del meridiano situado a 100 leguas de la más occidental de las islas Azores.

El rey portugués no quedó en absoluto satisfecho, y como quiera que existían otros temas de controversia, se iniciaron las conversaciones diplomáticas que conducirían a la firma del Tratado.

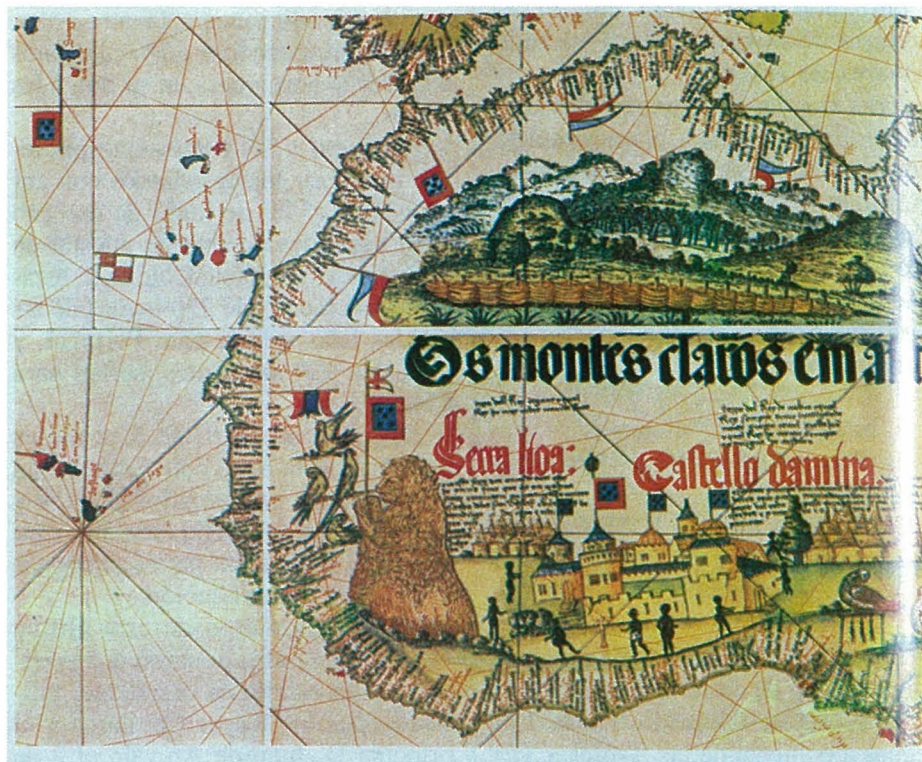
En esos otros temas «pendientes» se incluían los dos aspectos de la denominada «cuestión africana», referente uno de ellos a las pesquerías y aprovechamiento pirático-comercial en que consistían los denominados «rescates», del litoral occidental africano, más o menos solucionado por alcaçovas, y otro aspecto de gran relevancia: los límites del reino de Fez.

Toda la política portuguesa anterior había estado basada en apartar a Castilla del Atlántico y a que buscarse, como Aragón, su expansión por el Mediterráneo; pero aún en este mar, gran parte de la costa africana, única próxima que un pontífice podía conceder por pertenecer a infieles, pertenecía a reinos más o menos atribuidos también a Portugal.

Frente a unos derechos portugueses al reino de Fez reconocidos en Alcaçovas, Castilla alega ante el Papa que sus reyes son los herederos directos de los godos, que en su día enseñorearon las Mauretania, Tingitana y Cesariense, regiones en el momento ocupadas por los reinos musulmanes de Fez, Tremecén y Marruecos.

Solicitada la atribución, Alejandro VI la concede en términos amplísimos pero con la condición de no perjudicar los derechos previos de ningún otro príncipe cristiano, por no citar directamente a Portugal.

Castilla quedaba autorizada a la conquista de Tremecén, pero no a Fez, concedido a Portugal; sin embargo ocupaba las plazas de Melilla y Cazaza, justo en el borde de ambos reinos, existiendo dudas sobre a cual habían per-



Africa noroccidental en un atlas del siglo XVII.

tenecido y repetidas reclamaciones portuguesas.

Todas estas cuestiones se pusieron sobre el tapete en Tordesillas con el bienintencionado deseo de resolver conjuntamente y de una vez la totalidad de los litigios.

A la mesa redonda acudieron, junto a los diplomáticos, los expertos, siete representantes en nombre de cada una de las altas partes.

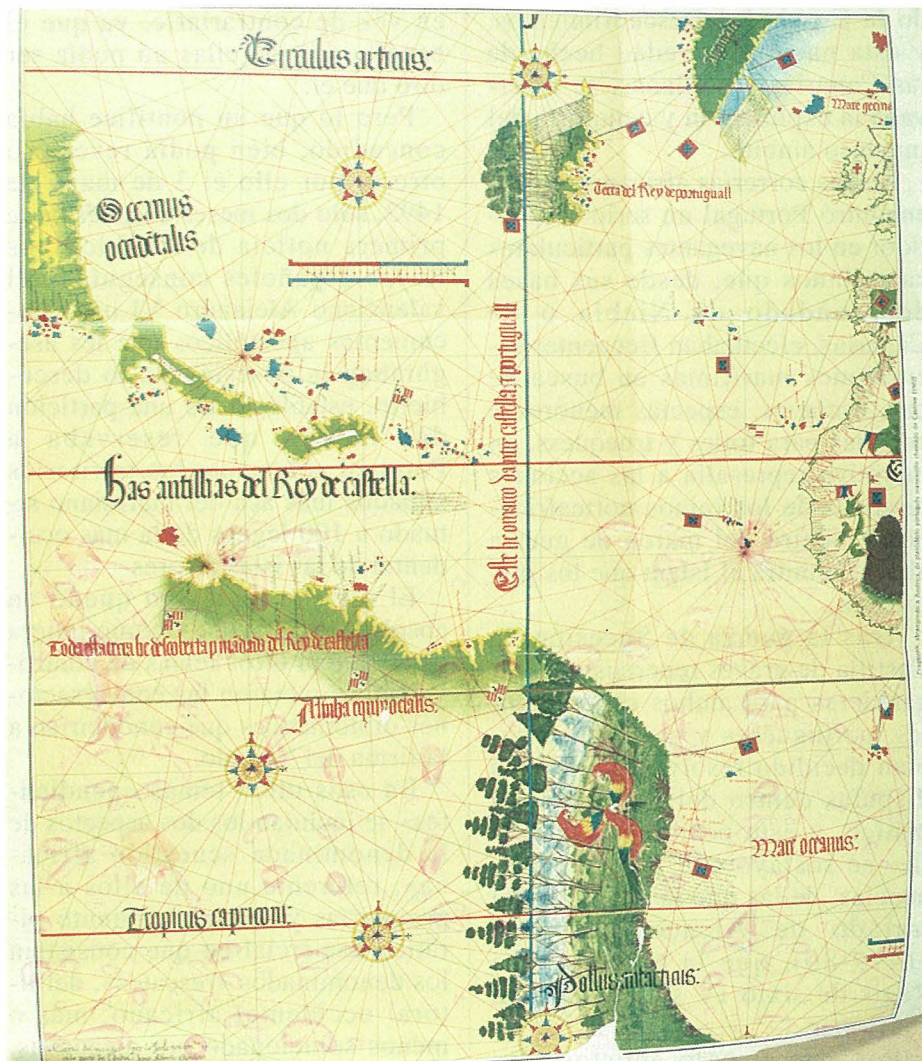
Por Portugal, tres consejeros reales intervinieron como procuradores: el señor de Sagres, Ruy de Sousa; su hijo Juan, almotacén (mayordomo de Hacienda) de Juan II, y el corregidor de la corte Arias de Alamedana; tres cosmógrafos y navegantes lo hicieron como testigos: Juan Soares de Sequeira, Ruy de Leme, y uno de los más afamados marinos-científicos de la época, Duarte Pacheco Pereira. Como secretario actuaba Estaban Vaaz, que también lo era del rey portugués.

Por Castilla los procuradores-embajadores fueron: el mayordomo mayor de los Reyes Enrique Enríquez; Gutierre de Cárdenas, comendador mayor de León, y el jurisconsulto Rodrigo Maldonado. Como testigos y expertos actuaron Pedro de León, Fernando de Torres y Fernando de Gamarra; con un secretario de ilustre linaje: Fernando Alvarez de Toledo.

Tras breves y poco reñidas discusiones se llegaba a un acuerdo que quedaba reflejado en el instrumento que hoy conocemos como Tratado de Tordesillas, que se firmó el 7 de junio de 1494 en la ciudad castellana y cuyo contenido puede compendiarse en los siguientes puntos:

- I. Justificación de motivos.
- II. Poderes de los Reyes Católicos a sus procuradores.
- III. Poderes de Juan II a los suyos.
- IV. Contenido.
- V. Ratificaciones.

La capitulación se reducía in extremis al hecho de correr la línea atlántica divisoria de Alejandro VI, de 100 leguas a poniente de las Azores a 370 leguas a poniente de Cabo Verde,



División de Tordesillas en una reproducción del atlas de Cantino (1502).

comprometiéndose ambas partes a no enviar expediciones a la otra zona, aunque autorizándose a los castellanos a cruzar la portuguesa en su ruta a las Indias.

Respecto a las tierras que pudiesen descubrir los castellanos con anterioridad al 20 de junio de ese año (había grandes esperanzas puestas en el Segundo Viajes de Colón), si éstas estaban a menos de 250 leguas de las citadas islas, serían para Portugal, y si en las 120 siguientes, serían para Castilla.

Se fijaba un plazo de diez meses para marcar la línea con carabelas en las que irían embarcados pilotos y cosmógrafos, y otro de cien días para que cada una de las partes entregase la escritura de ratificación.

En cumplimiento de esta última cláusula se confeccionaron dos originales, uno escrito en castellano, ratificado por los Reyes Católicos y el príncipe D. Juan de Arévalo el 2 de julio de 1494, y remitido a Lisboa; y

otro, escrito en portugués, ratificado por Juan II en Setúbal el 5 de septiembre de 1494, y enviado a España.

La crítica histórica ha señalado este tratado como un triunfo sin paliativos de la diplomacia portuguesa. Sin embargo, hay que señalar las contrapartidas españolas que fueron notables en sumomento.

En Tordesillas se abrió a Portugal la puerta de América, pero gracias a Tordesillas se abrió también para España la puerta de Africa, cerrada desde el tratado de Alcaóbas de 1479.

Cuando las Indias eran una mera expectativa, el comercio africano y sus pesquerías eran una realidad; por de pronto Melilla, Cazaza, y una franja del litoral atlántico africano pasaban a ser zona de influencia española.

España adquiría por otra parte derechos hasta entonces impensados en la fuente oriental de la especería.

# PATRULLERO DE ALTURA

## «CHILREU»

Una mañana del mes de Mayo, y en una temprana visita al Contralmirante Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico nos enteramos que en el P.A. «Chilreu» se iba a celebrar un acto militar que, no por repetido, deja de tener importancia: su entrega de mando. Aprovechamos la ocasión para saludar al Comandante saliente, el Capitán de Corbeta Santiago Bolibar Piñeiro. Eramos conscientes de que el momento no era el más adecuado, así es que le pedimos nos concediera una entrevista, una vez finalizado el acto.

Por la tarde, ante unos cafés y en compañía de María, su mujer, el C.C. Bolibar se sometía gustoso a nuestro interrogatorio.

Nos cuenta que el «Chilreu» fue adquirido por la Secretaría General de Pesca Marítima y entregado a la Armada como patrullero de altura para la vigilancia e inspección de la actividad pesquera en las aguas de la Zona Económica Exclusiva de España. La adquisición de unidades por la Secretaría General de Pesca Marítima, y su posterior entrega a la Armada, está contemplada en el marco de un acuerdo firmado por los Ministerios de Defensa y Agricultura Pesca y Alimentación para contribuir a la vigilancia e inspección pesquera.

El C.C. Bolibar se ciñe ahora al periodo de su mando y nos cuenta que ha cubierto diferentes campañas de pesca en el Atlántico, Cantábrico y Mediterráneo, habiendo hecho 160 días de mar en la campaña 93-94. Desde un punto de vista general, la vigilancia y apoyo a las flotas de pesca españolas, que faenan en aguas



internacionales es, quizás, la misión preferente.

Cuando se desempeñan misiones de vigilancia y apoyo generalmente, embarca un Inspector de Pesca Marítima y, cuando existen intereses de la Comunidad Económica Europea, lo hacen inspectores comunitarios.

El C.C. Bolívar destaca la campaña del bonito de 1993, en el que el barco estuvo presente dos meses en nuestra Zona Económica Exclusiva del Atlántico Sur, Mar de Alborán y Mediterráneo, siempre en misiones de vigilancia y apoyo a la flota pesquera. En esta campaña participó de forma directa en los conflictos entre la flota francesa de volanta y la española de cacea (pesca al currican), que durante los meses de Junio, Julio, Agosto y Septiembre se realiza entre Azores, Galicia e Irlanda, llegando a aguas del gran sol.

Este conflicto nace de los diferentes medios utilizados para la pesca y que afectan gravemente a los intereses económicos de los pescadores gallegos, cántabros, asturianos y vascos, que vienen pescando en estos caladeros desde el siglo XVIII.

Los pescadores franceses utilizan artes de «enmalle» a la deriva, que exigen menos hombres y permiten realizar una pesca mayor en menos tiempo. Es este un arte que no está permitido en España. El problema más grave reside en no respetar la longitud de la red ni la profundidad a la que debe calarse. Tiene además el inconveniente de ser un arte de pesca «no selectivo» (además de pescar el bonito, pesca también cualquier otra especie que se enrede en la malla. Concretamente se capturan delfines y otros cetáceos, como cachalotes y ballenatos.

En estos conflictos ha tenido que actuar de mediador entre las flotas pesqueras francesas y española.

Estas vigilancias permiten convivir con patrones y pescadores en la mar sobre todo de noche, finalizada la faena.

Entre los auxilios que presta el «Chilreu» tanto a los barcos españoles como a los franceses, además del sanitario (Médico y ATS), y apoyo técnico (resolución de averías mecánicas) cabe destacar el apoyo de buce-



adores, concretamente para desenredar las redes que por encontrarse a la deriva, se enredan en las hélices impidiendo la libre navegación.

Haciendo una evaluación global sobre la presencia de los patrulleros de la Armada en los caladeros de pesca, en Capitán de Corbeta Bolívar la considera muy positiva y piensa que es muy bien recibida por las flotas pesqueras del norte de España, para los que esta presencia en aguas internacionales, habrá representado un apoyo moral y, muchas veces, una solución a sus problemas personales y técnicos.

En 1994, el «Chilreu» ha venido desempeñando misiones de vigilancia en el Atlántico Sur español y en el mar Mediterráneo. El C.C. Bolívar considera que la labor ha sido positiva, en cuanto a inspección de buques pesqueros españoles y de otras naciones que incumplen las normas de la C.E.E., pescando con artes prohibidas de enmalle de deriva —volanta— fundamentalmente en lo que se refiere a su longitud.

El «Chilreu» cuenta en su dotación con cinco oficiales, incluido una ATS, cinco Suboficiales, ocho Cabos y dieciséis marineros, estos últimos en su mayoría del norte de España.

Las misiones específicas del barco exigen largas navegaciones, especialmente durante el verano con una total dedicación al servicio y a los hombres de la mar. En el «Chilreu» se vive como en cualquier pesquero

español, con la dureza propia de las largas permanencias en la mar y con las alegrías de la convivencia en la cámara. Representa para el pescador una ayuda, y su silueta inconfundible, es bien recibida en todas nuestras costas.

Le toca ahora la vez a María, esposa del C.C. Bolívar y compañera infatigable de este marino enamorado de su profesión y de la mar. Son ya diecisiete años de matrimonio de los que doce han transcurrido fuera de casa. «A veces Santiago se despidió por dos meses, luego la separación dura cinco», nos comenta María, quien añade que quizás la mejor definición la diera su hija María cuando tenía cuatro años: «mi papá es un señor que viene de vez en cuando a casa, y entonces me cuenta muchos cuentos» María nos hace una petición y es que de alguna forma rindamos un homenaje a las esposas de la dotación del «Chilreu», que día a día y año a año, esperan pacientes el regreso de sus maridos, ocultándole los mil problemas cotidianos y compartiendo con ellos la alegría de cada encuentro. Lo hacemos encantadas.

Nada más indicado que este deseo de solidaridad para dar por terminada nuestra entrevista. Sólo nos queda hacer pública nuestra participación en el recuerdo a cuantos hacen de su trabajo diario un motivo de orgullo para el resto de sus compañeros y amigos.



# LA E. N. "BAZAN" Y LA ARMADA ESPAÑOLA -PRESTIGIO INTERNACIONAL-

El hecho de que la Empresa Nacional Bazán hubiese entregado una serie de buques de diversas características a la Armada en los últimos años, construidos en su Factoría de Ferrol, nos llevó a considerar la conveniencia de dedicar unas páginas a estas nuevas unidades de nuestra Flota. Aprovechamos para ello una visita a la Base Naval de Ferrol, para entrevistar al C. N. Ing. Angel Montoro, quien tuvo palabras de elogio para la labor que viene realizando la E.N. Bazán, lo que nos impulsó a conversar con D. Natalio Rodríguez López, Director de la E.N. Bazán en la factoría ferrolana.

D. Natalio, de conversación amena y enamorado de su profesión nos va exponiendo con auténtico entusiasmo su visión sobre un trabajo que considera apasionante y que está produciendo resultados muy positivos.

Piensa D. Natalio que las relaciones entre la Armada y la E.N. Bazán han ido evolucionando a lo largo de los últimos años, basándose en la actualidad en un respeto mutuo, en el que ambas partes se esfuerzan por conseguir el mayor equilibrio posible entre coste y eficacia. También es consciente de que, para la E.N. Bazán, la Marina es un cliente excepcional, que siempre hace frente a sus compromisos en los plazos acordados. Por otra parte, entiende D. Natalio que el hecho de que la Armada y la E.N. Bazán hayan profundizado en las relaciones internacionales, tanto con otras Armadas como con otros Astilleros, ha ofrecido un mejor cono-



*Traslado de un bloque mediante una plataforma móvil hidráulica de 250 Tns. de capacidad máxima a la grada. En este bloque, construido en base a prearmamento avanzado, se aprecian los equipos, tuberías, conductos, aparatos de alumbrado, estibas, canalizaciones electricas, etc., instaladas en el mismo.*

cimiento de los costes de las construcciones en otras partes del mundo y que, como consecuencia, la Armada valore mejor el esfuerzo de adaptación y la calidad de la E.N. Bazán.

El Director nos cuenta que Bazán se ha enfrentado en los últimos años, a dos retos principales; el primero conseguir credibilidad técnica, y el segundo, el precio de las construcciones.

Con respecto a la credibilidad técnica, se puede decir que lo ha logrado, y con creces, a través del P/A «Príncipe de Asturias» y de las Fragatas, tanto de la serie «Balears» como de la «Santa María», buques que hoy se codean con las mejores unidades de

las Armadas occidentales. A este respecto, podemos asegurar que en cuantas entrevistas hemos realizado a las dotaciones de nuestros barcos, todos coinciden en estar embarcados en unidades de primera línea, que en nada difieren de las mejores de la OTAN.

D. Natalio también confirma esta opinión cuando nos dice que son unos proyectos excelentes que se pueden comparar con cualquier otro buque a nivel mundial. En cuanto al P/A «Príncipe de Asturias», que ha sido fruto de una colaboración estrecha entre la Armada y Bazán, su resultado ha cumplido totalmente con las previsiones, pudiéndose decir que, en su homologación internacio-



nal, ha presentado prestaciones superiores a buques similares de otras Armadas de la OTAN. Como muestra de ello, destaca la instalación de una rampa de despegue de los aviones o «sky jump», con una inclinación máxima de 12°, que posteriormente ha sido adoptada por otras Marinas de elevado prestigio y que constituye una de las características más importantes y positivas incorporadas al proyecto, permitiendo el despegue de los aviones en condiciones muy favorables.

En estos momentos, el Director considera que la Armada y Bazán están trabajando al unísono, con una profunda credibilidad técnica por ambas partes. El resultado de este nuevo modo de entenderse lo constituyen los proyectos de los Patrulleros tipo «Serviola», del Petrolero Auxiliar de Flota «Marqués de la Ensenada», de los Cazaminas, del AOR «Patiño»,

del nuevo LPD y de las futuras fragatas F100, así como la participación de ambas en el programa NFR 90 de la OTAN.

En cuanto al segundo reto, la homologación internacional en el precio de las construcciones, es éste un objetivo de la Empresa que se va reconociendo, dado que Bazán sale a los mercados internacionales en competencia con otros astilleros, entre los que se encuentran los más cualificados del mundo. La construcción del nuevo portaaviones para la Marina Real Tailandesa es una prueba de que se ha alcanzado la respuesta adecuada, tanto en la oferta técnica como en la económica. Adicionalmente, la construcción de los buques AOR «Patiño» y LPD, de forma simultánea con el prestigioso astillero holandés de Royal Schelde, ha permitido a Bazán conocer otros sistemas de trabajo, obligándola a

intentar ser cada vez más eficaz, mediante la aplicación de nuevos procedimientos que le permitan competir con los mejores astilleros militares extranjeros.

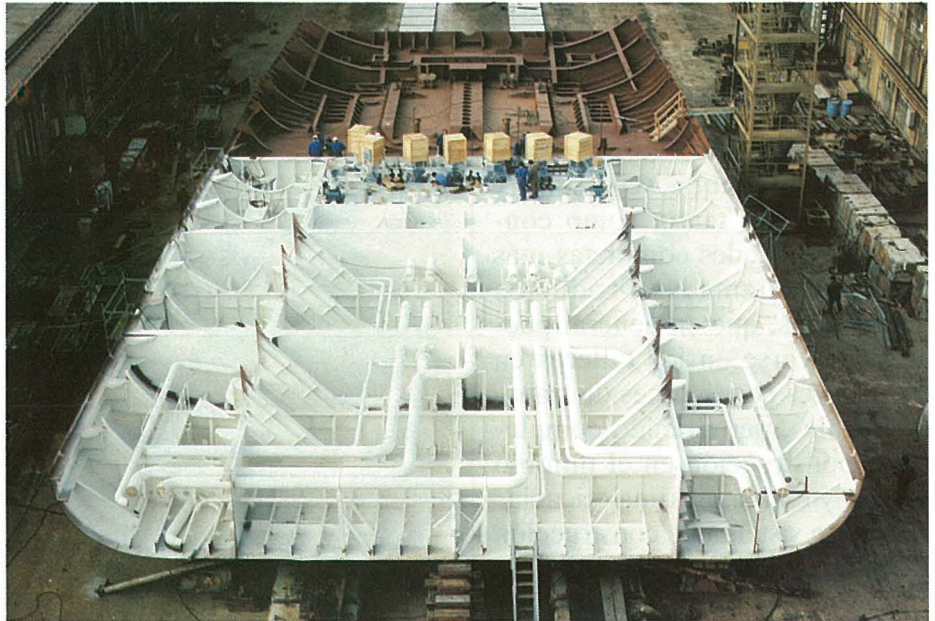
Para este cambio necesario en la concepción y construcción de los buques, Bazán se ha basado en la aplicación extensa de la Informática Técnica (sistemas informáticos de diseño) para el proyecto y en un nuevo procedimiento de construcción. Según el Director, este cambio tecnológico en el diseño y la producción, está permitiendo abaratar la construcción. Todo ello está significando un cambio técnico y cultural grande, cuya característica principal es que está siendo implantado en un tiempo muy corto y sin ayuda exterior.

En definitiva, Bazán se enfrenta a un nuevo reto, «ser el mejor astillero militar de Europa». Se está en ello y en su opinión, no

se encuentra muy lejos. El ser el mejor, para D. Natalio, es un compendio de numerosos parámetros, fundamentalmente los mejores costes unitarios, la mejor calidad, plazos de entrega muy reducidos, el ser capaz de resolver problemas de forma adecuada en el menor tiempo posible, etc. El cliente tiene en consideración la suma de todos ellos y normalmente se queda con la oferta que más le compensa.

Bazán ha entendido esto y ha cambiado los procedimientos de construcción, buscando la mejora de la calidad y la disminución de los plazos de construcción de las unidades. Ello se ha logrado mediante el proceso de «Construcción Integrada», impulsado por un equipo muy joven que intenta hacer frente al reto de convertir a Bazán en el mejor astillero.

La Construcción Integrada es un proceso constructivo que implica a la totalidad de los trabaja-

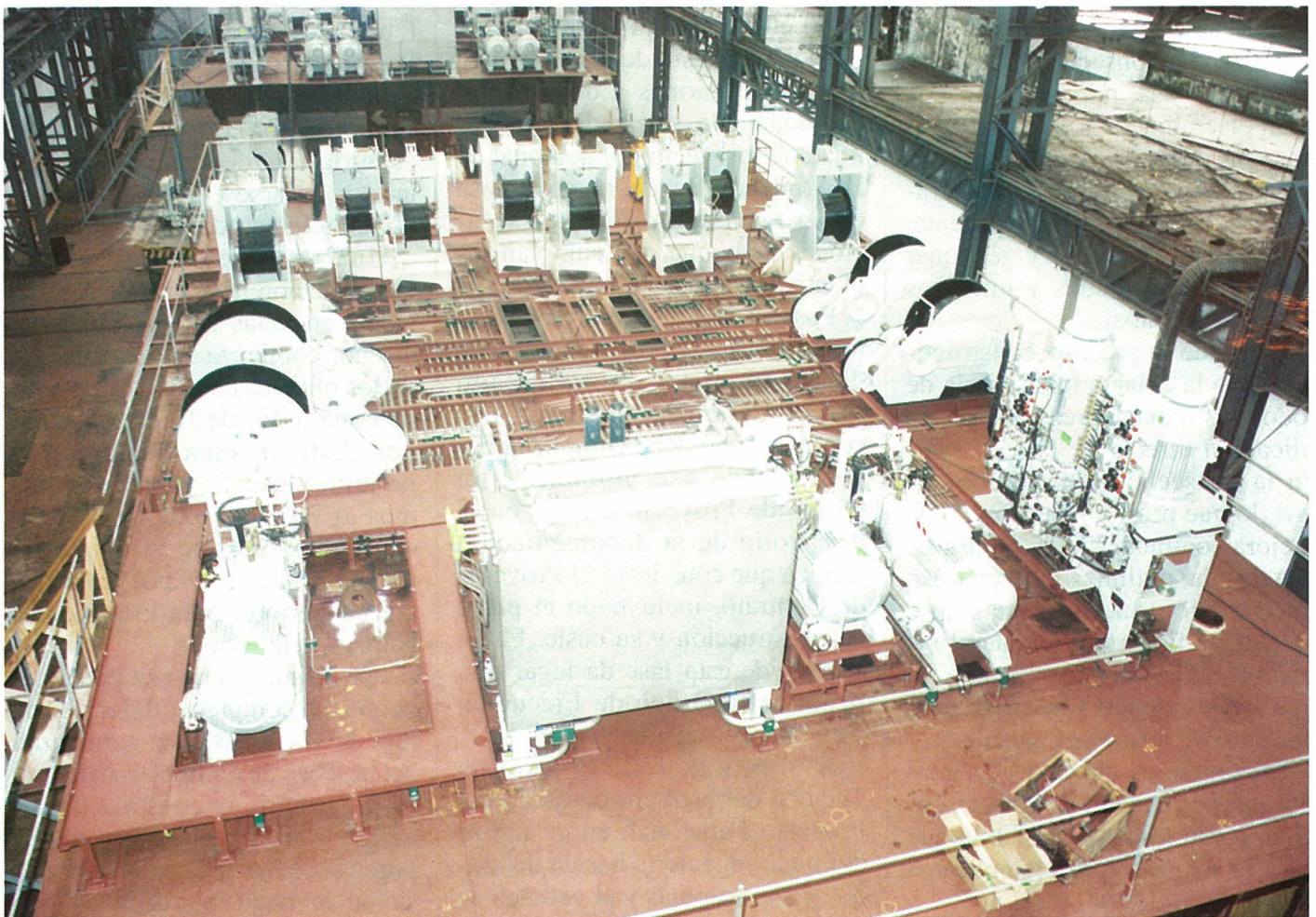


*Vista de la grada con los bloques 103 y 105 con prearmamento avanzado (bloques en color blanco) y el bloque 101 (en rojo) que forma la Cámara de Máquinas y en el que se instalarán los módulos de taller de Doble Fondo*

dores del astillero y se basa en una progresión simultánea de todos los trabajos correspondientes

a cada unidad o parte del buque (acero, equipamiento o armamento y pintado), de modo que

*Vista de los bloques de cubierta principal que contienen las cámaras de máquinas de los sistemas de aprovisionamiento en la mar, en los que se está haciendo prearmamento avanzado instalando equipos, tuberías, polines, trclás, etc, en el taller de módulos.*



se aproveche el tiempo necesario para la fabricación del acero de los bloques, para elaborar e instalar aquellos componentes y/o módulos que van a formar parte de ellos. El buque se diseña y construye, por tanto, como conjunto de unidades completas más pequeñas, llamadas Productos Intermedios, que en general pueden fabricarse en los talleres en las mejores condiciones de trabajo posibles, permitiendo completar la construcción en el mínimo tiempo y con la máxima eficacia.

En este sistema de construcción es imprescindible, y ahí radica la dificultad de su implantación, realizar los trabajos que han sido planificados previamente en el momento justo, «ni antes ni después». Esto significa que nada ni nadie se puede retrasar y que tanto el proyecto, como los materiales y la asignación de recursos humanos tienen que orientarse y planificarse para la ejecución de cada porción de barco según la planificación general de la construcción. La consecución de estos logros se basa, por tanto, en una gran disciplina de todas las personas que intervienen en el proceso y en la aplicación de una herramienta informática muy potente, que permita coordinar y gestionar miles de actividades y millones de horas de trabajo.

Este nuevo proceso constructivo exige la colaboración diaria de todos los trabajadores, con la implicación directa de las personas en la consecución de los objetivos, lo que provoca un proceso de mejora continua. Japón, piensa D. Natalio, ha optimizado el proceso de producción, mientras que Occidente tiene por delante el reto de alcanzarlo, de obtener lo que estos sistemas son capaces de dar de sí de forma permanente.

Preguntamos ahora a D. Natalio que nos cuente, de forma sencilla, cómo se construye un buque para la Armada; por ejemplo una fragata.



*Detalle de una de las estaciones dobles dedicadas al diseño de las tuberías del buque AOR en la Oficina Técnica.  
Se aprecia el trabajo en 3 dimensiones en la vista isométrica*

## **CONSTRUCCION DE UNA FRAGATA**

El primer paso lo da la Armada definiendo los objetivos básicos: tipo de fragata —antisubmarina, antiaérea, mixta—, tonelaje, dotación, etc., basados normalmente en el presupuesto de que disponga y en las misiones a desarrollar. Seguidamente, se estudia la viabilidad del proyecto por personal de la Armada y Bazán, obteniéndose como resultado diferentes soluciones de buque que cumplan los objetivos básicos y/o el coste.

Posteriormente y en base al estudio anterior, la Armada consolida los objetivos de su Estado Mayor, definiendo los requisitos concretos que debe cumplir el buque. Desde ese momento, un Grupo de Proyecto trabaja en el desarrollo de la documentación técnica que constituye el Proyecto de Contrato, incluyendo el plazo de construcción y su coste. El resultado de esta fase da lugar a la firma de la Orden de Ejecución para la construcción.

A continuación, la Oficina Técnica del astillero desarrolla el Proyecto Funcional, en el que se define la ingeniería básica del buque y sus sistemas y el «cómo» se

va a construir el buque (Estrategia Constructiva) y se adquiere la mayor parte de los equipos/componentes.

Finalmente se desarrolla el Proyecto de Construcción, en el que se preparan los planos de construcción de acuerdo con los Productos Intermedios definidos en la Estrategia Constructiva. Esta es, por tanto, la fase más crucial, al ser la fase de ingeniería de detalle y basarse en ella la «Construcción Integrada».

Una vez que el Proyecto de Construcción ha avanzado lo suficiente en todas las disciplinas de diseño, comienza la construcción de los bloques del casco y de todo su contenido, de forma simultánea. Este sistema constructivo permite alcanzar avances próximos al 70% del total de la obra, en el momento de la botadura, tratándose de prototipos y porcentajes superiores para los restantes buques de la serie.

Por último y una vez botado el buque, se completan todas y cada una de las zonas y se comienzan las pruebas de equipos y sistemas. El proceso de la construcción finaliza con la realización de las pruebas de mar y la entrega provisional del buque a la Armada.

# RENOVACION PARCIAL DE NUESTRA FUERZA ANFIBIA

Eduardo Medina

**D**urante los últimos meses ha sido decidida la obtención de tres unidades anfibia que permitirán la renovación parcial y la potenciación de la capacidad operativa del Grupo Delta de la Flota. Así, a comienzos de 1998 la Armada dispondrá de un nuevo buque-dique tipo ATS/LPD (Attack Transport Ship/Landing Platform Dock), cuya contratación a la Empresa Nacional Bazán fue aprobada en el Consejo de Ministros del 29 de julio y que corresponde al tipo diseñado conjuntamente por España y Holanda. Por otra parte han sido alquiladas a la US NAVY dos unidades operativas LST de la clase «Newport», que navegarán bajo pabellón español como L-41 «Hernán Cortes» y L-42 «Pizarro». La primera fue recibida por la Armada el pasado mes de septiembre, mientras que la segunda llegará el próximo año.

Desde comienzos de los años 90, el Grupo Delta, componente naval de la Fuerza Anfibia, disponía de los transportes de ataque L-21 «Castilla» y L-22 «Aragón» (ex «USS Paul Revere» y «USS Francis Marion», botados en los años 1958 y 1961 y adquiridos por España en 1980); se trata de buques de gran capacidad para carga de personal y vehículos ligeros, pero lentos en la maniobra de desembarco y el movimiento buque-costa, y no aptos para proyectar desde la mar los medios mecanizados de desembarco. También contaba con tres buques ti-

po LST, los L-11 «Velasco», L-12 «Martín Álvarez» y L-13 «Conde del Venadito» (ex «USS Terrebonne Parish», «USS Wexford County» y «USS Tom Green County», botados en los años 52, 54 y 53 respectivamente y trasferidos en los años 1971 y 1972), apropiados para el transporte y desembarco en playa de vehículos pesados. El «Venadito» fue dado de baja en 1990 al entrar en reparaciones y comprobarse su mal estado. La fuerza se completada con cinco lanchas de desembarco de los tipos LCT y LCU, que por sus característi-

dad, autonomía, o capacidad de permanencia en la mar), lo que dificulta mucho su movimiento en un sólo convoy. El Grupo Delta también se resiente de la carencia de un buque/dique oceánico que permita una adecuada capacidad de proyección de fuerza a distancia de la costa, desde la baja en enero de 1988 del transporte de ataque LSD «Galicia».

Estos problemas contrastan con la creciente revalorización de la capacidad anfibia en el escenario geoestratégico de interés español, sobre todo mediterráneo, y las características de

las nuevas misiones a desarrollar en el área que han incrementado en los últimos años, por ejemplo, la necesidad de poder trasladar por mar, desembarcar y reembarcar sin oposición por puertos fuerzas del Ejército de Tierra ante situaciones de crisis.

Por ello los planes de renovación de la Flota diseñados por la Armada desde finales de los años 80 estimaban como importante la modernización y

potenciación de la fuerza anfibia, que debería asegurar la posibilidad de transportar y proyectar adecuadamente una fuerza de desembarco de dos batallones con sus medios de combate y apoyo. Para ello sería necesario contar con cinco buques, prioritariamente LPDs nacionales desarrollados con otro país que suplieran al «Galicia» y relevasen al «Castilla» y al «Aragón». Más adelante, a partir de comienzos de siglo, podría afrontarse el desarrollo de un



La incorporación de los nuevos buques ofrecerá un interesante incremento de la capacidad de desembarco vertical y VERTREP. (Foto: Pepe Díaz/RED).

cas no pueden operar de forma independiente.

Todas estas unidades aunque operativas e intensamente empleadas durante los últimos años en ejercicios y misiones internacionales, presentan problemas importantes de mantenimiento debido a su antigüedad, que supera con creces los 25 años de vida media estimada como idónea para un buque de guerra. A ello unen la falta de homogeneidad en sus características operativas (como veloci-

# RENOVACION PARCIAL DE NUESTRA FUERZA ANFIBIA

Héctor Medina

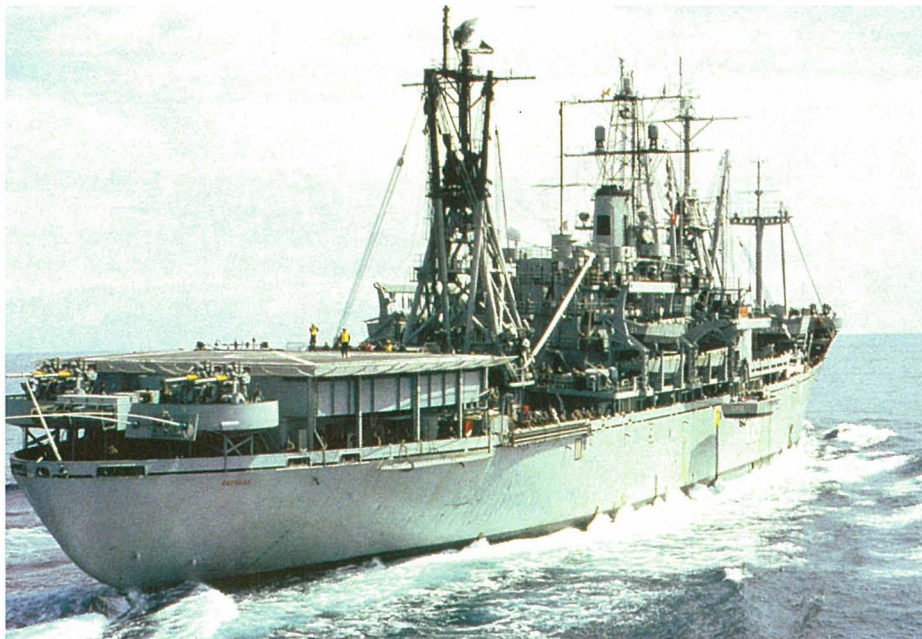
Las operaciones de desembarco en el mar son una de las actividades más complejas que se realizan en un teatro de operaciones. El éxito de estas operaciones depende de la coordinación entre las diferentes unidades que participan en ellas, así como de la capacidad de las mismas para operar en condiciones de gran complejidad.

En el marco de la doctrina de la Fuerza Armada, el desembarco anfibio es una de las operaciones más importantes que se realizan en un teatro de operaciones. El éxito de estas operaciones depende de la coordinación entre las diferentes unidades que participan en ellas, así como de la capacidad de las mismas para operar en condiciones de gran complejidad.

En el marco de la doctrina de la Fuerza Armada, el desembarco anfibio es una de las operaciones más importantes que se realizan en un teatro de operaciones. El éxito de estas operaciones depende de la coordinación entre las diferentes unidades que participan en ellas, así como de la capacidad de las mismas para operar en condiciones de gran complejidad.







*Aunque antiguos, los transportes de ataque disponen de una capacidad muy útil en misiones internacionales. En la foto, el «Castilla» navega hacia Bosnia con efectivos del ET. (foto: Edu Fernández/RED).*

nuevo LST. Estos planes no descartaban una posible sustitución temporal de algunos de los buques operativos más antiguos mediante la compra o alquiler de unidades de segunda mano, en tanto se obtenían las nuevas.

### «Hernán Cortes» y «Pizarro»

Para paliar la mala situación en que se encuentran los LST, y ante la oferta realizada por el Departamento de Defensa estadounidense a naciones aliadas para transferir más de 40 buques de la US NAVY, España inició negociaciones a finales de 1993 con vistas a la posible obtención de dos transportes LST de la clase «Newport». Estos buques presentaban la ventaja de tener una capacidad similar a la de los tres «Velasco». Además eran unidades más modernas, con 23 años de vida, y operativas en la marina norteamericana por lo que requerían obras mínimas para su incorporación a la Armada.

En los primeros meses de 1994 se decidió alquilar por 50 meses, con opción de compra, los buques «Harlan County» (LST 1197), ambos construidos por el astillero National Steel & S.R. Co. de San Diego y botados respectivamente el 24 de julio y el 2 de octubre de 1971 y que entraron en servicio en la NAVY en abril y mayo de 1972. El precio de esta operación es de 2.530

millones de pesetas, incluida la instrucción de la primera dotación, la adaptación y la adquisición de respetos para dos años.

Designados en España como L-14 «Hernán Cortes» y L-15 «Pizarro», estaba previsto que el primero fuera entregado en Norfolk (Virginia) a la dotación española —en Estados Unidos para su entrenamiento desde marzo pasado— a principios del pasado mes de julio para ser recibido en Cádiz pocos días después. El buque entraría directamente a su llegada en una etapa de mantenimiento programado, dedicado principalmente al recorrido cíclico de los motores, en el Arsenal de la Carraca y la Empresa Nacional Bazán, sin que le efectúen modificaciones de mayor entidad. Razones de política interior estadounidense han demorado la autorización final de la transferencia del «Cortés» dos meses. El segundo buque, por su parte, será entregado previsiblemente en abril de 1995.

El «Hernán Cortes» llegó y fue recibido oficialmente el pasado día 7 de septiembre. Poco antes de su arribada, que realizó escoltado por remolcadores, unidades del Grupo naval de Playa y embarcaciones civiles, se trasladaron en helicóptero hasta el buque AJEMA, ALFLOT y ALGRUPDELTA, rindiéndose los honores, ante numeroso público, ya en el pantalán de Rota. Estas nuevas unidades tendrán allí su base, dado que su

mayor desplazamiento impide el empleo de Puntales, como era usual hasta ahora en los LST. Por esta razón y a partir de mediados de septiembre, el Estado Mayor del Grupo Delta ha pasado también a ubicarse en Rota (a bordo del transporte «Aragón»), dejando el apostadero gaditano en el que quedarán basados el Grupo Naval de Playa, almacenes y talleres, la LCT 06, la prevista unidad de pontones que debe constituirse y, hasta su baja, el «Martín Álvarez».

Según las previsiones de la Armada, a la entrada en servicio de los «Newport» se retirarán los antiguos LST. Aunque la demora en la entrega del «Cortés» se creía que iba a obligar a postponer durante algún tiempo la baja del «Velasco» ésta se realizó en la fecha inicial marcada: el 5 de septiembre.

Con un desplazamiento a plena carga de 8.450 toneladas, una eslora de 159,2 metros, manga de 21,2 y calado de 5,3 el «Hernán Cortés», que en principio podría estrenarse bajo Pabellón español en las grandes maniobras combinado-conjuntas «Tramontana-94» a realizar en noviembre, y el «Pizarro» cuentan con seis motores diesel ALCO 16-251 de 16.000 CV y dos hélices de paso variable, más otra a proa que estabiliza el buque durante las operaciones de descarga por popa. Su velocidad máxima es de 20 nudos y su autonomía es de 2.500 millas a 14 nudos. Su dotación es de 255 hombres.

A popa disponen de una rampa que permite lanzar directamente a la mar los tractores anfibios LVTP-7, así como «amadrinar» a los lanchones de desembarco LCU o descargar sobre muelle. Cuenta además con seis pontones, dos de ellos motorizados, lo que aumenta la posibilidad de desembarco de material pesado. Para la descarga por proa cuenta con una rampa lanzada de 34 metros, que le confiere su característico perfil, suspendida con una pluma doble. Otra rampa, situada en la parte delantera de la superestructura, une la cubierta principal con la bodega de carga. Esta, de 5.792 metros cuadrados y 2.100 metros cúbicos, puede transportar veintiún carros de combate M60A3 u otros vehículos de cadena y diecisiete camiones. Estos buques



pueden transportar su cubierta de vuelo pueden operar tres helicópteros AR-212.

### El nuevo LPD

Por lo que respecta al nuevo LPD cuya contratación ha sido aprobada en julio pasado, se ajusta, según los planes citados, al modelo binacional desarrollado dentro de la fructífera colaboración naval que existe hoy con Holanda.

Desde comienzos de los años 90 ambos países han afrontado el desarrollo conjunto de buques, dada la creciente similitud de las necesidades y misiones de las dos Marinas. Los buques son definidos conjuntamente y luego construidos de forma independiente por cada uno de los países, incorporando algunas diferencias determinadas por los requerimientos nacionales. El trabajo en común permite un aprovechamiento de la información y la experiencia de cada uno de los socios, y la disminución de los precios mediante la adquisición conjunta de equipos para los buques y el reparte de costes no recurrentes. Esta experiencia ha permitido además a España aprender mucho sobre el sistema de contrato a coste cerrado muy perfeccionado por los holandeses.

Hasta ahora las Marinas e industrias de España y Holanda han trabajado conjuntamente en desarrollo de una nueva fragata (F-100 española/LCF holandesa), que viniera a sustituir el cancelado programa multinacional aliada NFR-90. Igualmente se ha definido conjuntamente el nuevo buque de apoyo logístico del tipo AOR, cuya unidad española, el «Patiño», fue botado el pasado mes de junio.

El nuevo ATS/LPD es un buque avanzado de porte medio con capacidad para transportar un batallón de desembarco (611 hombres en el español y 603 en el holandés) con sus medios logísticos y de apoyo para diez días de combate, aunque tendrá capacidad complementaria para embarcar efectivos adicionales a nivel compañía (150 hombres) durante 24 horas, o 50 más durante dos días. Cada uno de los países construirá una unidad. A

nivel industrial, y al igual que al AOR, el LPD ha sido desarrollado y está en construcción por los astilleros Navesbu y Royal Schelde de Holanda, mientras que Bazán afronta ambas tareas por parte española. Los dos buques serán muy similares, aunque con diferencias en sensores, armas, sistemas de mando y propulsión.

La fase de definición del LPD fue aprobada en septiembre de 1991 por los Secretarios de Estado de Defensa de las dos naciones, tras aceptarse los requisitos operativos comunes de las dos Marinas, y realizada entre junio de 1992 y diciembre de 1993. La unidad holandesa, el «Rotterdam» comenzó a ser construido la pasada primavera y está previsto que finalice sus pruebas de mar en octubre de 1997. El buque español, según las previsiones, comenzará a construirse en la factoría de Ferrol en junio de 1995, empleándose el sistema de Construcción Modular Integrada (ya utilizado por Bazán Ferrol en la construcción del AOR y del portaaviones de Tailandia) lo que permitirá una notable rapidez en el desarrollo de las obras. La puesta de quilla se produciría en abril de 1996 y la botadura en marzo del siguiente año, para comenzar las pruebas de mar en noviembre de 1997. La entrega prevista a la Armada sería en febrero de 1998.

El buque, cuyo grado de nacionalización será superior al ochenta y

seis por ciento, supondrá para Bazán cerca de un millón ochocientas setenta y ocho mil horas de trabajo. El costo será de veintidós mil sesenta y cinco millones de pesetas, a los que hay que unir los ciento setenta y ocho millones invertidos en la fase de definición.

Construido bajo estándares civiles aunque cumpliendo especificaciones militares, el buque cuenta en la mitad de su eslora hacia popa con una cubierta de pozo inundable de 55 metros de largo, 8 de ancho y 885 metros cuadrados de superficie, desde la que pueden operar seis lanchas de desembarco del tipo LCVP (Landing Craft Vehicle Personnel), cuatro LCVP más una LCU (Landing Craft Utility) o cuatro LCM (Landing Craft Medium). La configuración del dique y del portalón popel, del tipo puente levadizo, permite un gran aprovechamiento del espacio así como una gran seguridad en las operaciones de salida hasta con un mar de fuerza cuatro.

Respecto a su capacidad de carga, el LPD puede transportar 2.488 toneladas de vehículos de rueda y cadena (130 transportes acorazados de personal o 33 carros pesados), en su cubierta de garage de 1.010 metros cuadrados, a la que se accede en puerto por una rampa situada a media altura en la amura de babor. El buque dispone también de bodegas



*El «Velasco» fue dado de baja el pasado 5 de septiembre. Un día más tarde llegaba a España el «Hernán Cortes».*



*La incorporación de los nuevos buques supondrá un aumento de la potencia anfibia española, en unos momento en que este factor se está revalorizando.  
(Jorge Mata/RED).*

para transportar 112 toneladas de munición para la fuerza de desembarco.

La capacidad del LPD para soportar operaciones anfibas se completa con una cubierta de vuelo 1.340 metros cuadrados, de 60 por 25 metros, con dos puntos de apontaje y un azona de VERTREP (Reaprovisionamiento Vertical), así como con un hangar de 510 donde pueden acomodarse seis helicópteros ligeros o cuatro medios. Esto permitirá al buque operar incluso como plataforma de helicópteros antisubmarinos, dada su capacidad de almacenamiento de sonoboyas en una bodega específica.

La propulsión principal del buque la constituyen dos motores Razán-MAN-R&W diesel de 4000 kw que mueven dos hélices de paso variable, que le dotan de una velocidad máxima de 19,4 nudos y autonomía de 6.000 millas a 12 nudos. Como propulsores auxiliares cuenta con dos motores eléctricos de emergencia y para maniobras a baja velocidad de 500 kw, situados en las bandas.

El sistema de combate coordinará las comunicaciones internas y externas, así como radar de navegación, radar de control de helicópteros, rá-

dar de control de aproximación de aeronaves, designador de armas, guerra electrónica, IFF, Data Link 11, y el armamento formado por un sistema de defensa de punto MERO-KA y reserva para un segundo CTWS, y dos montajes de 20mm. Con una eslora de 160 metros, 25 de manga y 5,6 de calado, el LPD tendrá un desplazamiento de 12.490 toneladas y su dotación estará formada de 116 hombres, con reserva para 12 personas adicionales y previsión para llevar un 20 por ciento de personal femenino. El buque dispondrá además de un completo hospital, con laboratorios, quirófanos y sala de vigilancia intensiva.

#### **Potenciación de capacidades**

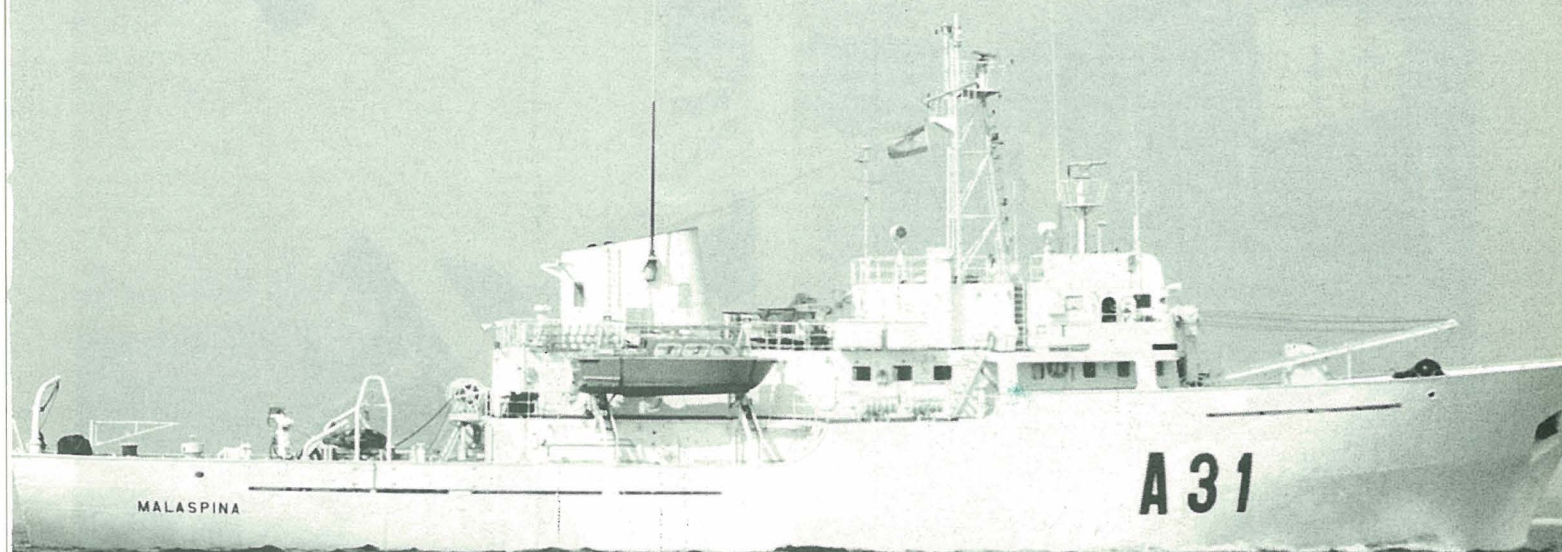
Las características del nuevo LPD no sólo le dan un notable valor militar sino que también la confieren una estimable utilidad civil. Como sucede con unidades anfibas o aeronavales de otros países (por ejemplo el portaaviones de Tailandia o los buques anfibas clase «San Marcos» italianos, uno de los cuales fue financiado con cargo a fondos destinados

a protección civil), este buque ha sido diseñado para poder operar en misiones de apoyo humanitario tanto en casos de crisis como de catástrofe. Estas capacidades también son válidas para los dos «Hernán Cortes».

Operativamente los barcos de nueva incorporación aportarán al Grupo Delta un incremento de la movilidad táctica y de su capacidad de choque. La llegada de los «Newport» supondrá una mayor posibilidad de carga y un incremento de la velocidad de avance del conjunto del Grupo Anfibio hasta los 16/17 nudos. Con la posterior incorporación del KLPD aumentará notablemente la posibilidad de efectuar el inicio de operaciones de desembarco tras el horizonte, subsanando una de las carencias actuales más marcadas de la Flota.

La Fuerza Anfibia dispondrá así de una mayor potencialidad y flexibilidad para plantear operaciones en las que se podrá utilizar más el asalto vertical mediante el empleo de helitransporte. En su conjunto el Grupo Delta podrá operar, a partir de 1998, con catorce helicópteros de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla del Arma Aérea de la Armada embarcados, y con ocho a partir de la llegada del «Pizarro».

# UN BUQUE BLANCO VETERANO



## A -31 «MALASPINA»

**L**a Armada desarrolla una labor callada y eficaz en el levantamiento de cartas marinas, entre otras actividades de índole científica relacionadas con la mar y la navegación. Hoy traemos a nuestras páginas la entrevista que realizamos al C.F. Juan Miguel Nodar Criado, Comandante del Buque Hidrográfico «Malaspina».

Nos encontrábamos en el Arsenal Militar de Ferrol para embarcar en la fragata «Extremadura», cuando la suerte puso ante nuestros ojos a este «barco blanco», como se le designa coloquialmente para diferenciarlo de los «grises» o buques propiamente de guerra.

Nos cuenta el C.F. Nodar que el «Malaspina» es el primer barco de su serie y que tiene ahora más de veinte años. Su primer Coman-

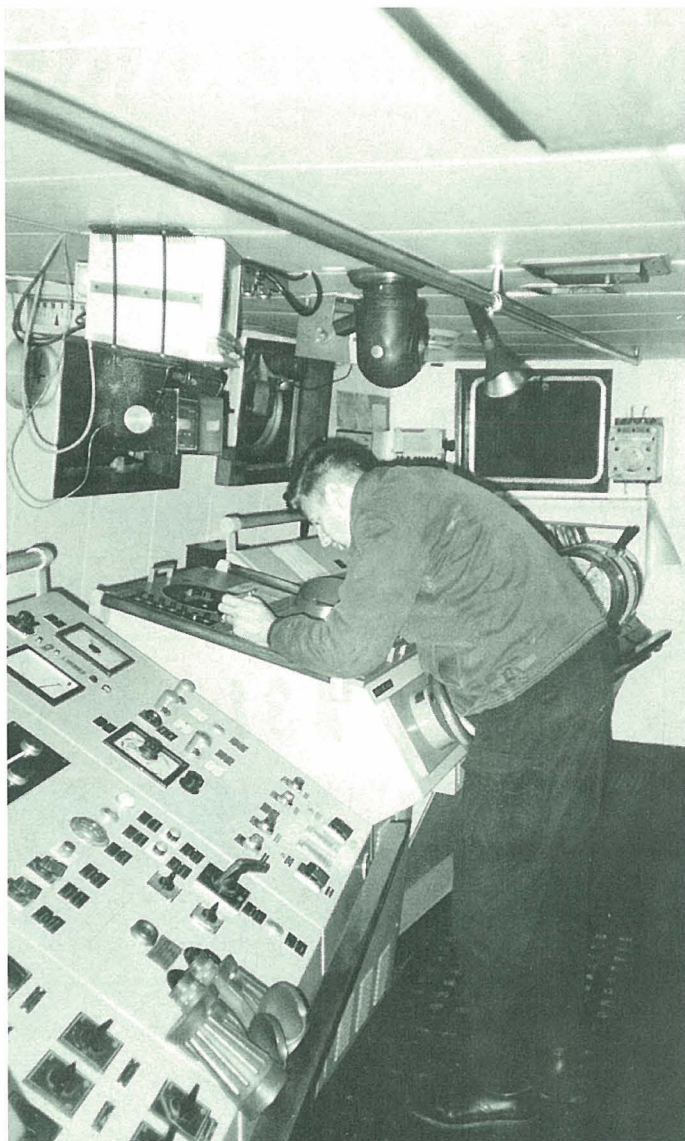
dante fue don Jesús Díaz de Arcañen, quien mandaba hasta aquel momento el «Tofiño». El «Malaspina» contó en su día con los medios más modernos de hidrografía y representó un cambio importante en el desarrollo de los trabajos realizados por la Armada en este campo. Hoy el buque cuenta con equipos de la más avanzada tecnología, como es el tratamiento de datos a bordo, lo que representa un ahorro importante de tiempo ya que se puede elaborar el parcelario completo sin necesidad de enviar los datos al Instituto Hidrográfico en Cádiz.

El C.F. Nodar tiene plena confianza tanto en el trabajo como en la dedicación de su gente y sabe que este nuevo reto con el que se enfrenta llegará a buen puerto. Al principio, y dado que los equipos

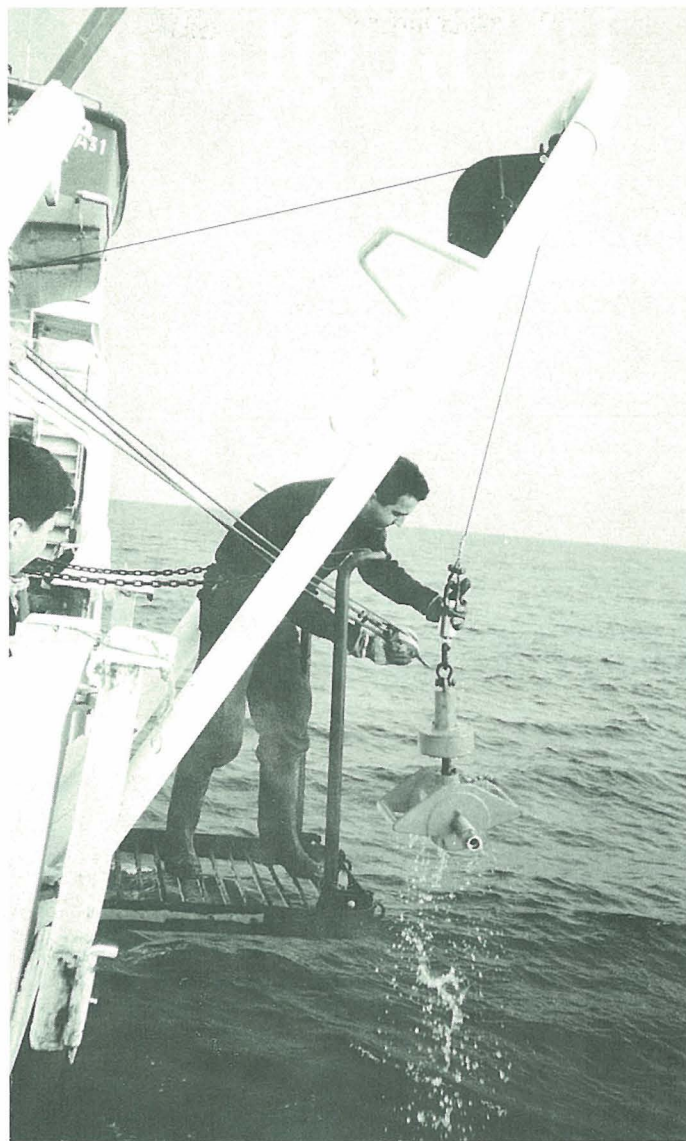
estaban proyectados para su utilización en tierra, se presentaron ciertos problemas que hubo que ir resolviendo.

El trabajo es muy variado ya que se realiza hidrografía y oceanografía; la primera, mediante el levantamiento de una carta que incluye trabajos en tierra y en la mar; y la segunda, basada en la obtención de información de los fondos marinos sobre tipo y calidad, así como salinidad y temperatura del agua, propagación del ruido, alcance sonar, etc.

La labor se inicia con tomas de sonda en las diferentes zonas con un sonar de barrido lateral, especie de pez remolcado que proporciona la imagen del fondo y sus diversas características: arena, piedra, etc; así como las obstrucciones existentes en el mismo. Con estos trabajos



*Timonel en el Puente de Gobierno*



*Extracción de muestras de fondo*

se inicia el levantamiento batimétrico, que se alterna con campañas oceanográficas.

El C.F. Nodar tomó el mando del «Malaspina» a finales de Abril de 1993 y empezó su primer trabajo en el Golfo de Almería, hasta mediados del mes de Junio. De allí se dirigió a Ferrol para proceder al levantamiento hidrográfico de su ría y la de Ares además de actualizar la cartografía del noroeste. Esta misión se compaginaba con el levantamiento de acceso a los puertos, que exige una mayor precisión. Esta campaña duró hasta primeros de Octubre, en que entraron en La Carraca para realizar obras de mantenimiento. A continuación se dirigieron de nuevo a

Almería para proseguir la campaña iniciada con anterioridad.

Posteriormente y tras una campaña en aguas de Cartagena se realizaron trabajos de oceanografía en el estrecho de Gibraltar en colaboración con la Universidad de Cádiz y el Instituto norteamericano WOODS HOLE Oceanographic Institution; estas colaboraciones resultan muy interesantes, ya que se aplican nuevas tecnologías y participan personas con muy alta preparación. Posteriormente y aprovechando el verano se dirigieron a Ferrol.

El C. F. Nodar nos comenta que la vida a bordo es dura y las campañas que se desarrollan no se parecen a las de hidrografía en tierra; en primer lugar, se trabaja día y

noche, ya que se realizan con rumbo y velocidad constante; por otra parte, a bordo todo es inmediato y no se admiten demoras. Todo esto hace que el trabajo resulte exigente para todos. Se pasa mucho tiempo fuera de casa pues las campañas de alrededor de dos meses son escasas y las largas se prolongan, como mínimo, tres meses.

A bordo todos tienen misiones específicas que cumplir, siempre interesantes, desde el Comandante, hasta la marinería. Es preciso desarrollar los trabajos específicos del barco además de los técnicos, y los dos tienen su importancia, ya que van unidos. Todos son conscientes de que su trabajo marino y científico se reflejará en el resultado final.



**R**ecientemente en Ferrol han tenido lugar hechos importantes para la Armada, que hoy recogeremos en este Boletín, en primer lugar las botaduras del buque logístico “Patiño” y la Fragata “Canarias” sexta de la serie “Santa María”, así como la entrega a la Armada de la “Navarra”, quinta de esta serie.

Teníamos interés de tratar de todos estos temas con el C.N. Ing. Angel Montero Loyola Jefe de Inspección de Construcciones del Arsenal de Ferrol. Le acompañan el C.F. Francisco Quiroga Martínez y ante nuestras preguntas nos cuenta que el “Patiño” es el fruto de una colaboración entre la Real Marina Holandesa y la Armada. Holanda tienen experiencia en esta tipo de construcciones mientras que el “Patiño” es el primer barco de estas características que se construye en un astillero español.

Indudablemente el desarrollo de un proyecto en colaboración, presenta una serie de ventajas sobre el desarrollado individualmente. Es esta una estrategia que usan las Marinas al objeto de reducir costos, disminuyendo al mismo

tiempo los riesgos en la construcción, al permitir intercambiar experiencias y técnicas, facilitándose además el mantenimiento.

Hubo una primera “fase de definición” que desarrollaron conjuntamente la Empresa Nacional Bazán, por parte de España y la NAVESBU, Holandesa. De ahí salieron las especificaciones de contrato en las que se define el barco que se desea construir.

La Bazán desarrolló todo el proyecto de construcción con un apoyo informático adaptado a la nueva metodología de construcción. Presenta como ventaja un ahorro de tiempo con mejora de la calidad y menores costos.

Es un sistema que exige una perfecta coordinación entre el diseño, los recursos humanos, contar con los materiales en el debido momento etc. Si todo esto funciona la construcción es rápida. Prueba de ello es la visita de los técnicos holandeses a la Empresa Nacional Bazán para recoger su experiencia.

En esta fase se consiguió un nivel de pre- armamento del 70% aproximadamente, estando prevista la entrega del “Patiño” para dentro de un año.

Los requisitos operativos vienen marcados por el EMA que se plasman en especificaciones en el contrato, que posteriormente se desarrollan en la construcción.

Su misión es proporcionar todo el apoyo logístico necesario (combustible, repuestos, municiones y víveres) a los buques de un Grupo de Combate, incluidas sus aeronaves, tanto de día como de noche, con capacidad para manejo simultáneo de cuatro estaciones de aprovisionamiento por el costado, una por popa y un aprovisionamiento vertical por helicóptero.

Las características principales del buque son:

Desplazamiento	17.000 tons.
Eslora total	165 mts.
Manga	22 mts.
Puntal a cubierta principal	11,8 mts.
Calado	8 mts.
Velocidad	20 nudos

La planta propulsora consta de:  
2 Motores propulsores BAZAN-MAN 40/45 de 9.600 kw cada uno.



- 1 Engranaje reductor.
- 1 Hélice de paso variable.

La planta eléctrica consiste en 4 grupos generadores de 1.170 kw cada uno, 440 v. y 60 hz. conectados a 2 cuadros eléctricos principales y 6 centros de carga.

El sistema de aprovisionamiento en la mar consta de cuatro estaciones dobles de líquidos (diesel, JP-5 y agua) y pesos pesados (2.000 kg.) y una estación para combustible por la popa y una zona de aprovisionamiento vertical (VERTREP).

El buque dispone de tanques y paños, que permiten apoyar el Grupo de Combate durante largos periodos, con las siguientes capacidades:

Diesel	7.000 tons.
JP-5	2.000 tons.
Agua potable	280 tons.
Provisiones	100 tons.
Munición	240 tons.
Sonoboyas	25 tons.
Repuestos	9 tons.

Para la navegación y vigilancia del buque, dispone de los siguiente elementos:

- 1 Radar de navegación
- 2 Radares para control de helicópteros.
- 1 Interrogados IFF.

Las comunicaciones interiores y exteriores forman parte de un sistema integrado que permite una utilización óptima de los distintos subsistemas de comunicaciones.

El buque cuenta con una cubierta de vuelo y un hangar capaz de alojar y efectuar el mantenimiento de 2 helicópteros pesados o 3 de tipo medio, y con posibilidad de hacer operaciones aéreas, tanto de día como de noche.

La dotación prevista del buque es de 180 personas, de las cuales 26 son oficiales, 36 suboficiales y 118 cabos y marinería, estando preparado para personal femenino en todas las categorías.

Dispone de un hospital para 10 personas, con quirófano, rayos X, odontología y laboratorio.

#### EL LPD

Asímismo está prevista la construcción de un nuevo barco LPD en colaboración con la Real Marina Holandesa. Actualmente se está en el proceso de firma de contrato con la Empresa nacional Bazán.

Este buque tendría un desplazamiento de 12.000 Tm, una tripulación de 128 hombres y una capacidad de transporte de un Batallón Reforzado de desembarco, unos 600 hombres. Contaría con una cubierta de vuelo de 56 M2, con dos puntos de

toma de helicópteros y una capacidad de transporte de 4 helicópteros pesados y 6 medios, así como la posibilidad de mantenimiento de los mismos.

Cuenta con una cubierta principal de 725 M2, para transporte de vehículos y otra baja de 285 M2, con el mismo fin.

Dispondrá además de un dique de 885 M2, con capacidad para transporte de varias embarcaciones de desembarco.

#### LAS FRAGATAS "NAVARRA" Y "CANARIAS"

Nos cuenta el C.N. Montero que su plataforma, en su aspecto exterior, es el mismo que la de sus predecesoras. Sin embargo su sistema de combate ha sufrido variaciones por la incorporación de consolas de presentación, de diseño nacional, que supone un gran avance.

Así mismo se ha previsto la incorporación de personal femenino, siempre en múltiplos de seis, a fin de utilizar los alojamientos al máximo rendimiento. ■



# LA 31ª ESCUADRILLA

## ENTREVISTA AL C.N. COMANDANTE DE LA 31ª ESCUADRILLA

**E**n una de nuestras visitas a Ferrol, charlábamos con el C.N. José María Santé Rodríguez, Comandante de la 31ª Escuadrilla de Escolta de la Flota, y le hacíamos llegar nuestro deseo de dedicar unas páginas del Boletín, tanto a la Escuadrilla, como a los diferentes buques que la integran.

De conversación amena no exenta de humor, el C.N. Santé nos atendió con la cordialidad acostumbrada. Comenta en primer lugar el cariño que siente por su Escuadrilla pues formó parte de ella siendo Teniente de Navío, como dotación de quilla de la Fragata «Baleares», primera de la serie y, en aquellos momentos, uno de los barcos más modernos no sólo de la Armada sino del mundo. En la «Baleares» estuvo embarcado tres años. Posteriormente y una vez finalizado el curso de Guerra Naval, desempeñó el destino de Jefe de Ordenes de la Escuadrilla; más tarde, de C.F., tuvo el mando de la «Cataluña» y ahora, por último, le ha correspondido el mando de la 31ª Escuadrilla. En total han pasado ocho años de su vida profesional embarcado en ésta.

Piensa el C.N. Santé que en estos años se condensan muchos amores fraguados a través del tiempo y de los diferentes empleos. Esto le permite servir, pues como les decía el C.N. don Alvaro de La Piñera Rivas, entonces Comandante de Brigada en la Escuela Naval Militar: «hemos venido a servir y no a servirnos —es éste un homenaje lleno de recuerdos que

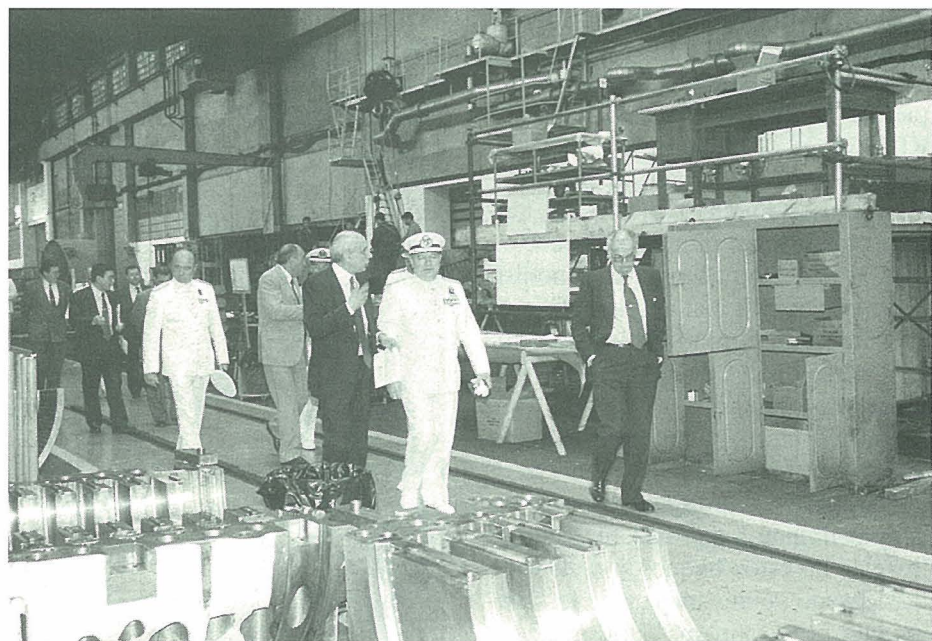
el C.N. Santé dedica a aquél marino, en sus años jóvenes, que marcó el norte de su vida profesional, recientemente fallecido en Cartagena—. Esta frase, nos confiesa, le permite dar consejos además de ordenes, lo que se traduce en un mejor ejercicio del mando. El C.N. Santé nos confiesa que toda su vida ha girado alrededor de la puerta, con algunos destinos intermedios de apoyo a la Flota.

Toca ahora charlar sobre dos aspectos de la 31ª Escuadrilla: la asistencia religiosa y la sanitaria. La primera la atiende el padre Santos Andreu Casanova, sacerdote excelente, actualmente en aguas del Adriático a bordo de la fragata «Andalucía». El C.N. Santé coincide con el «pater» en que es a bordo de estas unidades en las que mejor se puede desarrollar la labor pastoral pues permite compartir con las dotaciones las horas duras y monótonas

de las navegaciones y acompañarles en las visitas culturales en puerto. «Es un auténtico sacerdote, con una total entrega» nos comenta con palabras llenas de cariño el C.N. Santé.

Pasamos ahora a charlar del servicio de sanidad, de los dos médicos que componen el servicio de la Escuadrilla, uno se encuentra siempre destacado a bordo del buque que está en el Adriático. Esto hace que los días de mar que acumulan los médicos sea muy elevado. Constituye con el sacerdote un sostén muy importante en el mantenimiento laboral del personal, ya que atienden sus problemas físicos y psíquicos.

Considera el C.N. Santé que este es el reflejo de su labor en la Jefatura de la flotilla: resolver todas las necesidades logísticas de la misma. En esto consiste el ejercicio del mando, junto a las facetas de tipo operativo. Es muy importante atender el aspec-



Desplazamiento	4017 TN	Calado	7,8 mts.
Eslora	133,5 mts.	Vel. Máxima	28 nudos
Manga	14,27 mts.	Autonomía	5000 millas a 20 nudos.

to humano del personal ya que redundará en beneficio de su rendimiento personal. Del Jefe de la escuadrilla se espera el buen funcionamiento del aprovisionamiento y del mantenimiento, que revierten en la efectividad operativa. Para lograrlo necesita apoyarse en el factor humano, lo que se consigue con la ayuda de los diferentes mandos y la colaboración del sacerdote y de los médicos del equipo sanitario.

### LOS CINCO BUQUES DE LA ESCUADRILLA

Con un promedio de 20 años de historia, los cinco buques que componen esta Escuadrilla (F-71 BALEARES, F-72 ANDALUCIA, F-73 CATALUÑA, F-74 ASTURIAS y F-75 EXTREMADURA) se enfrentan a un futuro de cambios, sobre todo por la necesaria reestructuración de personal y por las modificaciones habidas en la actual estrategia de la OTAN, pero que gracias a las últimas modernizaciones y al espíritu demostrado por los profesionales que por aquí han pasado, ese futuro es, cuando menos, esperanzador.

Desde la entrada en servicio del primer buque de la serie (BALEARES) el 24 de Septiembre de 1973, sobre estos buques han influido muchos acontecimientos históricos, tanto nacionales como internacionales y que de una u otra forma han modificado la idea original de esta clase de escolta, que culminó en la modernización de finales de los 80 y principios de los 90.

Sus características como buque son:

Variados e importantes fueron los acontecimientos que han marcado la historia de estos buques (no en vano han pasado veinte años) y de los cuales han salido airosos para orgullo y

satisfacción de la ARMADA. Entre éstos, podemos citar:

\* MARCHA VERDE. Evacuación del antiguo Sáhara Español.

\* Pruebas SQT en los EEUU con lanzamiento de misiles en Roosevelt Roads.

\* Apresamiento de los buques contrabandistas «Feder» y «Tessa» en Mayo de 1983.

\* Varios salvamentos marítimos.

\* Participación continua en ejercicios nacionales e internacionales.

\* Integración en Agrupaciones Permanentes OTAN STANAVFORMED y NAVOCFORMED (ahora STANAVFORMED).

\* Participación en el embargo decretado por Naciones Unidas a IRAK durante la Guerra del Golfo Pérsico.

\* Participación en el Control del Embargo a países de la antigua Yugoslavia. Actualmente es ésta la operación más importante que la Armada está llevando a cabo, por el despliegue continuo de unidades en aguas del Adriático, con una duración superior a los cuatro meses para

cada tipo de buque. La Fragata «Andalucía» se encuentra en la zona del conflicto desde Junio y tiene previsto su regreso a la base a finales de Octubre, en que será relevada por la Fragata «Balears».

Además de lo mencionado anteriormente, las Fragatas clase «Balears» han mostrado la bandera nacional en otras muchas operaciones/ejercicios/colaboraciones, quizás no tan conocidos, pero sirviendo con eficacia y prestigio en todas cuantas participaciones realizaron.

### ENTREVISTA AL COMTE. DE LA «EXTREMADURA»

Un barco navegando y aún atracado, consume muchas horas de su Comandante, así es que resulta realmente difícil hacerle una entrevista. Son muchas horas de puente y pocas las que puede dedicar al descanso, si a esto se une que el encargado de realizar la entrevista, quiere ver todo, o casi todo y participar en el mayor número de ejercicios posibles, el tiempo resulta más bien escaso. Pero con buena voluntad, todo se soluciona.

El C.F. BELTRAN, tomó el mando de la «Extremadura», el día 23 de abril de 1993 y nos explica que este es como todos los barcos «una plataforma a bordo de la cual vive una dotación de 250 personas y que sirve de base a un sistema de armas».

*Comandes 31 (CN SANTE) despachando con su Jefe de Ordenes (CC BREIJO) en la mar.*





Estos tres elementos, plataforma, sistema de Armas, dotación, constituyen la permanente preocupación del Comandante, ya que tiene la obligación de controlar todos los aspectos.

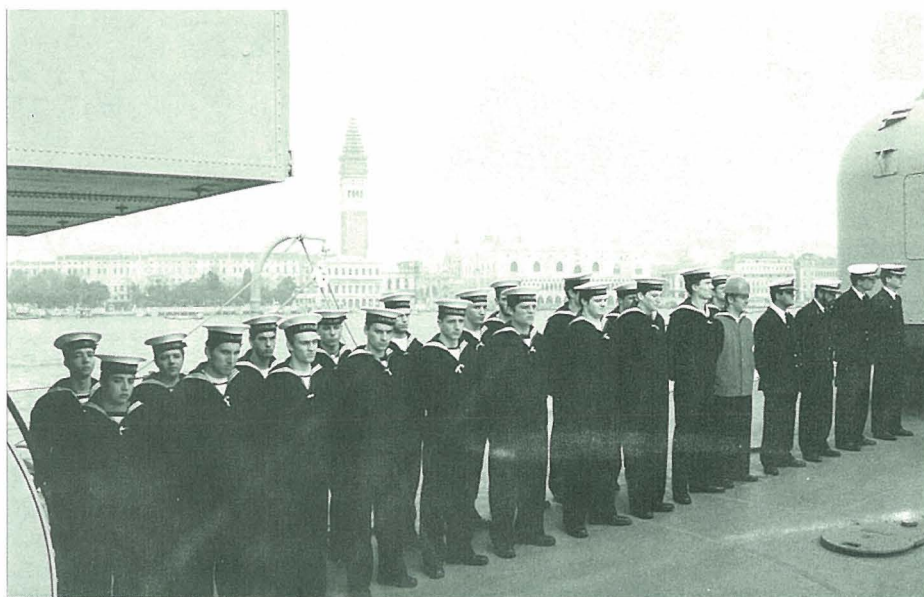
La plataforma es como una ciudad con todos los servicios y debe asegurar que todos ellos funcionan correctamente, además de conservar las características propias de barco, debe hacer que funcione toda la habitabilidad: cocina, despensa, lavandería, etc, así como todo lo relacionado con la seguridad de la plataforma, por medio de un buen funcionamiento de la Seguridad Interior.

Todos estos aspectos, en cierto modo, están bajo el control del Comandante, que cuenta para ello con la ayuda de su dotación.

En relación con la Dotación, la principal preocupación de un comandante debe ser su moral, para ello todos los miembros deben sentirse parte muy importante del engranaje y ser conscientes de que sus superiores están satisfechos en su buen quehacer; es decir que se sientan estimulados en su trabajo. El C.F. Beltrán tiene claro que no se puede elevar la moral «vendiendo favores», o dando determinadas facilidades ajenas a la buena marcha del buque, la dotación debe sentirse motivada por su preparación y adiestramiento que le permita la utilización óptima del Sistema de Armas del barco, se deben aumentar los esfuerzos para que todos se sientan satisfechos de pertenecer a la «Extremadura».

El Sistema de Armas es, a juicio del Comandante, la razón de ser del barco. Para asegurarse que funcione, la dotación debe estar permanentemente dedicada y preparada. Hay aspectos que escapan al Comandante y son responsabilidad del segundo y tercer Escalón de Mantenimiento, Arsenal Militar y Empresas Civiles, así como del suministro del material necesario que dependerá del apoyo de la infraestructura de tierra, más que del propio barco. Pero todos deben poner lo mejor de sí mismos para conseguir que el barco responda lo mejor posible en las misiones que se le puedan asignar.

El C. F. Beltrán nos cuenta que, durante su mando, ha hecho unos doscientos días de mar; la mayoría



La «Cataluña» saliendo de Venecia

de ellos integrado en agrupaciones internacionales. Piensa que ninguno de los ejercicios desempeñados ha sido especialmente atractivo aunque de todos ha recibido una experiencia muy interesante. Considera como algo muy especial la comisión en el Adriático y para él siempre será lo más importante de su mando. Fueron cuatro meses y medio fuera de la base de forma continuada y esto hace que el barco se llegue a convertir en la segunda casa y que se sienta a la dotación como una familia. Fue un período profundo de vida intensa y de gran riqueza humana: «uno se siente profesionalmente realizado y el trabajo resulta muy gratificante», nos comenta.

En otro orden de ideas, nos confiesa la nostalgia que se siente al estar alejados de la auténtica familia. A veces comentaba con sus Oficiales esta impresión y éstos estaban de acuerdo en que la nostalgia siempre acompaña al marino. «¿Qué sería de nosotros sin la nostalgia?» nos comenta el C.F. Beltrán, que considera que el pensar en el reencuentro es un sentimiento muy enriquecedor. Un hecho significativo fue el pasar las Navidades alejado de la familia, ya que se trata de unas fiestas muy entrañables. El día 31 de Diciembre, Fin de Año, transcurrió en la mar frente a las costas de Montenegro, y fue algo único la Conga bailada a lo largo de los pasillos interiores por marineros, suboficiales y oficiales y Comandante, todos enganchados en

el mismo baile; «esta experiencia te queda para toda la vida», nos comenta. Creemos adivinar la preocupación y el desvelo del mando hacia su dotación en fechas tan señaladas como estas.

No cabe duda que, el hecho de estar fuera de la base agudiza el ingenio en busca de actividades con las que entretener a la dotación; por ejemplo, se editaba un periódico diario con diferentes secciones, así como con cartas al Director, en las que la dotación planteaba sus distintos problemas; también había un espacio para temas científicos; pues bien, devoraban el periódico, mucho más que la prensa nacional, que se recibían en puerto», nos comenta el Comandante. Asimismo y dos veces por semana se emitía un programa de televisión «Teledura»; lo que representaba un gran esfuerzo, ya que se carecía de los elementos precisos. Curiosamente varios miembros de la dotación triunfaron en la inédita faceta de presentadores y organizadores.

Otra actividad que llenaba el tiempo de la dotación era la quiniela. A lo largo de las semanas se fue acumulando un sabroso bote, que lo ganó finalmente un marinero. Desde ese momento fue el encargado de llevar el apartado de deportes del periódico y ayudaba a rellenar la quiniela que jugaba el barco.

Son todas ellas cosas difíciles de vivir a bordo en circunstancias normales, pero que resulta posible du-



Entrega de Mando de la Fragata Asturias, por el C.F. al C.F. Lobo Franco

rante un tiempo continuado en la mar.

### FRAGATA «ASTURIAS»

Es su Comandante el C.F. Constantino Lobo Franco, que tomó el mando el 22 de marzo último, lleva pues relativamente poco tiempo embarcado en la misma, aunque el barco ha desarrollado una gran actividad durante este tiempo, participando en la «Resolute Response 94» y la «Dynamic Impact 94» con una permanencia en la mar continuada de 25 días. Estas maniobras, de las que tuvimos ocasión de hablar en detalle en nuestro número anterior al publicar un artículo sobre el «Grupo Alfa» de la Flota, se desarrollaron en aguas del Golfo de Cádiz y del Mediterráneo Occidental.

El C.F. Lobo nos comenta que la «Asturias» participó como escolta del «Grupo Alfa», habiéndose integrado en el mismo durante diferentes fases, barcos de la U.S. Navy y de la Royal Navy. Para él estos ejercicios fueron un bautismo como Comandante, muy completo.

Desde Toulon, puerto de descanso, el barco volvió a la base, participando en las ejercicios SWORD F.

94. Durante este ejercicio se entró en Lisboa para participar en los actos conmemorativos del VI Centenario del Nacimiento del Rey portugués Enrique el Navegante. Realizándose

una parada Naval ante el Presidente de la República, que lo presidió desde la Torre de Belén; en ella participaron 28 barcos de diferentes naciones. En la plaza de los descubridores, en Lisboa, hubo una ofrenda de flores, en la que el C. F. Lobo acompaña al Embajador de España, Puig de lo Belloeasa, representando a nuestro país. En Portugal se les trató con un gran cariño, por parte la marina portuguesa, tanto a nivel Comandante como de dotación, hecho que destaca el C.F. Lobo al Almirante Rodríguez, quien tuvo un trato especial y exquisito y dió muestras de un gran afecto hacia nuestra Armada. Este Almirante portugués considera muy conveniente que se aumentase el número de ejercicios entre ambas marinas.

De Lisboa, la «Asturias», se dirigió a Holanda, donde participó en el ejercicio FALCON HUT 94. La estancia en este país coincidió con el 24 de junio, santo de S.M. el Rey, asistiendo a la copa ofrecida por la embajada de España. El C.F. Lobo subraya las excelentes relaciones que se mantienen con la Marina Holandesa. En este ejercicio, la «Asturias» fue el único barco extranjero que



participó en la misma, se trataba de un ejercicio de Defensa Antiaérea y en el mismo intervinieron una gran cantidad de medios aéreos; fue un adiestramiento muy completo.

De Holanda a Finlandia, a HELSINKI concretamente; entrar en este puerto fue una buena experiencia, ya que navegó por los estrechos bálticos, con un tiempo espléndido. Era la primera vez que un barco español visitaba esta ciudad. El recibimiento muy cariñoso. Fue recibido por los Jefes Militares de la Armada y del Ejército, en sus respectivos Cuarteles Generales, así como por el Alcalde de la Ciudad, en cuya plaza del Ayuntamiento ondeaba la bandera de España. El sentir de la dotación fue muy positivo y coincidían al afirmar que siempre se les invitó, en cualquier bar que entraban.

De regreso a España, la "Asturias" se incorporó al "Grupo Alfa" de la Flota, para visitar Gijón, dándose la circunstancia de que S.A.R. el Príncipe de Asturias se encontrase embarcado en el Portaaviones de su nombre, el C.F. Lobo nos comentó que nunca ha visto un recibimiento como el que Asturias rindió a D. Felipe en los muelles del Jusel; fue necesario prorrogar la visita del barco hasta las 22:00 h., tres más de las previstas, y aún así hubo mucha gente que se quedó en tierra sin poder subir a bordo.

Por último y antes de regresar a ferrol, se entró en la Escuela Naval Militar para participar en la Jura de Bandera y entrega de Despachos.

### LA FRAGATA «BALEARES»

Es su Comandante el C.F. Sebastián Zaragoza Soto, que nos recibe con su amabilidad habitual. Nos cuenta que tomó el mando el día 28 de Mayo de 1993, en el mar Adriático, esto fue muy significativo para él pues permitió revivir una de las tradiciones de la Armada, como es que él fue a la vez interventor de la entrega, dando fe de la misma el Consul General de España en Nápoles.

Al día siguiente tomó parte en las operaciones programadas, a lo largo de dos meses. El relevo, con la fraga-



ta «Asturias» tuvo lugar en Palma de Mallorca, el día 25 de Julio. Tras una escala en Rota en la que el Almirante de la Flota les dió una bienvenida muy cariñosa, llegaron a Ferrol el 1 de Agosto.

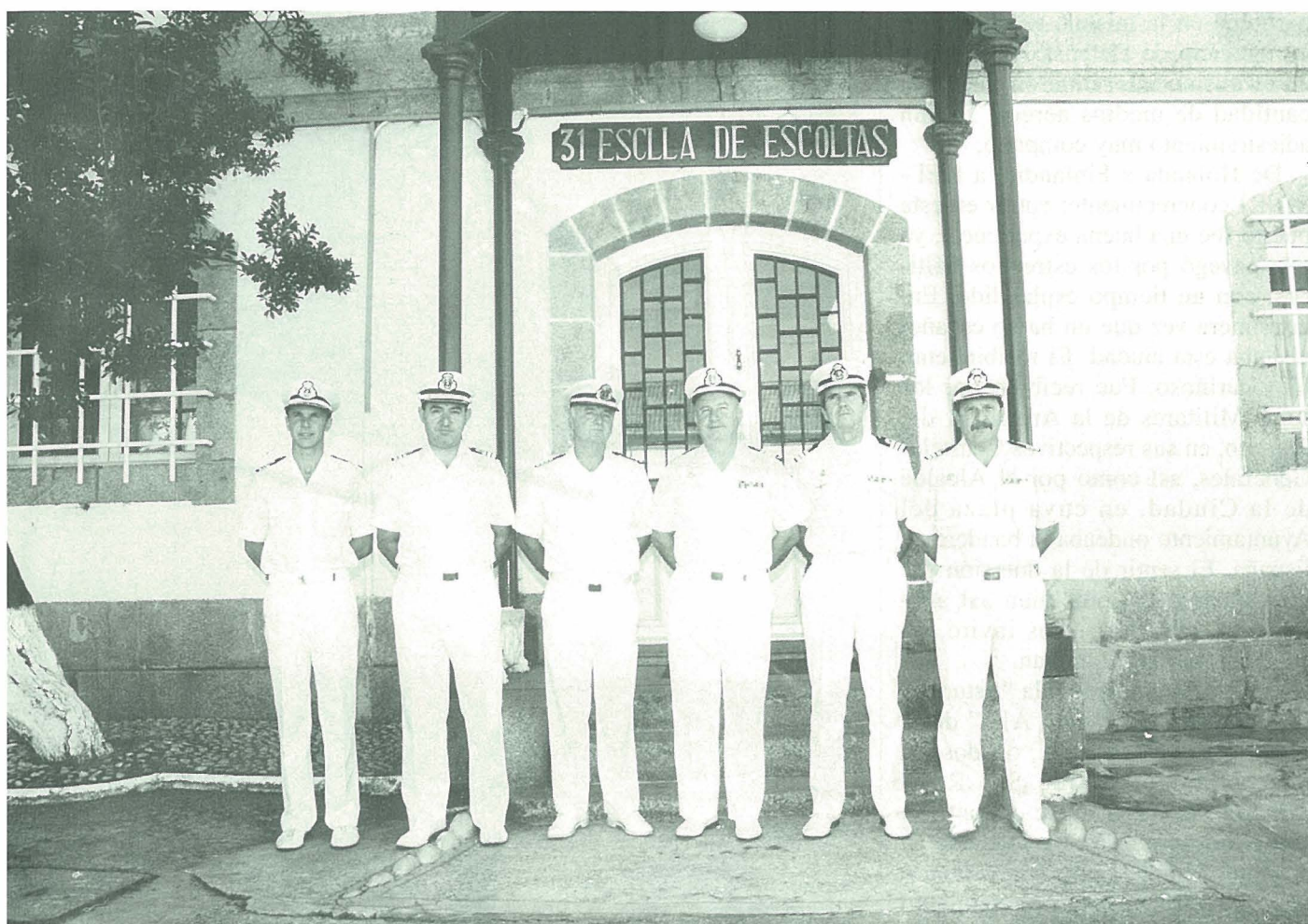
Posteriormente y tras las vacaciones de verano, pasaron en Rota el CSSQT, prueba de los Sistemas de Armas, consistente en Pruebas que resultaron realmente interesantes.

La fragata «Baleares» participó en el ejercicio «Ardente», como escolta del portaviones «Príncipe de Asturias», en una actividad ininterrumpida. Más tarde entró en los puertos

de mahón y Génova, colaborando en Rota en el adiestramiento de la fragata «Extremadura», regresando posteriormente a Ferrol.

En esta Base Naval entró en un período de Inmovilización Previsto, PIP, de dos meses, saliendo de obras en la fecha prevista. El C.F. Zaragoza tienen palabras de elogio y agradecimiento, tanto para la Empresa Nacional Bazán, como para el Arsenal Militar. Considera que se portaron extraordinariamente.

El día de Viernes Santo se salió de nuevo para Rota, incorporándose al Grupo Alfa y participando con és-



te en tres ejercicios, el «Alberguex-93» de carácter nacional, el «Resolute Response-93» y el «Dynamic Impat-93» de la OTAN. En total se estuvo 21 días en la mar.

En Canarias, la fragata «Balears» participó en la Revista Naval que tuvo lugar ante S. M. El Rey, que izaba la insignia en el portaviones «Príncipe de Asturias»; fue una ceremonia preciosa y muy emotiva, ya que S.M. fue pasando ante todos los barcos, que le rindieron honores a la voz y al cañón. Realmente fue un período muy movido, con 150 días de mar.

Piensa el C.F. Zaragoza, que el barco ha mejorado mucho con el cambio de combustible y máquinas, pues le permite pasar mucho tiempo fuera de la Base.

Ya en aguas del Adriático, el Contralmirante italiano Pellegrino izó su insignia a bordo de la «Balears». En esta comisión se alcanzó un record de registros de barcos mercantes, 88 en total. La convivencia con otras marinas fue muy buena, hubo momentos de mucho trabajo y ciertos riesgos, pues los re-

gistros con mal tiempo, lo llevan en sí. Pero todo ello permite a la Armada tener una proyección internacional importante y beneficiosa.

El C.F. Zaragoza se siente orgullo de su tripulación, pues sabe responder con profesionalidad ante los buques de otras naciones. Indudablemente el trabajo es duro e incómodo, por ello, el que éste se realice a plena satisfacción es muy gratificante.

### LA FRAGATA «ANDALUCIA»

Se encuentra en estos momentos incorporada a las Fuerzas de Contingencia Marítima de la UEO (WEUCOMMARFOR) participando en la operación «SHARPGUARD» que se desarrolla en el Adriático en apoyo a las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas relacionadas con el embargo a las naciones de la ex-república Yugoslava.

Por ello pedimos a su Comandante el C.F. José C. Iglesias Bermudez,

que nos enviara sus impresiones sobre lo que ha sido para él el Mando de este buque.

Tomó el Mando el 21 de Diciembre de 1993 en El Ferrol. Se trata de un buque que tiene ya veinte años, lo que hace de él un veterano, tanto en ejercicios como en operaciones para un buen rendimiento, lo que demuestra el esmero y cariño con que ha sido cuidado por sus diferentes dotaciones.

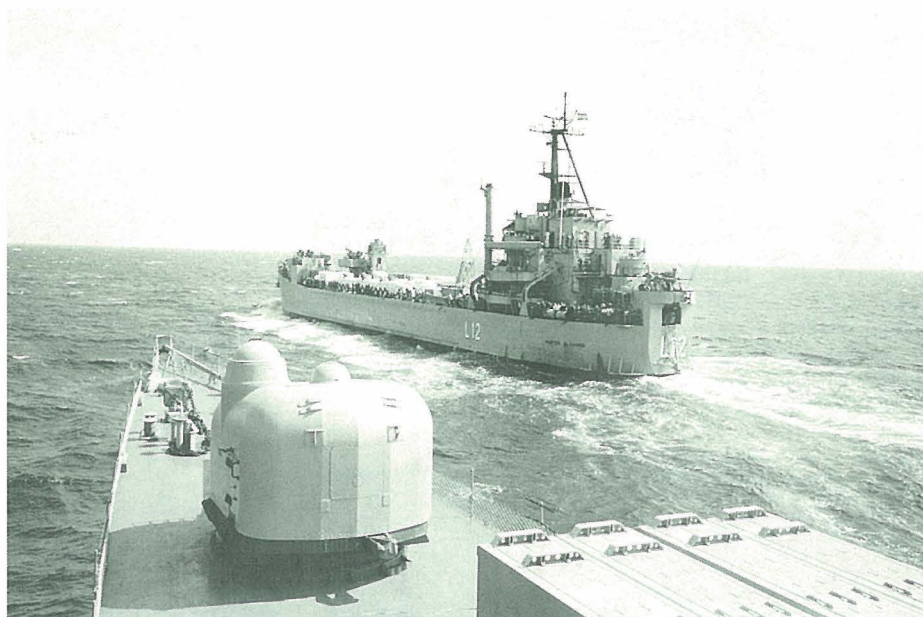
El Comandante Iglesias echa de menos el no tener cubierta su plantilla de Cabos Primeros, pero espera que esto se solucione a medio plazo, cuando los actuales marineros profesionales alcancen este grado; piensa que es este un personal muy válido, con un buen comportamiento y gran interés en aprender.

Nos cuenta el C.F. Iglesias que la «Andalucía» es un buque veterano en las operaciones «SHARPGUARD», ya que ha participado en anteriores misiones. Se trata de una operación muy experimentada, que se desarrolla con suavidad y, hasta el momento para la «Andalucía», sin

sobresaltos. Precisamente en esta larga monotonía piensa el Comandante que puede residir el mayor peligro, dada la dificultad que supone mantener una atención constante cuando «nunca pasa nada»; aunque, en honor a la verdad, reconoce que por una u otra razón, se mantiene la vigilancia y la operación se desarrolla eficazmente, de tal forma que ningún buque ha violado el embargo impuesto por las Naciones Unidas, mérito que comparten a partes iguales todos los buques presentes en la zona.

Los barcos españoles están cumpliendo sus cometidos con una eficacia similar a la de los otros países. Se sufren averías, nos comenta el C.F. Iglesias, lo que es normal teniendo en cuenta el prolongado periodo que se permanece en el área de operaciones, hecho que se produce, asimismo, en el resto de los barcos. En lo que se refiere a la Armada hay que destacar la dedicación de esfuerzo de las dotaciones y la rapidez con que se recibe apoyo desde España para llevar a cabo las reparaciones que no pueden efectuarse por el personal del buque. Sin pecar de «chauvinistas» se puede decir que, excepto algunas unidades de la US NAVY, que destacan claramente por sus posibilidades en guerra antiaérea, nuestros buques pueden codearse con los del resto de las naciones.

Como en todas las operaciones de ejercicios combinados, se aprende sobre todo a convivir con estilos di-



ferentes de hacer las cosas, aunque esta convivencia resulte menor que en ejercicios multinacionales, por ser mayor la independencia de los buques y no coincidir en puerto.

Fuera del puerto de Tolón, que se tocará en el regreso a España, se visitan fundamentalmente puertos del Adriático; como es lógico, la dotación echa de menos una mayor variedad. Corfú es un puerto agradable y Brindisi ofrece la ventaja de que parte del tiempo se atraca en el corazón de la ciudad, lo que la hace muy cómoda. Venecia es un puerto que ofrece múltiples posibilidades turísticas y Trieste una buena ciudad, aunque al coincidir la visita con el «ferragosto» estaba todo cerrado.

Ha habido momentos tristes, debido al fallecimiento de familiares, pero también otros muy alegres al aumentar las familias con algún nacimiento. A bordo se han organizado campeonatos de casi todo, incluso de baloncesto, y en Venecia no consiguieron quitarse el mal sabor de boca del mundial de fútbol al perder con una fragata italiana.

El C.F. Iglesias nos cuenta, como anécdota curiosa que, encontrándose de patrulla en las proximidades del puerto de Durres (Albania), salió un barco. Se acercaron para reconocerlo y, al encontrarse a unas cuatro millas, se dieron cuenta de que era un barco muy antiguo, el «Partizany», que estaba en un estado deplorable y tan repleto de gente que incluso se encontraban en las plumas del barco; tenía todos los visos de un barco de refugiados de los que vemos en la televisión. Lo más preocupante era que tenía una gran escora a estribor y salía una fuerte humareda negra de su chimenea. Vieron enseguida que se trataba de un barco con problemas y con mucha gente a bordo, por lo que podía ser una situación grave. Le preguntaron por radio si necesitaba ayuda, pero no contestó, por lo que llamaron a las Autoridades del puerto para informarles de la situación, mientras seguían acercándose al barco. Al cabo de un corto tiempo, que para ellos se hizo muy largo, recibieron la respuesta de las autoridades albanesas en la que comunicaban que el barco no tenía problema nin-





Fragata "Extremadura" —una salida a la mar—

guno, simplemente se estaba rodando una película.

### IMPRESIONES DEL CAPELLAN

Dado que el C.N. Santé, Comandante de la 31.ª Escuadrilla, nos había hablado de la importante labor desarrollada en los barcos por el Capellán de la misma don Santos Andreu Casanova, pedimos a éste que nos contase sus impresiones:

Hay un refrán popular que dice «La experiencia es la madre de la ciencia». Dicho refrán tiene aplicaciones en todos los campos del saber. A pesar de mi poco tiempo desempeñando mi labor sacerdotal en las Fuerzas Armadas, quiero exponer la «ciencia» que he adquirido y quiere ser la manifestación de las impresiones personales sobre el Servicio de Asistencia Religiosa en la 31.ª Escuadrilla de Escoltas. Quisiera puntualizar que, así como en las ciencias humanas hay unas calificaciones realizadas por los mismos humanos, en la vivencia religiosa no nos corresponde la tarea de calificar a los demás, es Dios quien nos puntúa las acciones que desarrollamos

en nuestra vida. Esta pequeña aclaración sirve para hacer notar que estas impresiones que voy a desarrollar no pueden igualarse o compararse como si fuesen unas «calificaciones o puntuaciones».

La primera impresión que experimenté fue la de NOVEDAD. Para mí, desde que el 1 de Septiembre de 1991, ingresé en el Servicio de Asistencia Religiosa en las Fuerzas Armadas, fue un campo nuevo de trabajo al desempeñar mi labor sacerdotal en la Estación Naval de La Graña. A partir de marzo de 1994 esa novedad aparecía de nuevo, porque mi Ministerio Sacerdotal se extendía a otros lares, mejor a otros mares, al ser destinado a la 31.ª Escuadrilla de Escoltas.

La segunda impresión que he recibido ha sido la de ATENCIÓN y RESPETO. Durante estos tres años, he sacado la conclusión que al «Pater», a pesar de sus defectos, (que los tiene como todo ser humano), se le comprende y ayuda en su tarea o servicio religioso.

La tercera impresión que he vivido es la de LIBERTAD. Esta palabra es muy cacareada. Se lleva de boca en boca, y es tema de conversación y expresión. Durante estos años puedo decir que me he sentido libre desem-

peñando el Ministerio Sacerdotal. Cumpliendo con «mi deber» nadie me ha obligado a nada.

Otra impresión es la de un «COMPAÑERISMO LIMITADO». Limitado por el espacio (la Fragata) y los destinados en ella. Aunque aparentemente parezca que puede ser negativo este compañerismo limitado, creo que es positivo, porque puede ser como un punto de apoyo donde se pueden compartir las penas y alegrías.

Otras muchas impresiones he recibido como son: AMISTAD, ALEGRIA, AYUDA, etc. Todas ellas son recíprocas. En el diálogo personal, en la comunicación de grupo, he tratado siempre de transmitir las, pero todas ellas han repercutido en mi persona.

Al finalizar este breve resumen de mis impresiones vividas en la 31.ª Escuadrilla de Escoltas, he observado que muchas personas te preguntan ¿por qué estás en el mundo castrense?. Tanto a los que preguntan por curiosidad como por motivos de discordia, les diré que el SERVICIO de la Iglesia se extiende a todos los lugares y campos del mundo (enseñanza, marginados, sanidad, misiones, etc.), porque allí donde haya personas, están los miembros de las Iglesias Para servirles y ayudarles. Esa fue mi respuesta.

### CHARLA CON LA TENIENTE MEDICO

Piensa la Doctora Ana María López Gómez que se han ido introduciendo reformas en los barcos, que ha hecho que la Sanidad sea más operativa y tenga mayor capacidad para afrontar situaciones de emergencia. El hecho de que el Sanitario sea ahora un marinero profesional han aumentado su cualificación y dedicación; se ha hecho un cuarto anexo a la enfermería que permite aislar y observar a determinados pacientes, etc. En navegaciones largas se embarca un E.M.S.V.A. (Equipo Médico de Soporte Vital Avanzado) equipo que sería conveniente disponer de él permanentemente.

Nos cuenta la Teniente López Gómez que ha participado en la «SHARPGUARD» en dos ocasiones

durante este año; la primera, a bordo de la Fragata «Cataluña», y ahora en la «Andalucía». Considera que ejercer la medicina a bordo de un barco «es un mundo aparte; difícil por las circunstancias pero, en el fondo, maravilloso y emocionante»

### UNA SALIDA A LA MAR

La verdad es que el CN., Santé nos sorprendió con una oferta que no podíamos rechazar: salir a navegar durante tres días por las Rías Bajas gallegas con alumnos de la Escuela Naval Militar y de la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada, E.T.E.A. Rápidamente hicimos las gestiones oportunas y el lunes día cinco a las nueve de la noche salía a la mar a bordo de la «Extremadura».

Es proverbial la exquisita cortesía con que la Armada trata a sus invitados a bordo de sus buques; si a esto se une la suerte de conocer a su Comandante, el CF., don Miguel A. Beltrán Bengoechea, el trato adquiere además un matiz de cordialidad importante.

La navegación resultó tranquila, sólo rota por los fuertes golpes de una puerta mal trincada y un cajón al que se me había olvidado echarle la llave, lo que se encargaba de recordarme con insistencia de acuerdo con el balanceo del barco. Hay que pagar de alguna forma el haber estado largo tiempo alejado de los barcos.

Fondeamos en la Ría de Marín a las ocho de la mañana, día brumoso y con niebla propia de la hora y de la zona, tiempo agradable... se puede estar en el puente en mangas de camisa... mar en calma, pues no sopla viento alguno.

A las nueve se atraca un remolcador al costado de la «Extremadura», trasladando alumnos de la E.N.M. y de la E.T.E.A., los primeros son Guardiamarinas de 2.<sup>a</sup>, ya veteranos, los segundos son marineros profesionales que han ingresado en la Escuela el día uno de septiembre; llevan pues cuatro días en la Armada. Los Guardiamarinas embarcan con soltura, los marineros profesionales lo hacen con caras de circunstancias,



se nota en su expresión el claro interrogante de la persona que se enfrenta con algo nuevo.

Se leva anclas y nos dirigimos a mar abierto. Hay una calima alta que no permite ver las costas de la Ría de Pontevedra, en uno de los amaneceres gallegos metidos en niebla, que luego el sol irá haciendo desaparecer a lo largo de la mañana. Mientras navegamos vamos maniobrando a los botes y pequeñas barcas de pesca; el marinero es madrugador por naturaleza y se hace a la mar con la amanecida.

Fondeamos frente a la Isla de Ons, esto trae a mi memoria recuerdos ya lejanos y, entre ellos, curiosamente, un maravilloso guiso de pulpo con patatas en que la buena mano de la cocinera, y la calidad insuperable de las materias primas, consiguieron el milagro de que aquel plato resultara inolvidable; indudablemente el contar entonces con veinte años y haber recorrido la Isla haciendo ejercicios tácticos, fueron dos ingredientes importantes a añadir al guiso.

En las Ons me llama la atención el número relativamente elevado de chalets, distribuidos a lo largo de la Isla, acumulándose alrededor del muelle.

Los alumnos van integrándose en la dotación del buque; nos fijamos, por ejemplo, en los guardiamarinas que montan guardia de Oficial en el

Puente, el Comandante les «ha dado la voz», y lo ejercen con orgullo y autoridad. Ellos indican al timonel los diferentes cambios de rumbo, cuando resulta necesario maniobrar a un pesquero, se sitúan en la carta; en una palabra, se encuentran «a sus anchas». El Oficial de Guardia queda un poco «en la sombra», consciente de esta situación, pero pendiente de lo que en el puente sucede; al fin, la responsabilidad es suya. El Comandante sentado en la banda de estribor, sonríe de vez en cuando y permanece callado, él también fue Guardiamarina y se sintió plenamente realizado cuando uno de los «viejos comandantes» de entonces, puso el barco en sus manos.

Visitamos también a los alumnos de la E.T.E.A., los más «novatos», miran sin atreverse a intervenir, sólo llevan cinco días en la Marina; los más veteranos ayudan a sus compañeros. Les acompaña el SG 1º D. Mariano de Frutos Pérez, que hasta hace escasos meses estaba embarcado en esta Fragata; es un poco su tutor, su guía, de carácter amable y cariñoso, orienta a sus alumnos para que poco a poco se sientan como en casa. De diferentes especialidades se reparten por los destinos del barco, de C.I.C. a Estación Radio. Con algunos de ellos tenemos ocasión de charlar y recoger sus impresiones.

### ¡HACEMOS DE BLANCO!

La verdad es que esta afirmación suena a peligro inminente y locura un poco difícil de explicar, pero suena bien y como esta era la sensación que yo sentía en mi interior, pues al escribir se reflejó en el papel.

Las tres Fragatas tenían previsto hacer unos ejercicios de fuego real y la Extremadura fue la designada para remolcar el blanco sobre el que sus dos compañeras hicieran fuego.

Me trasladé a popa, pues era el lugar en que mejor se podía presenciar el ejercicio. Iniciaba el fuego la «Balears», y allá en el horizonte se fue recortando su silueta, la primera salva salió larga y las siguientes se fueron aproximando al blanco, teniendo en cuenta tamaño y pantalla real de un barco, con el pequeño blanco remolcado, el tiro resultó bueno. A continuación lo hizo la «Cataluña», con parecidos resultados. A la «Extremadura» le correspondió realizarlo al día siguiente por la tarde.

Fondeamos ya de noche en Marín, pues los alumnos de la E.T.E.A. desembarcaban; lo hacían cansados pero contentos, para ellos era una experiencia inolvidable, un bautismo de mar en un barco de guerra y se sentían ya un poco más parte de la Armada; habrán empezado a conocer qué se espera de ellos a lo largo de su carrera.

La noche no era apacible. Caía una lluvia menuda y el viento levantaba cierta mar que, si bien desde el barco no se notaba, no sucedía lo mismo en una embarcación neumática; pero nos había invitado a cenar el CN. Santé, Jefe de la 31ª Escuadrilla, a bordo de la «Cataluña» y compensaba ese pequeño remojón.

La velada resultó de lo más agradable, nos acompañaba a la mesa, además de los diferentes Comandantes de los buques, el Director de la Escuela Naval Militar, el CN., don Francisco Cuartero Núñez y el Jefe de Estudios de la misma, el CF., don José M.<sup>a</sup> Núñez Lacaci. Al final, dado que había que hacerse de nuevo a la mar, se dió por terminada la reunión.

### CONTINUAN LOS EJERCICIOS

El miércoles 7 de septiembre amaneció el día metido en niebla. Nuevos alumnos de la E.T.E.A. sustituían a sus compañeros del día anterior; esta vez los ejercicios iban a ser distintos: traslados de pesos entre la «Extremadura» y la «Balears», y fuego con el Meroka y el Cañón.

El primer ejercicio se inicia pronto. Se alista la maniobra y la gente ocupa su puesto en un abrir y cerrar de ojos; resulta muy bonito ver cómo la «Balears» se va aproximando por la banda de babor. Su afilada proa corta la mar y cabecea suavemente al ir remontando las olas. Se traspasa en primer lugar una línea telefónica, las comunicaciones juegan siempre un papel importante en toda maniobra, aunque se usen también señales visuales. Ambos barcos intercambian regalos simbólicos. Luego, maniobrando con independencia, realizan ejercicios de tiro con Meroka; su ritmo de fuego impresiona. Finalizado el ejercicio de tiro, se inician unos nuevos antisubmarinos, se trata de que los alumnos vean en la realidad maniobras que estudiarán en sus escuelas de forma teórica. Las prácticas permiten entender mejor lo que se ha estudiado o se estudiará y conocer «in situ» las dificultades que en sí lleva su puesta en práctica.

Inmediatamente después de comer, ejercicio de tiro de superficie; son tres salvas, la última con cadencia rápida sobre un blanco remolcado por la «Balears». Ahora el ejercicio se ve desde otra perspectiva, se siente entonces la responsabilidad de acertar en el blanco y salvaguardar la seguridad del barco que lo remolca.

Finalizada la actividad, la Escuadrilla se dirige a Vigo, allí se tomará un pequeño descanso antes de emprender el regreso a Ferrol y los vigueses que lo deseen tendrán ocasión de visitar sus barcos.

### ENTREVISTA A LOS GUARDIAMARINAS

Aprovechamos el embarque de Guardiamarinas a bordo de la «Extremadura» para conocer sus impresiones. Han tenido ocasión de ser

Oficiales de Guardia en el puente y C.I.C., así como de asistir al tiro que sobre el blanco remolcado han realizado sobre este barco las fragatas «Balears» y «Andalucía». Para todos ellos ha sido una experiencia llena de interés. La verdad es que Comandante y Oficiales han depositado en ellos toda su confianza y han podido «tomar la voz» en el puente, dando órdenes y marcando rumbos y velocidad cuando había que maniobrar a algún barco o prepararse para la realización de algún ejercicio, y ello tanto de noche como de día.

De todo esto charlamos con el Guardiamarina MANUEL GOMEZ DE OLEA, quien nos comenta que estas fragatas era el único tipo de barco que le faltaba por conocer. Piensa que cualquier salida a la mar es buena, pues permite adquirir experiencia que se aplicará posteriormente cuando se estudie la teoría, indudablemente se asimilará mejor si se conoce lo que se está estudiando. Guarda un gran recuerdo de su viaje a bordo del B/E «Juan Sebastián de Elcano», la verdad es que lo tiene muy reciente, y destaca los recibimientos en puerto llenos de cariño.

JOSE M. PEREZ LEGUONA, le tocó montar guardia en el C.I.C. durante toda la tarde y reconoce que ha aprendido muchas cosas. Luego en su paso por el puente como Oficial de Guardia, se dio cuenta de que la experiencia acumulada en tres años de Escuela Naval daba ahora sus frutos. En el «Elcano» cogieron soltura en el puente. A la pregunta de qué sintió haciendo de blanco para los otros barcos, confesó: «nada; me fiaba de ellos».

JUAN CARLOS GUITIAN CRESPO piensa que el estar a dos vigilancias representa un sacrificio mayor de lo que uno está acostumbrado; son seis horas de guardia sin interrupción, y este tiempo da mucho de sí. Es la primera vez que convive en una Cámara de Oficiales y aunque conocía a algunos, por haber coincidido con ellos en la Escuela Naval, notaba que le faltaba soltura.

JUAN BERNARDO VASCOS CARTELLE confiesa que embarcó con un poco de miedo, pues se encontraba falto de conocimientos. En el puente «ha tomado la voz» y llevó



el barco con soltura, sentía que lo hacía bien y se sintió tranquilo, pues a su lado se encontraba el Oficial que fue su «padrino» de ingreso en la Escuela.

TN., D. JOSE BOADO ORORBIA, piensa que este embarque es «una magnífica puesta en escena para iniciar el curso los Guardiasmarinas, pues se entra en la asignatura conociendo los temas».

### ALUMNOS DE LA E.T.E.A.

Al contrario que los Guardiasmarinas, muchos de ellos llevan sólo cinco días en la Armada, esto se nota de forma palpable; miran todo con auténtico interés, sonríen tímidamente como dándose ánimos, todo les resulta nuevo: el formar para dar la novedad, el moverse por las cubiertas, ocupar su puesto en el C.I.C. o Estación Radio, etc. Dominador común en todos es su interés por asimilar cualquier explicación y su deseo de que no se note mucho su bisoñez.

Charlamos con DIEGO DAZA MORENO, natural de Chiclana, ha ingresado como Operador de Sistemas Tácticos; tiene muy buena impresión de la E.T.E.A. y confiesa con orgullo que no se ha mareado en esta su primera navegación. El Sargento DE FRUTOS, que les acompaña, les ha enseñado todo el barco. Luego su trabajo se ha centrado en el C.I.C., ya que aquí desempeñará su destino específico.

CARMEN CANO FERNANDEZ, es de Valladolid, comenta que se presentó a las oposiciones, aprobó y se ha encontrado ingresada en la Armada; no conocía a la Marina y empieza a hacerse una idea acerca de ésta. Es Operadora de Telecomunicaciones y ha estado en la Radio durante este embarque. Se ha mareado un poco, confiesa, pero se le pasó pronto. Le ha gustado el ejercicio de tiro, aunque en ese momento se encontraba «un poco mal».

ANGEL SOTO UTRILLA, natural de Logroño, lleva ya un año y medio en la Armada, estuvo embarcado en la «Balears y la Cataluña» y por ello conocía ya el barco.

ANTONIO MARTIN GARCIA, de Madrid, es Cabo Primero, y lleva

cuatro años en la Armada, embarcó en la «Numancia» y la «Reina Sofia», no conocía este tipo de barcos, es radarista.

DOMINGO MENDEZ NICOLAS, es Sargente alumno, y lleva ya trece años en la Armada, ha estado en todo tipo de barcos, excepto las fragatas de la 31ª Escuadrilla, así es que ésta es la primera vez que embarca en una de ellas. Conoce la 41ª Escuadrilla, destructores, corbetas y últimamente, estaba destinado en la Flotilla de Aeronaves.

JOSE MANUEL RUIZ LOPEZ, malagueño, lleva ya un año en la Armada, estuvo embarcado anteriormente en la «Reina Sofia» y no conocía estas fragatas, piensa que el C.I.C. es más amplio que el de los barcos de la 41ª Escuadrilla, por lo demás los equipos se parecen a los que ya conocía. Le ha venido bien el poder ir conociendo este tipo de barcos.

Sargento Primero MARIANO DE FRUTOS PEREZ, lleva ya quince años en la Armada, y en estos momentos se encuentra destinado en la E.T.E.A. Ha tenido multitud de destinos embarcado y en tierra.

Piensa que la Marinería Profesional está dando un resultado magnífico. Ve en los alumnos muchísimo interés y se han pasado todo el tiempo preguntando. Se sienten responsables de su trabajo y esto les obliga a aprender ahora para poder responder adecuadamente a las exigencias de la vida a bordo el día de mañana.

### ENTREVISTA A LOS RESPONSABLES DEL SERVICIO SANITARIO

Teniente Médico SALVADOR ENRIQUE SANCHEZ, estaba destinado en la Brigada de Infantería 33 de VIATOR, ALMERIA, ya ha pedido voluntario embarcar en la 31ª Escuadrilla pues quería conocer de cerca la Armada, de la que guardaba muy buen recuerdo de su paso por la Escuela Naval.

Antes de hacer la especialidad quiso vivir la experiencia de la vida a bordo de un buque. Pidió la primera vacante que se publicó y está muy

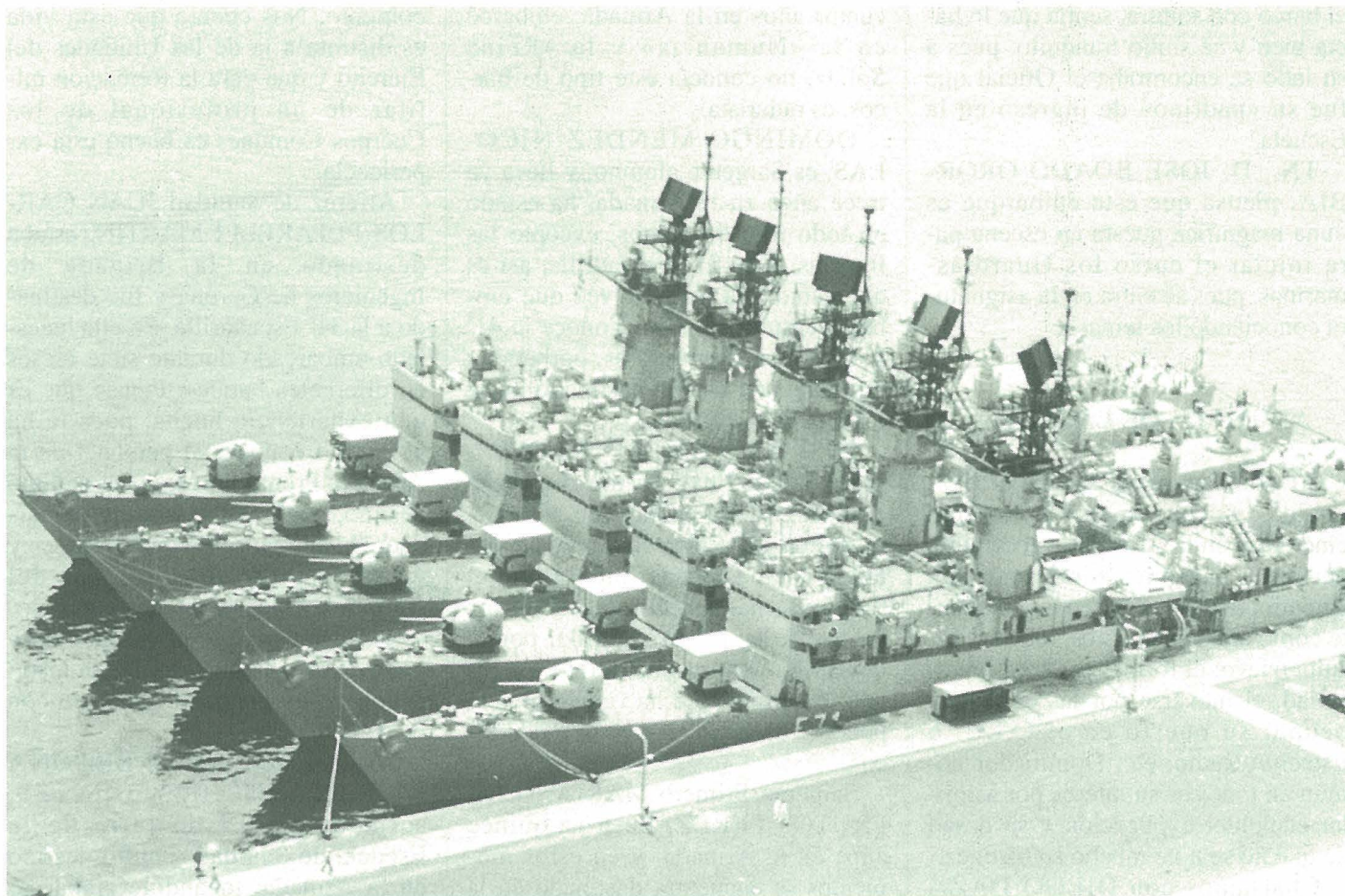
contento. Nos cuenta que esta vida es distinta a la de las Unidades del Ejército y que para la formación militar de un profesional de los Cuerpos Comunes es bueno esta experiencia.

Alférez de Sanidad JUAN CARLOS PUPARELLI MARTIN, estaba destinado en la Brigada de Ingenieros de Gerona y fue destinado a la 31ª Escuadrilla. En ella ha estado embarcado durante siete meses en diferentes buques. Piensa que es una experiencia buena, pues le ha permitido conocer al personal de la Armada. Pronto volverá a su antiguo destino, cumplido el año de embarque. Ha permanecido cuatro meses y medio embarcado en aguas del Adriático y piensa que una buena solución que permitía romper la monotonía de la vida a bordo, fue la instalación de un pequeño gimnasio con bicicleta y pesas.

Alférez de Sanidad BEGOÑA EVELIA SANCHEZ FUENTES, salió el día 14 de julio de la Escuela de Sanidad y pidió destino en la Armada, tocándole embarcar en la Fragata «Canarias»; dado que ésta se encuentra en construcción, ha pedido salir a navegar. Estuvo viendo el ejercicio de tiro y observó muy bien los impactos de los proyectiles, ya que el tiempo claro y tranquilo acompañó a su realización.

Hasta aquí las diferentes impresiones de alumnos y personal de Sanidad embarcados a bordo de la Fragata «Extremadura». Pienso que ha sido una experiencia muy interesante que me ha permitido vivir durante tres días la vida de la mar, indudablemente dura en muchas ocasiones, y siempre incómoda, pero con un encanto especial que hace que se la añore siempre.

Estos tres días realmente espléndidos, en todos los aspectos, me mueven a hacer llegar mi agradecimiento, en primer lugar al C.M. SANTE, Jefe de la 31ª Escuadrilla, por la amable invitación de compartir con ellos esta navegación, al C.F. MIGUEL ANGEL BELTRAN BENGOCHEA, Comandante de la Fragata y a través de él, a toda la dotación de la «Extremadura».



### FRAGATA CATALUÑA

Su Comandante, el Capitán de Fragata José Blanco Nuñez, nos cuenta su experiencia y destaca los hechos más importantes con lo que se ha enfrentado su barco mientras ha permanecido en el Adriático integrado en una Escuadrilla de la Unión Europea Occidental, donde han coincidido con las Fuerzas Permanentes del Atlántico y del Mediterráneo de la OTAN.

El despliegue de los barcos estuvo marcado por dos acontecimientos importantes, el auxilio prestado a la dotación de un submarino holandés, con problemas de intoxicación en algunos miembros de la dotación, de los que cinco hombres tuvieron que ser evacuados desde la «Cataluña» a tierra, por medio de helicópteros de otros buques de la Fuerza; y el segundo lo constituyó la participación del buque para impedir la violación del bloqueo por parte de un petrolero.

El C.F. Blanco destaca con orgullo que la fragata «Cataluña», como sucede con el resto de las de la Armada que participan en esta misión, fue clasificada entre los mejores buques

de la Fuerza, por lo que se le asignó la responsabilidad de la coordinación de las guerras antiaérea y electrónica.

Como puertos de descanso destaca Atalento, Venecia, Catania Augusta, Bari, Trieste, Rávena, Ancona y Nápoles. La dotación pudo visitar el precioso pueblo de Albergo Bello, con sus «Trulis» milenarios y la «Grotta Castellana» en la Pulia, región que fue durante muchos siglos España; en Venecia tuvieron una excursión marítima a las islas de Murano, Burano y Tartello. Desde Catania visitaron Taormina, con su increíble teatro griego y Mesina. Desde Rávena se organizó un excursión hasta Florencia y desde Ancona a Rimini y San Marino; precisamente desde Ancona la «Cataluña» recibió la visita de los alumnos del colegio español de Bolonia. Por fin en Nápoles muchos miembros de la dotación visitaron la romántica Capri.

Muchas esposas y novias visitaron a los miembros de la dotación en algunos de los puertos, especialmente en Trieste.

Destaca el C.F. Blanco el buen comportamiento y la salud de la do-

tación salvo una apendicitis y un cólico nefrítico. En cuanto a las familias hubo noticias muy buenas ya que el Capitán de Intendencia Moreno Zamora y los Cabos Primeros Urbaneja Nogales y Cinza Caneiro fueron padres, con toda la felicidad que este hecho reporta.

“El apoyo que recibimos de nuestro Arsenal de Ferrol fue realmente impecable, pues todo lo que solicitamos de repuestos y pertrechos fue llegando puntualmente a los puertos de descanso o a la base logística avanzada de Grotaglia, donde llegaba también el correo que luego se recibía vía helicóptero.

En resumen, fue una comisión importante en la que pudimos constatar que nuestro nivel de preparación es similar al de las demás Marinas aliadas; donde recibimos todo tipo de atenciones de la nación anfitriona, Italia, y donde el orgullo mayor que me cabe como Comandante ha sido el de que ocho marineros del servicio militar obligatorio, aprovechando las oportunidades que ofrece la Ley del Servicio Militar, se quedasen a bordo hasta rendir el viaje en Ferrol.”



**E**l desarrollo cronológico de la enseñanza de las Armas Submarinas en la Armada, podemos dividirlo en los siguientes periodos o épocas:

### I EPOCA

En la segunda mitad del siglo XIX empieza a desarrollarse en todas las Marinas el uso de la propulsión mecánica por vapor y de la coraza protectora contra proyectiles explosivos. En 1.866 Inglaterra contaba ya con 28 acorazados; Francia con 17; Italia con 15 y España con 6. Nuestra Fragata acorazada "Numancia", de 7.420.Tns, coraza de 140 m/m, 40 cañones en batería y 13 nudos de velocidad máxima, fué el primer acorazado que dió la vuelta al mundo.

En el proceso evolutivo del buque de línea acorazado, proceso que hasta este momento ha sido producido exclusivamente por las incidencias de la lucha entre el cañón y la coraza, aparece de repente un elemento nuevo, el torpedo, totalmente ajeno a esta lucha, y que viene a complicar considerablemente el problema de la construcción de este tipo de buque, elemento principal de la Fuerza Naval de alta mar hasta este momento, y que tiene la característica fundamental de aunar la máxima potencia de armamento y la máxima protección. Corre el año de 1873 y en Inglaterra los Astilleros

Thornycroft construyen por encargo de la Marina Noruega un buque que, poco después, había de dar mucho que hablar y en el que no pocos creían ver el ingenio capaz de hacer desaparecer el acorazado. Se trata del "Raps", pequeña unida de 7,5 Toneladas armado con dos torpedos automóviles, con el que puede decirse que nació el torpedero.

No teniendo practicamente el acorazado ninguna protección contra las explosiones submarinas, El torpedo automóvil, ideado en 1860 por el Capitán de Navío Luppis, de la Marina austriaca y realizado en 1866 por el inglés Whitehead, podía abrir en la obra viva del acorazado una vía de agua suficiente para echarlo a pique.

Por otra parte, las minas o torpedos fijos, como también eran conocidos en aquella época, son empleadas con profusión para sostener el bloqueo durante la Guerra de Secesión americana y en la Guerra de Crimea.

Nuestra Marina no podía permanecer ajena a estos adelantos de las técnicas y tácticas de la Guerra Naval. El 17 de Octubre de 1.874 el Mariscal de Campo D. José Rivera y Tuells, Presidente de la Junta Especial de Artillería, con sede en el Departamento Marítimo de Cádiz, elevó al de la Junta Consultiva un documentado y razonado informe en el que se ponía de relieve la necesidad de que la Armada contase con valiosas armas.

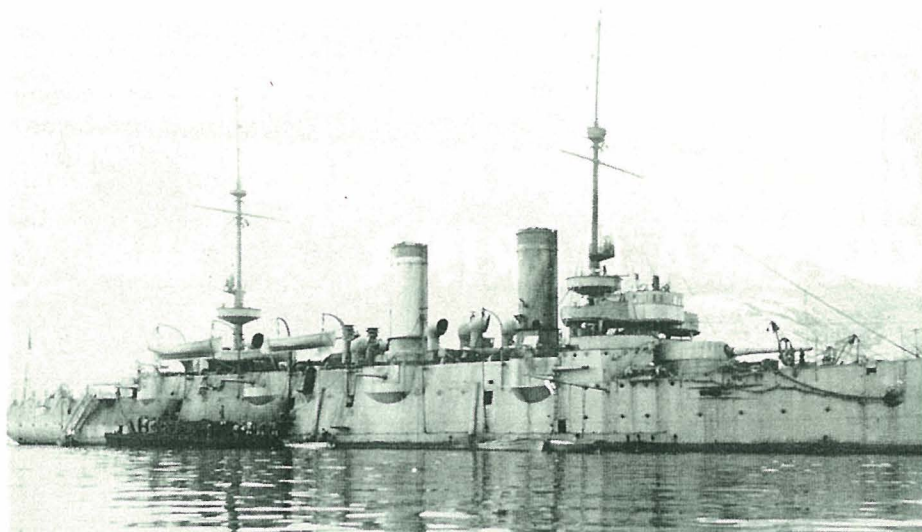
Por R.O. de 15 de enero de 1876 se crea la "Junta para el estudio y organización del Servicio de Torpedos" en el Departamento Marítimo de Cádiz y por otra R.O. de 12 de febrero de 1877 se establecen en Ferrol y Cartagena, Comisiones de Defensas Submarinas.

El año 1.978 es crucial para esta Especialidad. Por R.O. de 6 de septiembre se disuelven la Junta de Torpedos de Cádiz y las Comisiones de Defensas Submarinas de Cartagena y Ferrol, y se crean en Madrid la Junta Central de Defensas Submarinas; y, en Cartagena, la Escuela de Torpedos.

Se crea también en la Corte un Gabinete de torpedos, "para que los Jefes y Oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada, destinados en ella puedan, con la manipulación y observación de dichos aparatos, adquirir los conocimientos y práctica necesaria que este importante servicio requiere.

La Escuela estaba situada en la planta baja del edificio de la Intendencia, actualmente de Servicios Generales, radicaba en la Muralla del Mar, y que anteriormente había sido sede del Cuartel de Guardias Marinas, entre 1810 y 1821. Edificio de noble construcción realizada por el arquitecto real Juan de Vellanueva.

Fue su primer Comandante Director el Capitán de Navío D. Manuel Fernández y Coria.



*El crucero Cataluña, de 70.000 toneladas, ha sido hasta hoy el mayor buque de guerra construido en Cartagena.*

La primera Promoción de Jefes y Oficiales, había sido nombrada por R.O. de 8 de enero de 1880 y estaba constituida por: Tenientes de Navío de 1ª clase D. Antonio Cano Prieto, D. Joaquín Bustamante y Quevedo, D. José Ruiz y Rivera, D. Alberto Balseiro y Casjus, D. José Romero y Guerrero, D. Manuel Castillo e Hidalgo y Alférez de Navío D. José M<sup>a</sup> Chacón y Pery.

A partir de 1879, ya empezó a contar nuestra Marina, al igual que otras extranjeras, con torpedos para defensa de costas contra los ataques de los acorazados, con la denominación de "Bote portatorpedos", mandados por un Teniente o Alférez de Navío e integrados por una dotación de doce hombres.

El 23 de octubre de este mismo año S.M. el Rey Alfonso XII, acompañado por el Ministro de Marina Vicealmirante D. Francisco de Pavía y Pavía, honró con su augusta presencia al "Bote-Portatorpedos n<sup>o</sup>2" en Cartagena, saliendo a la mar para efectuar un pequeño crucero, durante el cual se navegó a 19 nudos, su máxima velocidad pudiendo apreciar S.M. las buenas cualidades marinerías del buque y expresando su satisfacción por esta clase de embarcaciones.

En esta misma época se constituyen en nuestros tres Departamentos Marítimos y Base de Mahón, las Defensas Submarinas, asignándose la lancha de vapor de la fragata "Aragón" a la de Cartagena, y el cañonero "Somorrostro" a la de Mahón.

Por R.O. de 23 de agosto de 1890 se aprueba el nuevo Reglamento de la Escuela de Torpedos, disponiéndose su instalación a bordo de la fragata "Za-

ragoza", sin perjuicio de seguir utilizando sus instalaciones de tierra en Cartagena.

En el artículo 1º, se definía la misión de la Escuela de Torpedos así:

- "Dar la enseñanza necesaria para el manejo de estas armas al personal que la Superioridad determine.
- Hacer los estudios y ensayos de material que se le ordenen.
- Contribuir con su personal y recursos a las maniobras de torpedos e instalaciones de defensas fijas cuando la Superioridad lo tenga por conveniente.
- Seguir al día las aplicaciones de las ciencias físicas a la guerra, dando cuenta razonada al fin de cada Curso de las que creyera de utilidad.
- Proponer el material que juzgue más conveniente".

La plantilla de la Escuela, estaba compuesta por un Comandante Director, de las clases de Capitán de Navío o Fragata. Un 2º Comandante, Capitán de Fragata ó Teniente de Navío de 1ª y Alférez de Navío o sus equivalentes de los Cuerpos de Artillería e Ingenieros.

El personal de Alumnos lo constituían: Jefes y Oficiales de los Cuerpos General de la Armada, Artillería e Ingenieros y Subalternos de Maquinistas, Contra maestres, Condestables, Artilleros de mar y Marineros y Fogoneros. El número de Alumnos se fijaba en 20 como máximo para las clases de Jefes y Oficiales y maquinistas y 30 para la de Contra maestres y Condestables, y 20 para las de Marinería.

Los Cursos comenzaban el 1º de octubre terminando el 30 de junio del siguiente año.

La enseñanza comprendía las asignaturas siguientes: Electricidad, Química, Explosivos y Análisis Práctico, Torpedos fijos, móviles y explosiones y Torpedos automóviles.

Para la enseñanza práctica de lanzamientos de torpedos fue sustituida la corbeta "Tornado", que estaba asignada a la Escuela desde 1888 por el torpedero "Rigel", al mando de uno de los profesores.

Como ejercicios de fin de curso, y además de los lanzamientos de torpedos, se efectuaban experiencias de material fijo y tendido de líneas de minas en la ensenada de la Algameca Grande.

En 1887, en la Escuela de Torpedos prestó servicios muy brillantes como Alumno de la I Promoción, siendo nombrado Profesor al finalizar el Curso y más tarde Director, hasta su ascenso el Capitán de Navío, D. Joaquín Bustamante y Quevedo, escribiendo un "Tratado de Electricidad", que sirvió de texto durante muchos años, los "Apuntes sobre el torpedo Whitehead" y otros muchos artículos y publicaciones. Inventó y fueron declarados reglamentarios sus torpedos eléctricos flotante y de fondo, un aparato de puntería para los tubos lanza-torpedos, una mesa para medidas eléctricas de las líneas de torpedos fijos que, como Mesa Bustamante fue reglamentaria durante mucho tiempo, y el torpedo mecánico fijo, que con el nombre de torpedo Bustamante se declaró reglamentario en la Armada. El 1º de julio de 1898, halló gloriosa muerte de resultas del combate de las Lomas de S. Juan (Cuba), cuando ocupaba el destino de Jefe de E.M. de la Escuadra del Almirante Cervera, siéndole concedida la Cruz Laureada de S. Fernando. Sus restos reposan en el Panteón de Marinos Ilustres.

En los años transcurridos desde la Inauguración de la Escuela en 1880, esta ha ido adquiriendo un gran prestigio y reputación, que trasciende fuera del ámbito de la Marina. A petición del Ministerio de la Guerra, Oficiales, Tropa de Artillería e Ingenieros destinados en Cartagena, asisten a las clases y prácticas de minas, explosiones y demoliciones.

La Escuela perdura en Cartagena hasta que por R.D. de 7 de Julio de 1900 (D.O. n<sup>o</sup> 77) se dispone su clausura.

### II EPOCA

Después de la Guerra de Cuba y Filipinas, la Armada se ve obligada, a consecuencia de la pérdida de la Escuadra, a tomar una serie de medidas restrictivas, a la vez que decide dar una nueva orientación a la enseñanza y formación de su personal, con objeto de que se encuentre debidamente preparado cuando se aborde el problema de las nuevas construcciones.

La R.O. de 7 de julio de 1900 (D.O. nº 77) dice lo siguiente: "Dispuesto por R.O. de 9 de mayo último que se establezca a bordo del crucero "Lepanto" una Escuela de Aplicación de Máquinas, Artillería y Torpedos para los Aféreces de Fragata-Alumnos, así como para que cursen la última Especialidad en las mismas condiciones actuales, el personal de Jefes, Oficiales y Clases que así lo deseen; el Rey (q.D.g.) y en su nombre la Reina regente del Reino, de acuerdo con la Subsecretaría de este Ministerio ha tenido a bien disponer que al terminar el actual Curso de Torpedos, quede clausurada dicha Escuela y que luego se haga cargo del mando del mencionado crucero de 1ª clase, el Capitán de Navío D. Francisco Chacón y Pery, le haga entrega el actual Director de todas las Dependencias y material afecto a la misma, debiendo proponer el nuevo Comandante-Director, el personal que ha de quedar afecto al citado buque-escuela.

Las clases subalternas de Contramaestres, Condestables y Maquinistas, así como el personal procedente de la vida civil con las categorías de Aprendices, Obreros y Maestros se especializaban en Electricidad, Torpedos y Defensas Submarinas.

En 1908 pasó la Escuela de Cartagena al Arsenal de Carraca, hasta que por R.O. de 1º de julio de 1916 (D.O. nº 149) se dictamina: "S.M. el Rey (q.D.g.) se ha servido disponer quede suprimida la Escuela de Aplicación establecida en el Arsenal de la Carraca, quedando el material de inventario y de enseñanza a cargo de la Escuela Naval Militar".

### III EPOCA

Desde 1º de septiembre de 1.917 el personal de los Cuerpos Potentados recibe las enseñanzas de Armas Submarinas, en los empleos de Guardiamari-

na de 2º año y Alférez de Fragata en el crucero "Carlos V" y en funciones de Buque-Escuela, con apostadero primeramente en la ría de Ferrol y, más tarde, en las de Vigo y Pontevedra. El personal subalterno también efectuaba sus estudios en el mismo buque.

En 1.921 la Marina entró en contacto con la Compañía Echevarrieta para la realización de una Fábrica Nacional de Torpedos; que, finalmente en 1.926 se decidió estuviese radicada en el Arsenal de Cartagena. Esta fabrica no llegó a construir ningún tipo de torpedo, por la dificultad en conseguir las cámaras de aire; pero, no obstante, elaboró numerosas piezas y elementos de mantenimiento para los "Whitehead", cambiando finalmente la denominación por la más real de "Taller de Torpedos de Cartagena".

El 18 de Febrero de 1.935 (D.O. nº 69) se aprobó el "Reglamento provisional para el régimen y organización de la Escuela de Armas Submarinas", estableciéndose en el Arsenal de Cartagena en lugar contiguo al Taller de Torpedos. Se nombró Comandante-Director al Capitán de Navío D. Antonio Moreno de Guerra y Alonso, de gran solera en la Especialidad y que había efectuado los estudios en la Escuela de Aplicación.

En ella fueron Profesores los Tenientes de Navío D. José Nieto Antúnez y D. Angel González López.

La circunstancia de la Guerra Civil en julio de 1.936 hizo que únicamente pudiese obtener la Especialidad una sola promoción.

En los últimos días de la República y por O.M. de 11 de abril de 1.936 (D.O. nº 87) se le agregaron a nuestra Escuela los estudios sobre Ccmunicaciones. Por O.M. de 19 de junio de 1936 (D. O. nº 142) se dispone: Las Escuelas de Armas Subma-rinas, Radiotelegrafía, Torpedistas 'y Buzos formarán una sola con la denominación de "Armas Submarinas y Comunicaciones". Para ello Se empezó a construir un edificio en el interior del Arsenal de Cartagena, que se preveía estuviese terminado en Agosto de 1936.

### IV EPOCA

Finalizada la Guerra Civil se creó en diciembre de 1939 y con carácter transitorio, la "Escuela de Armas", para la formación de Jefes y Oficiales Especialistas en Armas Submarinas, Artillería y Tiro Naval y Submarinos. Fué su Comandante-Director el Capitán de Fragata D. Faustino Ruiz González.

El emplazamiento de esta Escuela fué efectuado en las instalaciones de la Base de Aprovisionamiento sita en el Puerto de Sóller. Esta Base había sido creada el 14 de abril de 1.937 para servir de apoyo logístico a los submarinos que formaban parte de las Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo, habiendo sido su primer Jefe el Teniente de Navío D. Joaquín Mª Pery Junquera.

En 1.941 reorganizada ya nuestra Marina, se dispuso el traslado de la Escuela de Artillería y Tiro Naval a



*Vista general de la Base Naval de Cartagena.*

bordo del crucero "Canarias" y la Escuela de Submarinos a las instalaciones anteriores a la Guerra Civil en Cartagena; quedando definitivamente la Escuela de Armas Submarinas en el Puerto de Sóller.

Con objeto de que las dotaciones de buques adquiriesen un alto nivel de adiestramiento, con la práctica constante en la utilización del material de las nuevas unidades entradas en servicio, se crearon por O.M. de 18 de junio de 1.957 (D.O. nº 137) los Centros de Instrucción y Adiestramiento. En lo que se refiere a las Armas Submarinas, el Centro de Instrucción de Lucha antisubmarina (CILAS) en Cartagena los Centros de Adiestramiento de Lucha antisubmarina (CALAS) en el Ferrol del Caudillo y Cádiz, que a efectos de enseñanza tenían una dependencia objetiva de la Escuela de Armas Submarinas, se ocuparon de este cometido.

Por O.M.C. núm. 896 de 26 de julio de 1.957 se creó, la Junta de Utilización de Armas Submarinas, dependiendo directamente del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, y tiene como misión específica la creación y el mantenimiento de una doctrina eficaz en punto a la práctica de la utilización de las armas submarinas. Su Presidente es el Comandante-Director de la Escuela de Armas Submarinas y su Comisión Permanente está formada por el Presidente y vocales, que pueden ser electivos, por razón de su cargo y accidentales.

La JUAS viene a ser, por así decirlo, la heredera y continuadora de las Juntas Consultivas de Torpedos creadas en 1884.

Por O.M. de 20 de junio de 1.958 (D.O. nº 150) se reorganizaron las Especialidades de los Cuerpos de Oficiales; cambiándose la antigua denominación de "Torpedos" por la de "Armas Submarinas", con la abreviatura (A.S.).

Por O.M. de 10 de marzo de 1960 (D.O. nº 70) las Especialidades de los Cuerpos de Suboficiales y Marinería que desde 31 de julio de 1940 (D.O. nº 187) se llamaba de "Torpedos y Minas" quedó subdividida en "Torpedos" con Torpedos y Armas Antisubmarinas y "Minas" con Minas, Rastras y elementos afines a Defensas Portuarias.

Por decreto del 13 de Enero de 1961. (D.O. num. 20) se crea la Sección de Sonaristas del Cuerpo de Suboficiales cuyos componentes ostenta-

rán los mismos grados que para las demás especialidades tengan dicho Cuerpo.

### V EPOCA

En los primeros días del año 1972 ya está la Escuela de Armas Submarinas en Cartagena. Su nuevo emplazamiento es la E. N. Algameca. Al frente de ella viene el capitán de navío Fontela Rojí, quien con gran entusiasmo y en una maratónica labor, muy eficazmente secundado por los capitanes de fragata Peñuelas, primero y Gómez Díaz-Miranda después, y asistido por un excelente grupo de profesores e instructores construye edificios, alberga aulas en las instalaciones ya existentes que van siendo remozadas, monta cuartelillos para los alumnos de marinería, habilita campo de deportes, etc.

Y los años van transcurriendo. Nuevas unidades de superficie, submarinas y aéreas, son alta en la Armada. Una buena parte de sus armas submarinas se construyen en España y aún esperamos ir a más. Talleres nuevos, modelos en su género, le sirven de apoyo. Los planes de estudios se van transformando, la electrónica y la acústica submarina son asignaturas básicas. Las armas se estudian como un conjunto, un todo, que se denominan Sistemas Integrados, y de los que forman parte los sensores de detección, los equipos de cálculos, los montajes y, finalmente, el arma propiamente dicha; y, con ellos, todas las tácticas de su empleo.

Por escrito CT-12358 del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, de fecha 22 de Julio de 1991, se aprueba y da normas para que el C.I.L.A.S. se integre en la Escuela de Armas Submarinas "Bustamante".

En 1.987 se adapta y reestructura el Reglamento de la Escuela aprobado por O.M. del 21 de Enero de 1.963 (D.O. num.20) en cuyo artículo primero se define su misión de la siguiente manera:

"La Escuela de Armas Submarinas "Bustamante" es el organismo de la Armada que tie-

ne como misión capacitar a su personal en la preparación, utilización y mantenimiento del Primer y Segundo Escalón, tanto a bordo como en tierra, de las Armas Submarinas y en los medios, técnicas y tácticas de la Guerra Antisubmarina y de la Guerra de Minas."

En la Escuela actualmente se vienen desarrollando los siguientes cursos y especialidades:

- Curso de Especialización de Armas Submarinas para Oficiales.
- Curso A- 21 para Oficiales de la Escala Especial.
- Curso de Comandantes de Dragaminas.
- Curso de Oficiales de rastras de Dragaminas.
- Curso III para futuros Suboficiales Sonaristas, Ministas y Torpedistas.
- Curso II para futuros Cabos 1º Especialistas Sonaristas, Ministas y Torpedistas.
- Curso I para Cabos Especialistas en Sonar, Minas y Torpedos.

Se realizan asimismo una gran variedad de cursos monográficos para oficiales, Suboficiales, y Cabos Especialistas embarcados, ya que la Escuela es también Centro de Instrucción de Lucha Antisubmarina.

Los suboficiales instructores, excelentemente preparados, son unos magníficos auxiliares de los profesores: Se trabaja en equipo.

Las Publicaciones de Armas Submarinas, (PAS), recogen y resumen, con renovaciones sucesivas, todo cuanto hay que saber sobre estas armas. ■



Base y Escuela de Submarinos (Cartagena).



*La ECIA apuesta por una mayor calidad en la enseñanza de idiomas*

La Escuela Central de Idiomas de la Armada es un Centro, como pudimos apreciar en nuestra reciente visita, en continuo desarrollo y en constante proceso de renovación. La importancia del dominio de los idiomas es notoria, puesto que constituye la piedra angular en todas nuestras relaciones con el exterior, base para cualquier tipo de colaboración con otros países e incuestionable nexo de unión entre las naciones.

Así opina el C.N. Eugenio Valero Lazaga, Comandante Director de la Escuela quien, tras un año al frente de este destino, ha podido comprobar el interés creciente entre nuestro personal por los idiomas, por lo que una de sus aportaciones a la Escuela han sido los cursos de perfeccionamiento, puesto que en las diferentes comisiones OTAN a las que ha tenido ocasión de acudir como representante del EMA,

ha podido comprobar la necesidad de hablar un idioma con propiedad.

También es consciente el C.N. Valero del alto nivel de inglés con que salen los actuales Oficiales de la Escuela Naval Militar, por lo que pretende potenciar un segundo idioma, preferentemente el francés, como base de la formación del Oficial de la Armada de hoy.

El Jefe de estudios de la Escuela, Comandante de Infantería de Marina Isaac Peral Felez, lleva a cabo los trabajos de ejecución de los programas de estudios y la elaboración de exámenes, tarea que domina debido a su larga permanencia en este Centro; ya que, tras doce años de profesor y después cuatro años más como Jefe de Estudios, ha dedicado una parte importante de su carrera al servicio de este Centro.

El profesorado, altamente cualificado con titulación universitaria o

equivalente, también ha invertido una gran parte de su vida profesional en la ECIA. El Centro cuenta con ocho profesores: cinco para inglés (Kathleen Kelly, Ibrahim Arias, Alejandro Arrese, Ana Serrat y Maribel Sánchez, esta última encargada de los cursos por correspondencia); dos para francés (Thérèse Lafon y Martine Bouchet) y una profesora de alemán (Renate Nieland, que actualmente es la más veterana de la Escuela). Ahora, en el mes de Julio, se jubila Mohamed Abdelkefi, con más de quince años de servicio en la ECIA como profesor de inglés, francés y árabe, dejando una estela de buen hacer y fidelidad hacia la Armada.

Charlamos con el C.N. Valero, quien nos transmite su entusiasmo acerca del desarrollo y los proyectos que tiene para la Escuela Central de Idiomas de la Armada:



### ***¿Puede hablarse del inglés como el idioma preferente en la ECIA?***

Podemos hablar del inglés como el idioma fundamental de la Escuela, porque es el que se utiliza en la OTAN y en el que está basada toda la terminología que utilizamos los marinos en la mar. En segundo lugar está el francés, que tiene una gran importancia por cuanto es el segundo idioma de la OTAN; de hecho en muchos destinos ya se exige como condición el dominio del inglés y conocimientos de francés. Esto es lógico dada nuestra vecindad con Francia, país con el que compartimos un espacio marítimo de gran interés estratégico. Por otra parte, resulta fácil su aprendizaje debido a su similitud estructural con el español y a su fonética sencilla.

Personalmente he tenido ocasión de estar varias veces en Francia y he podido comprobar que el oficial de Marina francés, que antes sólo se expresaba en francés, ahora demuestra un interés considerable hacia el español; hasta el punto que es relativamente normal encontrar oficiales franceses que hablan nuestro idioma. Desde el cargo que ocupo en la ECIA pretendo potenciar el francés dentro de la enseñanza que se imparte en la Escuela.

### ***¿Cuáles son los cometidos principales de la ECIA?***

El cometido principal de nuestra Escuela es conseguir que el personal profesional de la Armada alcance un conocimiento de los idiomas que aquí se imparten suficiente para el desarrollo

de la actividad profesional. Para ello existe un programa de cursos de distintos niveles y de diversa duración y horario para hacerlos compatibles con las necesidades de trabajo del personal, ya que las actividades lectivas comienzan a las diez de la mañana y finalizan a las ocho de la tarde.

Otro cometido importante es el de efectuar exámenes periódicos al personal que lo desee, para certificar el perfil lingüístico que corresponda. Este dato figurará en los respectivos expedientes personales y facultará a los interesados para solicitar destinos que precisen un nivel de conocimientos de un determinado idioma (mandos de buque, destinos en el extranjero, etc.).

### ***¿Cómo se estructuran tales cursos?***

Podríamos hablar de dos tipos de cursos:

Los llamados Cursos Generales, de larga duración y horario reducido, y los Intensivos de corta duración y amplio horario de clases.

Ambos tipos de curso abarcan ocho niveles de conocimiento, desde el Inicial hasta el Superior; es decir, desde el que parte de cero hasta el que puede considerarse bilingüe.

### ***¿Qué duración tienen los Cursos Generales?***

Hasta ahora duraban un año, a razón de dos días por semana y dos horas por día. Esta duración tiene el inconveniente de que a lo largo del curso se

producían numerosas bajas por cambio de destino, cansancio, etc.. A partir del próximo mes de Septiembre reduciremos su duración a un trimestre, aumentando los días lectivos a cuatro. Con ello pretendemos cubrir unos objetivos en el menor tiempo posible y facilitar el acceso a un mayor número de alumnos sin que éstos tengan que esperar un año para ello.

Todos estos cursos pueden realizarse en horario de mañana o tarde.

### ***¿Cuánto tiempo está previsto que dure el paso del nivel de iniciación a un nivel medio con este nuevo sistema de cursos?***

Como dije antes, existen ocho niveles de enseñanza, pretendiendo que cada nivel pueda superarse en un periodo de tres meses; es decir, que un alumno aventajado podría alcanzar partiendo de cero un nivel medio-bajo en seis meses, y así mismo poder iniciar el nivel avanzado en el plazo de un año.

### ***¿Han variado en algo las técnicas de enseñanza de los idiomas en la ECIA?***

Evidentemente. Los profesores de inglés, en concreto, asisten anualmente a simposios y conferencias que se dan a nivel internacional en Madrid, en los que se exponen nuevas técnicas de enseñanza de idiomas y novedades en cuanto a material didáctico: textos, medios audiovisuales, etc.; es decir, que la ECIA se va reciclando constantemente, tanto en métodos como en medios de enseñanza.

### ***¿Seguirá existiendo la posibilidad para los familiares de acudir a la ECIA para recibir enseñanza de idiomas?***

Por supuesto que sí; aunque quiero dejar bien claro que estos cursos son para personal militar de la Armada, y a las plazas que no se cubran sólo tendrá opción el personal civil al servicio de la Armada y familiares, —siempre que sean mayores de dieciocho años y dando prioridad a los hijos sobre los cónyuges—. La aceptación de nuestros cursos es muy grande por parte de los familiares de nuestro personal, de ahí que siempre existan solicitudes en espera de que quede alguna plaza libre.

### ***¿Cuál es el número de alumnos***



**que se estipula por clase en la ECIA?**

Hemos llegado a la conclusión de que el número ideal es de doce. En los cursos intensivos no sobrepasamos esta cantidad; es un número par atendiendo a que se hacen trabajos y ejercicios de conversación en parejas. En los cursos generales se suele ampliar este cupo a dieciséis o dieciocho alumnos. Anualmente pasan por esta Escuela más de cuatrocientos alumnos.

**¿Se dan clases a personal de otros Ejércitos?**

Efectivamente, también se dan clases de inglés al personal de la Guardia Real que presta servicio de seguridad en la Casa Real, ante la necesidad manifestada por sus habituales desplazamientos al extranjero. Hasta el momento se han dado dos cursos intensivos de tarde para este personal; podemos decir que han quedado muy satisfechos y han solicitado la continuidad, para algunos de ellos, en nuestros cursos de perfeccionamiento.

**A la luz de lo expuesto hasta ahora ¿podría decirse que la ECIA ha cubierto sus objetivos?**

Creo que, sin temor a equivocarme, el objetivo primordial sí se ha cubierto, puesto que en la actualidad todos los Oficiales de la Armada cuentan con un conocimiento mas o menos alto del idioma fundamental, que es el inglés. Gracias por una parte, a la enseñanza recibida en la Escuela Naval Militar, en que un 40% de los alumnos alcanza el nivel del POSEE. Lo que aquí hacemos es intentar mejorar esos conocimientos a través de una enseñanza de calidad que les posibilite el dominio y soltura del idioma. Hacia ese objetivo van enfocados nuestros cursos de per-

feccionamiento de seis horas diarias, durante tres semanas. Los resultados obtenidos de ellos hasta el momento, nos alienta a continuar en esta línea. Una vez finalizados estos cursos de perfeccionamiento, a los más aventajados se les da la oportunidad de profundizar aun más en el idioma, al ser enviados al Reino Unido durante tres semanas, a la casa de un profesor que se dedica en exclusividad a ellos, cuatro horas de clase diarias orientadas hacia aquellos aspectos en que estén más "flojos"; además de disfrutar del ambiente familiar y social que se pone a su disposición a través de este régimen de aprendizaje.



**Me imagino que ésta será una ocasión a la que gran parte de nuestros oficiales intentarán optar, ¿de cuantas plazas dispone la Armada en el Reino Unido para cubrir este nuevo régimen de enseñanza superior?**

Disponemos de unas cuarenta plazas al año. Nuestra intención es ir aumentando este cupo. Debo decir, que los informes recibidos de los que ya han disfrutado de estos cursillos no han podido ser más positivos.

**¿Hasta qué punto puede ser ventajoso o contraproducente estar estudiando dos idiomas al mismo tiempo?**

Yo diría que, cuando ya se tiene un nivel avanzado en uno de ellos, en que el perfeccionamiento solo depende del interés y esfuerzo de uno mismo, no

considero problemático empezar con otro idioma. De hecho existen algunas Escuelas Internacionales en que se enseñan dos idiomas simultáneamente.

**¿Puedo preguntarle cuantos idiomas habla el Director de la ECIA?**

Yo tengo el POSEE de inglés y ahora estoy estudiando francés, o recordando aquellos conocimientos que guardaba de mis años de estudiante de la escuela de primaria, quizás por ello me está resultando fácil; ahora tengo un nivel de francés suficiente para defenderme. Además, por mi trayectoria profesional, pasé unos meses en Roma y, al

ser el italiano un idioma bastante parecido al nuestro, no me resultó difícil alcanzar un nivel aceptable como para enfrentarme a las necesidades más cotidianas de la vida en aquel país.

**En cuanto al emplazamiento de la Escuela, parece que se hubiera quedado algo pequeña para tal cantidad de cursos y alumnos que abarca en la actualidad, y a**

**los que pretende atender en un futuro próximo. ¿Existe alguna expectativa de contar con nuevas instalaciones para la ECIA?**

Como se puede fácilmente apreciar, nos vemos muy reducidos en el espacio y bastante limitados en la adecuación de nuestras aulas. Este es un problema que se ha hecho saber al Mando y esperamos confiados en una respuesta que nos permita subsanar estos problemas, que afectan de igual forma al servicio de oficinas, cuya labor se ve incrementada considerablemente por las tareas de coordinación de las diferentes Escuelas de idiomas de las Zonas Marítimas y la elaboración de los cursos por correspondencia.

**Ya que los menciona, ¿a qué personal van dirigidos estos cursos por correspondencia?**



Al personal de la Armada. Empiezan en octubre y terminan en junio. En ellos van haciendo cuadernillos de ejercicios con apoyo de cassettes, que se devuelven cumplimentados por los alumnos y que se corrigen aquí. Se hacen en tres fases: Navidades, Semana Santa y Verano, y sobre sus resultados puedo decir que el que realmente se lo toma en serio y con interés puede sacar mucho fruto sin demasiado esfuerzo, porque son cursos muy progresivos, a un nivel inicial, en el que se incide principalmente en la gramática y cuya finalidad es fijar estos conocimientos y dotar a los alumnos de una buena base, que les permita seguir ascendiendo a otros niveles superiores, los cuales requieren ya la participación del profesor y la práctica de la conversación.

***Cuéntenos ahora algo sobre los proyectos que tiene para la ECIA.***

Como primera premisa para llevarlos a cabo necesito contar con un emplazamiento más espacioso, puesto que me gustaría tener un laboratorio con ordenadores, cuya aportación a la enseñanza de los idiomas ha sido contrastada y se ha comprobado que son de gran utilidad para los alumnos, puesto que les permite realizar un número ilimitado de ejercicios y enfocar la enseñanza hacia aquellos aspectos que considere menos dominados. Estos ejercicios realizados en pantalla, son corregidos de manera instantánea por el ordenador, el cuál insistirá en aquella materia que considere aun no

superada por el alumno y, de igual manera, "liberará" a éste una vez que "estime" que un aspecto concreto está comprendido definitivamente. Como digo, para disponer de esto, necesitamos aulas con más espacio.

Otra aspiración, que necesita también mayor disponibilidad de espacio para realizarla adecuadamente, es completar e ir ampliando nuestra videoteca, porque considero que es un apoyo muy importante para la práctica de un idioma. Aquí se realiza el subtítulo de las películas que luego el alumno puede llevarse a su casa y devolverla al centro una vez visionada; de igual manera ocurre con nuestra biblioteca que, debido a la escasez de espacio no podemos ofrecerla adecuadamente a nuestros alumnos, puesto que no tienen un acceso directo a los libros si no sólo a través de unas listas donde se registran los títulos disponibles.

***Y en relación a las Escuelas de idiomas del resto de las Zonas Marítimas, ¿la programación de los cursos es la misma que la establecida en la ECIA?***

Estas Escuelas se rigen por los cursos generales y los niveles inicial y medio; no tienen cursos intensivos ni de perfeccionamiento, puesto que precisamente para realizar estos deben acudir a la ECIA.

***¿Tiene la Escuela Central de la Armada alguna relación directa o dependencia de la ECIFAS (Escuela***

***Conjunta de Idiomas de las Fuerzas Armadas)?***

Cada uno de nuestros Ejércitos tiene unas necesidades concretas y hacia ellas van encaminados sus programas y sus proyectos. La ECIFAS ha basado sus programas de estudios sobre tres idiomas fundamentales: el ruso, el alemán y el árabe. Sin embargo, para la Armada creemos que su gran interés se centra en el inglés y en el francés, como ya he dicho anteriormente.

Lo que sí está elaborando ahora la Dirección de Enseñanza del Ministerio de Defensa son las directrices [para la enseñanza de los idiomas las distintas Escuelas. Hasta ahora nosotros nos guiábamos por las normas establecidas por la OTAN que establecen los niveles de conocimiento determinada. En cuanto a los exámenes, son pruebas muy exhaustivas y, por lo que yo he podido comprobar, apenas se diferencian de los elaborados en otros países.

Quisiera decir también que, aparte de los exámenes correspondientes a los idiomas que son materia de enseñanza en nuestra Escuela: inglés, francés, alemán y árabe (aunque este último por encontrarse ya recogido en la ECIFAS va a desaparecer en favor de la potenciación del francés), la ECIA efectúa exámenes para los idiomas que no están contemplados dentro de la Escuela, como el ruso, italiano, portugués, etc.. Para ello, si no disponemos de profesorado en estos idiomas, pedimos auxilio a personal de la Armada o de otros Ejércitos con un nivel de conocimientos adecuados en la lengua correspondiente, para formar el Tribunal y, superadas las pruebas, extendemos el certificado del nivel que corresponda a los conocimientos del alumno, para constancia en su curriculum.

***Ya por último, y a colación de esta respuesta, ¿existe algún tipo de convalidación de los títulos alcanzados en la ECIA por la enseñanza ordinaria?***

No, en absoluto, el que quiera obtener una titulación civil, debe examinarse en la Escuela oficial de Idiomas u optar a los certificados expedidos por Universidades extranjeras.

***M<sup>a</sup> Carmen Jaúregui***

# AGRUPACION DE INFANTERIA DE MARINA DE CANARIAS

Nuestra última visita a Las Palmas de Gran Canaria, coincidió con el acto militar más importante en la vida de un soldado: la Jura de la Bandera.

En el Arsenal Militar y presidida por el Almirante Jefe de la Zona Marítima, el Vicealmirante Gabriel Portal Antón, tenía lugar el acto de la Jura de la Bandera de soldados de la Agrupación de Infantería de Marina. En las tribunas, las autoridades civiles y militares junto con los familiares de los reclutas presenciaban en respetuoso silencio este emotivo y tradicional acto castrense.

Más tarde tuvimos ocasión de charlar con el Coronel Fernández Marín, quién hace unos días ha pasado a la situación de Reserva. Con él recordamos lo

que han sido estos meses de Mando y nos comenta que es un Mando distinto a los demás de la Infantería de Marina, ya que debido a la idiosincracia de la gente y la lejanía de la Península, se desarrolla especialmente el sentido de compañerismo entre los componentes de las Fuerzas Armadas, y se trabaja en equipo, tanto a nivel personal como de Jefatura.

Piensa que el hecho de la insularidad canaria, condiciona la idiosincracia del pueblo muy proclive a la participación en actos oficiales, tanto de carácter civil como militar, por lo que está muy vinculado a los Ejércitos y la Armada, existiendo una relación muy estrecha, por lo que nuestra presencia se encuentra en todos los estadios de la socie-

dad: gremio empresarial, representaciones consulares, centros culturales, y diversas asociaciones; sin olvidar, por supuesto, a los estamentos oficiales.

Considera el Coronel Fernández Marín que ha encontrado en el Almirante de la Zona un gran respaldo, para ejercer su Mando y resalta su deseo de que la Fuerza de Infantería de Marina proyecte la imagen de la Armada en todas las islas del Archipiélago Canario de dos formas diferentes: una, al invitar a todas las familias de los soldados que juran la Bandera en el Arsenal Militar, y que proceden de las diferentes islas. Este hecho reviste importancia, pues permite al Almirante charlar con ellas personalmente. Y otra haciendo que la Infantería de Marina organice sus maniobras y ejercicios, de una manera periódica en cada una de las islas, con lo que se consigue que la Armada se encuentre físicamente en todas ellas. Además el Almirante Jefe de la Zona Marítima visita personalmente a la Fuerza y ofrece un almuerzo en el campamento, a las diferentes autoridades locales, tanto militares como civiles; fomentándose con ello la convivencia y una continua relación.

Por último el Coronel Fernández Marín desea despedirse desde estas páginas de todos los miembros de la Agrupación de Infantería de Marina de Canarias de los que tan gratos recuerdos conserva.



# GRUPO DE SEGURIDAD DE LA AGRUPACION DE INFANTERIA DE MARINA DE CANARIAS

**M**anda el Grupo de Seguridad el Teniente Coronel Juan Ignacio Martínez Ortíz, quien nos cuenta que está destinado en el mismo desde el mes de Septiembre de 1993. Es un mando que proporciona muchas satisfacciones, se realizan un número relativamente elevado de salidas al campo, pues en el Plan de Adiestramiento de la Unidad se preveen seis al año, a nivel Unidad y un vivac al mes.

Los campamentos tienen carácter rotativo por las diferentes islas, aprovechándose los que se realizan en Fuerteventura y Lanzarote para ejercicios de tiro con fuego real en los campos de «La Pájara» y «Monte Bermeja», que pone el Ejército.

Casi todas las salidas al campo se hacen coincidiendo con el Período de Instrucción de los diferentes reemplazos de reclutas, lo que sirve para su adiestramiento individual y primeras experiencias con ejercicios sobre el terreno.

Estas salidas coinciden con las que realiza la Unidad de Buceo de la Zona Marítima, lo que permite que, además del adiestramiento propio de cada Unidad, se realicen ejercicios conjuntos con Zódiac, así como reconocimientos de playas.

Se colabora también con los Ejércitos de Tierra y Aire; el primero, envía observadores a cada uno de los campamentos que se montan. Concretamente y en los ejercicios que se realizarán durante unas maniobras en Lanzarote, está prevista la participación de una Compañía de Operaciones Especiales del Ejército de Tierra, en una incursión sobre la isla Graciosa.

Por otra parte y en la isla de Tenerife, se realizarán colaboraciones con el Batallón de Helicópteros VI, en ejercicios de recogida de patrullas y desembarco vertical.



En cuanto al Ejército del Aire se cuentan con 60 horas de vuelo anuales en aviocar, para traslado de la Fuerza a las distintas islas.

En los Campamentos participan una media de 220 hombres, lo que es un número relativamente elevado, ya que se dejan cubiertos todos los servicios y guardias que tiene que desempeñar la Agrupación. El soldado está deseando salir de maniobras, nos comenta el Teniente Coronel Martínez Ortíz, pues a los jóvenes no les gusta la vida sedentaria y, además es la oportunidad que tienen de conocer otras islas; ya que en ellas y en los días festivos se organizan excursiones por el cabildo correspondiente, que presta los autobuses y da todo tipo de facilidades para recorrer los lugares típicos. Por otra parte, con estas maniobras se rompe el tipo de vida en la Guarnición, que suele ser duro. El traslado desde Gran Canaria al resto de las islas suele hacerse a bordo de las barcasas de desembarco A-07 y A-08, aunque se utilizan también los pa-

trulleros «Centinela», «Nedas», «Tagomago» y el remolcador de altura «Ferrol» etc.

El 70% de los soldados son canarios y los peninsulares, que normalmente vienen forzosos suelen irse con una impresión muy positiva de su paso por las islas.



# REAL CORO TOXOS E FROLES



**H**emos tenido ocasión en Ferrol de asistir a la presentación de la exposición de «las Reales Fábricas de Sargadelos, el Ejército y la Armada», en un marco incomparable: el edificio de la antigua Escuela de Máquinas, del Arsenal Militar.

Allí escuchamos al Real Coro Toxos e Froles, por lo que pedimos a su Presidente Jaime López Fernández, nos contara un poco la historia de esta institución, la más decana de los coros gallegos, y de profundo arraigo en Ferrol.

Don Jaime nos recibe en la sede de la Entidad, en la calle del Sol, allí, un grupo de chicos y chicas practican con entusiasmo bailes típicos gallegos, mientras repiten incansables los pasos. Llegar a dominar cualquier profesión conlleva mucho trabajo y el baile es de las más exigentes.

El Real Coro fue fundado en el mes de Septiembre de 1914, siendo personajes a destacar en esta primer singladura, don Luis Amor Soto, Oficial de Infantería de Marina retirado, y don Manuel Lorenzo Barja. «Sin un gaitero no hay coro, pero sin un buen Secretario tampoco» nos comenta don Jaime. Don Luis fue el primer Secretario y don Manuel, un gran gaitero.

El debut fue el 29 de Marzo de 1915 en el Teatro Jofre, de Ferrol en

compañía de la rondalla «Airíños da mina terra». Piensa don Jaime que la entidad es la historia de la ciudad.

Su relación con la Armada es prácticamente constante, dándose conciertos pro-monumento a los «marinos muertos en Santiago de Cuba y Galicia», se actúa así mismo delante de las distintas dotaciones de la Escuadra etc. Hay un hecho que don Jaime quiere resaltar y es el orgullo que la entidad siente al haber sufragado y donado la Bandera de Combate al crucero «Galicia». Fueron tres años de constantes actuaciones del Coro y la Bandera fue bordada, sobre seda, en oro y plata, por las Madres Oblatas de la Ciudad, a lo largo de un año y medio de trabajo.

S.M. El Rey Alfonso XIII concedió al Coro el título de Real y tanto él como la Reina Victoria Eugenia son socios de honor desde 1927.

En estos momentos la Entidad cuenta con unos seiscientos socios, forman el Coro 42 miembros y su Director. Cuenta también con una banda de gaitas «Terra de Trasanços», tierra que comprendía todo el Ayuntamiento de Ferrol, Narón, Valdoviño y parte de San Saturnino y Neda. Tiene también un grupo de bailes tradicionales, «Perfecto Feijoo» en honor del primer gaitero que organizó un coro. El grupo de instrumentos tradicionales y popula-

res «Lorenzo Barja», primer gaitero Director del Coro. Así como el Grupo de Cantadeiras «Gradaite», lugar de la comarca junto al río Jubia, que tiene un molino famoso. Un Grupo Folk «Baila Na Criba», así como una Escuela de Baile, una Escuela de instrumentos tradicionales, y una Escuela de palilleiras (puntillas) En total y alrededor del Coro se mueven más de doscientas personas.

El Coro tiene más de seiscientos distinciones entre las que destacan la Medalla por la colaboración al monumento Rosalía de Castro en Santiago de Compostela en 1917; la de «Real» concedida por S.M. don Alfonso XIII que ya hemos comentado; la Medalla al Mérito Naval de Primera Clase, concedida a su Presidente, en 1940; Medalla de Plata de la Ciudad al Mérito Artístico... aceptación por parte de SS. MM. Los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía, de la Presidencia de Honor... y así un largo etcétera.

Desde estas páginas queremos agradecer al «Real Coro Toxos e Froles», en primer lugar el concierto que ofrecieron con motivo de la inauguración de la exposición de las «Reales Fábricas de Sargadelos, el Ejército y la Armada» y a su Presidente don Jaime López Fernández el cariño con que nos ha atendido.

# FAMILIA, PREVENCIÓN Y DROGAS

**L**a drogodependencia es un fenómeno del que podemos hablar desde diferentes disciplinas y dimensiones, en esta ocasión no podemos olvidar que estamos en el Año Internacional de la Familia, y que es precisamente en la familia donde de forma más dolorosa se vive la tragedia personal de los drogodependientes. Por esto desearía poder contribuir a contestar una pregunta simple y compleja al mismo tiempo: **¿Qué podemos hacer los padres para evitar que nuestros hijos caigan en la droga?**

En primer lugar la cuestión debe ser abordada quitando dramatismo y despojándonos de estereotipos: los consumidores de drogas pertenecen a todos los sectores de la sociedad, no es un problema exclusivo de sectores marginados y no se puede asociar por sistema con criminalidad. Por lo tanto no debemos descartar la posibilidad de que ocurra en nuestro entorno familiar más próximo. Pero también debemos ser conscientes de que hay soluciones y de que si detecta algún consumo inicial o experimental no significa un fracaso, y ni mucho menos es el camino irreversible hacia la dependencia de las drogas, por el contrario es un momento clave para realizar una acción preventiva eficaz.

Debemos contar con que la prevención por parte de la familia se basa en la importancia que tiene para el individuo, ya que es el lugar donde se configura su personalidad dotándole de experiencias irremplazables como el cariño, la confianza, las normas, las prohibiciones, la identificación con los mayores, los modelos a seguir, el reconocimiento, la escucha y la comprensión.

En principio la familia debe sensibilizarse ante el problema y no autoengañarse como respuesta a una falta de recursos para enfrentarse a él y a la vez tomar en cuenta el enorme valor preventivo que ejerce, aún sin plantárselo de forma consciente.

El núcleo familiar ejerce un papel fundamental en cuanto a la maduración del sujeto por ser un lugar donde el adolescente encuentra, el respaldo que le hace concebir una autoestima adecuada, una educación que le permita enfrentarse a la frustración, un nivel motivacional para responder a sus tareas formativas y los modelos necesarios para estructurar de forma sana su personalidad.

A parte de esto es necesario conocer una serie de condiciones que puedan predisponer a un consumo de drogas:

**Bajo concepto de sí mismo**, autoestima deficiente. (Relacionado con ambiente familiar autoritario).

**Inseguridad personal**. (Relacionado con ambiente familiar excesivamente permisivo).

**Dificultades de comunicación** con el grupo de compañeros y amigos que lleva a una falta de integración o a debilidad para resistirse a las presiones del grupo de iguales.

**Escasa resistencia a la frustración**. Necesidad de satisfacer sus apetencias aquí y ahora.

**Bajo nivel de motivación** para las actividades que tienen que ver con el desarrollo personal y social. Esta falta de motivación puede manifestarse en un absentismo escolar, en un fracaso escolar reiterado, en una indefinición a la hora de tomar decisiones

en relación con el futuro profesional, o un excesivo pasotismo.

**Vivencia traumática** de problemas familiares.

**Tendencia depresiva** en el adolescente.

Después de considerar los factores de riesgo, aludiremos a una serie de **medios preventivos** al alcance de la familia:

**La información:** es un importante medio de prevención que puede provenir de la escuela, campañas publicitarias, charlas educativas, etc., pero también de la familia. La familia aparte de ser fuente de información, puede completar los otros tipos de informaciones. Insistiendo en que la dependencia de las drogas lleva irremediablemente a una limitación dramática de la propia libertad, teniendo siempre en cuenta que la repetición de información por más negativa que sea, puede generar atracción y producir un resultado contrario al pretendido.

**La comunicación:** Mantener una escucha adecuada ayuda a entender y prevenir las dificultades de la adolescencia. La familia debe ser receptora de los problemas y cuestiones surgidas en la vida del adolescente procurando no tener actitudes de rechazo ante opiniones encontradas, encauzándolas a través del diálogo y la comunicación de tal forma que el hijo perciba que ante problemas de cualquier índole, no va a encontrar una actitud intolerante.

**Autonomía personal:** la familia debe dejar que el individuo se exprese y decida por sí mismo paulatinamente respecto a sus problemas y cuestiones personales, evitando



actitudes sobreprotectoras que limiten el desarrollo personal e individual del hijo. Se debe consultar y tener en cuenta su opinión ante situaciones o problemas que afecten al núcleo familiar. Tampoco interponerse en sus deseos e ilusiones, aunque no estemos plenamente de acuerdo con ellos, permitiéndoles aprender de sus equivocaciones.

**Alternativas de ocio:** Los padres debemos proporcionar un amplio re-

pertorio de alternativas de ocio a los hijos, creando desde temprana edad hábitos sanos que faciliten un enriquecimiento en sus relaciones personales y su desarrollo individual como las prácticas deportivas y las actividades culturales: la afición a la lectura, desarrollo de la sensibilidad y gusto por el arte, asociacionismo juvenil, etc...

Esto, es de gran importancia en la prevención del consumo de alcohol en los jóvenes, como forma casi exclusiva de diversión. No olvidemos que el alcohol está en el comienzo

del consumo de cualquier otra droga.

**Imitación:** En el seno de la familia se produce un tipo de aprendizaje, que se realiza a través de la imitación de la conducta de las figuras paternas. Los niños desde pequeños adoptan como modelos la figura del padre y de la madre; de esta manera aprenden el comportamiento a seguir. Por tanto es importante que en el hogar, los niños no aprendan a identificar el consumo excesivo de alcohol con situaciones de alegría o celebraciones familiares, o por el contrario con situaciones de dificultades o conflictos de los padres.

**Independencia de criterio:** En el seno de los grupos juveniles pueden aparecer las drogas y el grupo puede ejercer presión para su consumo. En este sentido, es importante una educación familiar que dé al hijo los medios necesarios para poder oponerse constructivamente a dichas presiones. Haciéndole ver que en definitiva, el mantenimiento de los propios criterios le procurará a largo plazo una mayor aceptación e integración social.

**Educación:** En el terreno educativo se debe motivar el trabajo escolar de los jóvenes en orden a evitar el "fracaso escolar" potenciando el apoyo en las actividades educativas. Es importante que el adolescente sienta el respaldo y el apoyo familiar respecto a sus tareas, sin que suponga una presión agobiante sobre él.

Quizás todo lo dicho se pueda resumir en algo tan sencillo y tan complejo como saber ser buenos compañeros de viaje en el camino que debe llevar a nuestros hijos a la madurez y a la plenitud como seres humanos.

**Enrique de Nicolás Pérez.  
Comte. I.M. (Psicólogo)**

# LA ARMADA

## Y

# EL DEPORTE NAUTICO

## Una Cruz de Mérito Naval

El pasado día 17 de septiembre tuvo lugar en el Real Club de Regatas de Santiago de la Ribera (San Javier-Murcia) la imposición por el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo don Miguel García de Lomas de la Cruz del Mérito Naval de Primera Clase a don Ramón de Ojeda Valcarcel Presidente de dicho Club.

La noticia en sí no es relevante ni extraordinaria pues la Armada recompensa con sus condecoraciones reglamentarias año, tras año, a un buen número de personas que se han distinguido por su cariño y colaboración con ella.

En este caso la noticia se sale un poco de lo normal; o, mejor dicho, se hace más íntima para nosotros al ser la persona condecorada además de abogado, Vicepresidente de la Asamblea Regional de Murcia, antiguo alumno del Colegio de Huérfanos de la Armada, y amante de nuestra Armada desde su nacimiento, ya que su padre fue Teniente de Navío piloto naval en los años 30.

Ramón de Ojeda, como Presidente del R.C.R de Santiago de la Ribera tiene establecido desde hace más de 25 años una Regata anual con el nombre de trofeo Ministro de Marina y que, con el cambio del organigrama de los altos cargos, fue sustituido por el de trofeo Armada española.

Siempre que los regatistas de las distintas comisiones de regatas de la Armada han acudido a regatear a ese precioso club del Mar Menor, han sido recibidos con una



especial hospitalidad y un cariño que ninguno olvidaremos, y el Delegado de Vela Almirante Marcial Sánchez Barcaiztegui es testigo de ello.

Creo sinceramente que la Armada ha premiado la trayectoria de un hombre que aún llevándola en su corazón desde su nacimiento, ha querido con su hacer de cada día demostrar ese cariño y ese querer seguir vinculado de alguna forma a ella, y lo ha encontrado en la relación íntima entre la vela deportiva, principal afán del Club que preside, y las comisiones de regatas de la Armada, a las cuales desde aquí y con estas letras agradecemos y correspondemos.

La ceremonia de imposición estuvo presidida como he dicho por el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo don Miguel García Lomas acompañado del Almirante don Fernando Poole, Jefe del Cuarto Militar de S.M. el Rey, Almirante don Rafael Morales, Jefe del Arsenal de Cartagena, Contralmirante don Pedro Lapique, Jefe del Estado Mayor de la Z.M. del Mediterráneo y del Delegado de Vela de la Armada Contralmirante don Marcial Sánchez Barcaiztegui además de un gran número de amigos de don Ramón Ojeda y de la Armada.

CN. Fernando Servet Sandret



# HOMENAJE A LA ARMADA

Estoy escribiendo éstas líneas volviendo a Madrid desde Sevilla, a bordo del «AVE», todavía con la retina llena de imágenes bellísimas y la memoria ese maravilloso ordenador que Dios nos ha dado atiborrada de recuerdos nostálgicos por una parte, de una juventud en la que tuvimos el honor de servir en la Marina y llegar a Oficiales de Complemento y por otra, de los días que acabamos de disfrutar como invitados del Almirante Jefe del Estado mayor de la Armada a bordo del Portaviones «Príncipe de Asturias».

Doce, como los Apóstoles, fuimos los seleccionados para representar al colectivo de la Asociación de la M.N.U I.M.E.C.A.R., formada por todos aquellos que hicieron su Servicio Militar en las Milicias Navales Universitarias y, recientemente, en la IMECAR que la ha sustituido, para participar en los Actos que la Escuela Naval Militar de Marín organiza con motivo del día de Nuestra Señora del Carmen, que coincide con la entrega de Despachos a los nuevos Oficiales, y embarcar a continuación en el «Príncipe de Asturias»

Horas inolvidables en la Escuela, de convivencia y recuerdos de nuestro fugaz paso por ella) tuvimos el honor de hablar con SS.MM. Los Reyes, y presidieron los Actos de la entrega de Despachos; y horas también irrepetibles a bordo del «Príncipe de Asturias» mientras navegábamos rumbo a la Base de Rota.

Dos días de navegación llenos de emociones y colmados de atenciones, que tuvieron dos momentos estelares, Uno fue el cruce en alta mar con el «Juan Sebastián El Cano», con sus velas desplegadas, que fue como un sueño para nuestro grupo de sexagenarios oficiales,» pero sobretudo una suprema atención de la marina que quiso hacernos ver con éste encuentro, que el pasado, que nosotros representábamos, a través de la imagen del El Cano, era recordada con afecto desde el presente, cuya imagen era «El Príncipe de Asturias», la unidad mas moderna de la Armada. El momento fue tan emocionante que mas



de uno tuvo que ocultar sus sentimientos ocultando su mirada detrás de la maquina fotográfica. El segundo momento fue el ejercicio que, desde el Puende de mando tuvimos el privilegio de contemplar, los Harriers y los Helicópteros despegando y aterrizando después de dar varias pasadas que nos dejaron, no sólo admirados sino profundamente agradecidos por haber podido ser testigos de esas prácticas.

Como «Muchachos» participamos y atendimos todas las explicaciones técnicas que con paciencia y amistad nos dieron los Jefes y Oficiales encargados de nuestra «Instrucción» mientras recorríamos el barco con juvenil entusiasmo, subiendo y bajando innumerables escalas desde el pañol de municiones, en la sentina, hasta el Puente de Mando, visitando todas las dependencias que hacen de éste barco una ciudad en miniatura.

Gracias por vuestra paciencia y señorío y gracias, sobretudo, por habernos hecho sentir miembros de vuestra gran familia en un momento en quel habiendo ya la mayoría de nosotros doblado el «Cabo de las Tormentas» de la Vida, y estando ya algunos a punto de entrar a navegar en lo que imaginamos será el Océano Pacífico del retiro, nos habéis querido acompañar en ésta singladura llena de nostalgias y recuerdos.

Decía El Gran Duque de Alba, Don Fadrique Alvarez de Toledo, que «los soldados han de pedir pelear siempre y los Jefes cuando convenga». Pues bien quizá ya no estemos para ayudaros con nuestro esfuerzo físico, que ya está arrumbado en el baúl» de los recuerdos; pero sí podéis contar con nuestros corazones. nuestra inteligencia y nuestra experiencia que todavía estan en buen uso, para servir a la Armada «Cuando Convenga», según el récio hablar castellano del que fue Capitán General de nuestros Tercios.

Gracias de nuevo al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo, que hizo posible nuestro sueño, Gracias al Contralmirante, Jefe del Grupo de Ataque «ALFA» de la Armada que enarbolaba su Insignia a bordo del «Príncipe de Asturias», don José A. Zea Salgueiro; y gracias a su Comandante, don Rafael Lorenzo Montero, y a todos los Jefes y Oficiales por sus desvelos en atendernos y hacernos la travesía agradable, conviviendo con nosotros y haciéndonos pasar unos momentos, que nos acompañarán con nostalgia los años que Dios nos dé vida.

*José I. Ripol de Churruca  
Teniente de Infantería de Marina  
Escala de Complemento*

# IX TROFEO «PRINCIPE DE ASTURIAS»



Organizado por el Monte Real Club de Yates de Bayona y con la colaboración de la Comisión de Regatas de la Escuela Naval Militar, se ha celebrado la regata «IX Trofeo Príncipe de Asturias», en aguas de las rías de Marín y Vigo, entre los días 22 y 25 de Septiembre.

Por la Armada participaron barcos de Ferrol, Escuela Naval y Escuela de Electricidad y Electrónica de la Armada.

El Trofeo se dividió en cuatro regatas, dos en la ría de Vigo, primera y cuarta, consistentes en un «barlovento/sotavento»; y otras dos de mayor

recorrido, Bayona-Marín y Marín-Bayona, en los días intermedios.

El tiempo variable contribuyó a que la regata fuese muy atractiva, reuniéndose una flota de cerca de noventa barcos, contando entre sus tripulaciones con los mejores regatistas de España: Pedro Campos, Javier de Lagándara, Joan Santana, Iñiqui Castañer, y así un largo etcétera.

Las regatas Bayona-Marín y Marín Bayona se llevaron a cabo con viento fresco del suroeste cubriéndose el recorrido en menos de cinco horas.

Resultó vencedora la tripulación que participará en la «Co-

pa America», el «Canarias Aquagest» patroneado por Iñiqui Domínguez, reciente Campeón del Mundo de su clase y el «Whisky Langs» en la clase crucero, que llevaba de patrón a Iñiqui Castañer.

El barco de la Armada mejor clasificado fue el «Sirius III» patroneado por el Comandante de Intendencia Diego López, de la Comisión Naval de Regatas de Ferrol, la ETEA presentó el «Sirius I» patroneado por su Comandante, el C.N. Fernando Cominges Molins y la Escuela Naval participó con tres barcos «Moura», «Portocelo» y «Cortejada».

# RELEVO DE MANDO EN LA STANAVFORMED

Por Camil Busquets i Vilanova.

Entre los días 5 y 12 de septiembre ppdo. permaneció en Barcelona la agrupación STANAVFORMED, flotilla permanente de la OTAN en el Mediterráneo que está realizando una efectiva labor de embargo contra el tráfico marítimo que se efectúa en el Adriático. Durante los casi dos años y medio que lleva constituida, esta agrupación ha inspeccionado más de 18.000 buques, de los que más de 2.000 fueron abordados y registrados; siendo el caso más importante el del Lido 2, un petrolero bajo bandera de conveniencia cargado con 7.500 ton. de combustible, que intentó emplear un ardid para llegar a costas montenegrinas, aunque sin éxito.

La agrupación STANAVFORMED está formada por un grupo de buques de diversos países miembros de la OTAN (Alemania, Bélgica, España, Estados Unidos, Grecia, Holanda, Italia, Reino Unido de la Gran Bretaña y Turquía), habiendo iniciado su andadura el 30 de abril de 1992, bajo el mando del contralmirante turco Luftu Sancar, relevado por el contralmirante italiano R.E. Martinotti, quien, a su vez, lo fue por el comodoro británico Alastair B. Ross, que fue quien traspasó su mundo al comodoro holandés Nicolaas van der Lugt en Barcelona.

La ceremonia de relevo de mando fue muy interesante y resultó muy llena de colorido, en especial por la diversidad de fuerzas presentes cada

cual con su uniforme propio y peculiaridades. Asistieron al acto un gran número de autoridades civiles españolas, entre quienes destacaba don Antonio Flos Bassols, Secretario de Estado de Defensa, invitado de honor, que pronunció un discurso junto a las principales autoridades militares, almirante Leighton W. Smith Jr., Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas del Sur de Europa; almirante Mario Angeli, Comandante de las Fuerzas Navales Aliadas del Sur de Europa; general George A. Joulwan, Comandante Supremo Aliado en Europa, y los mandos entrante y saliente de STANAVFORMED, cuya respectiva insignia fue arriada del Brilliant, e izada a bordo del De Ruyter.



# CELEBRACION DEL CINCUENTA ANIVERSARIO DE LA SALIDA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR DE LAS PROMOCIONES 342 DEL CUERPO GENERAL, 18 DEL CUERPO DE INTENDENCIA Y LA CORRESPONDIENTE DEL CUERPO DE MAQUINAS

El pasado día 6 de Octubre, jueves, tuvo lugar en la Escuela Naval Militar de Marín varios actos conmemorativos del 50 aniversario de la salida de dicha Escuela de las Promociones 342 del Cuerpo General, 18 del Cuerpo de Intendencia y la correspondiente del Cuerpo de Maquinas.

Se inició el día con la Santa Misa en la Capilla del Hospital, celebrada por el Capellán de la Escuela, seguida de un Responso por los compañeros fallecidos, y colocación de una Corona de Laurel por sus viudas en el Crucero situado frente a la Capilla de la Dirección.

Después de la proyección de una película sobre la Escuela y tras la visita de sus Instalaciones, se procedió

a la Lectura de las Leyes Penales, con los Oficiales, Damas y Caballeros Alumnos y Dotación formados en la explanada frente a la escalera Principal. En este acto castrense el Caballero Alumno designado leyó dos artículos de las Reales Ordenanzas y un artículo del Código de Justicia Militar.

Al terminar la lectura, el Contralmirante Reina Carvajal dijo las siguientes palabras.

SR. COMANDANTE, QUERIDOS AMIGOS Y COMPAÑEROS:

Por reciente y ligera indisposición de nuestro compañero Pedro Fernández Melero que le ha impedido estar entre nosotros, como hubiera

sido su deseo, me corresponde el alto honor de tomar la palabra en este acto castrense.

Nos hemos reunido aquí para celebrar el 50 aniversario de nuestra salida de esta Escuela Naval Militar. ¡.....!

¡Cuán lejano en el tiempo y cuán cercano en nuestras memorias!»!

Ha transcurrido medio siglo desde aquél 20 de Diciembre de 1.944, en el que obtuvimos nuestro primer galón de 14 milímetros, y cuántas reminiscencias se agolpan en nuestras mentes al pensar en esa fecha:

Recuerdos de los exámenes que tuvimos que pasar para el ingreso; de nuestra llegada a la Escuela en la que nos reunimos con nuestros compañeros para constituir la Promoción 342 del Cuerpo General, la 18 del





Cuerpo de Intendencia y la del Cuerpo de Máquinas; recuerdos tristes los hay también, como el desgraciado accidente de Ory y Febrel que murieron ahogados en la Bahía de Cadiz.

Recuerdos imborrables, como aquél 12 de Octubre de 1941, cuando juntos realizamos el Juramento de fidelidad a nuestra Bandera, en el que la besamos con unción y prometimos derramar, si fuera necesario, hasta la última gota de nuestra sangre para defenderla, a cualquier precio de los enemigos de la Patria.

Nuestra Bandera, que es el símbolo de la Unidad de España y que según dijo S.M. el Rey en su mensaje al asumir el Mando Supremo de las Fuerzas Armadas, es también el símbolo de las virtudes de nuestra Raza.

Entre nuestros recuerdos destaca asimismo un sincero agradecimiento a los dos Comandantes Directores de la Escuela, que tuvimos durante nuestra estancia en ella, y a los Profesores que, con sus consejos y enseñanzas, incrementaron nuestro amor a España y nuestro culto al honor,

abriéndonos el camino para nuestro servicio como Oficiales en la Armada, lo que no hubiéramos podido conseguir sin su preparación, entusiasmo y entrega al Servicio.

En nuestra posterior vida en la Armada cada uno tuvo sus vicisitudes, pero siempre y en todo caso mantuvimos y mantenemos nuestro profundo amor a España, la devoción por la Bandera Nacional, la Lealtad, la Disciplina, el Compañerismo y demás virtudes de profundo arraigo en la vida militar.

Permanente recuerdo de nuestros compañeros fallecidos, uno en acto de servicio y otros por enfermedad, para los que pedimos a Dios que los tenga en su Gloria, y cuya presencia en este Acto está representada por sus viudas, a las que agradecemos de todo corazón su asistencia.

El mayor agradecimiento a nuestras mujeres, que con su abnegación y espíritu de sacrificio, sobre todo en los cambios de destino, y consuelo cuando fue necesario, supieron mantenernos fieles a nuestros principios y a incrementar nuestro amor a la Armada.

Os pido un recuerdo para nuestros compañeros que, por distintas circunstancias, no han podido disfrutar de estos actos y a los que enviamos un fuerte abrazo.

A las Damas y Caballeros Alumnos de esta Escuela Naval Militar les animo a que aprovechen bien estos años de estudio, de esfuerzo y de formación, teniendo siempre como prioridad en la vida el amor a Dios, a España y a la Armada.

Finalmente, nuestro agradecimiento al Jefe del Estado Mayor de la Armada y al Comandante-Director de esta Escuela Naval Militar por las facilidades que nos han concedido para llevar a cabo esta celebración, a éste último, por acompañarnos en esta emotiva conmemoración.

Que el acto Castrense de hoy nos incremente más, si cabe, nuestro amor a España, aumente nuestro Compañerismo y sea motivo de futuras reuniones.

Que Dios y nuestra excelsa Patrona la Virgen del Carmen nos acompañen siempre.

# UNA VIDA DEDICADA AL TIRO DE COMPETICION

Algunas veces los artículos vienen a las manos de una forma casual. Este es el caso que recogemos aquí. Una charla con el Coronel de Infantería de Marina José Javier de Oteyza Copa nos fue abriendo las fuentes del tiro de competición; antaño, campeón de España por tres veces de Pistola Velocidad Militar y enamorado del tema, nos fue contando lo que para él ha sido una vida dedicada a competir, sobre todo consigo mismo.

## LOS COMIENZOS

Sus primeros recuerdos se remontan a la sana envidia que sentía viendo a los vaqueros de las legendarias películas del Oeste, siempre con sus revólveres prestos a ser desenfundados o disparando sin cesar.

El Coronel Oteyza se define a si mismo como hombre voluntarioso, meticulado y aficionado a la mecánica y a las manualidades; siempre sintió una especial atracción por las armas.

Recuerda sus primeras experiencias de tiro siendo muy joven. Durante el verano de 1951 en un pueblo de León durante una excursión, su padre y unos amigos disparaban después de la comida, contra una taza con una pistola de 7,65 mm que a él se le

antojó muy atractiva. La utilizó todo el mundo y la taza seguía intacta, rogó a su padre que le dejara disparar y los amigos le convencieron de que no había peligro. Lo hizo con una sola mano y la taza saltó hecha añicos; fue un hecho que le marcó para siempre.

Pasaron varios años y mientras se preparaba para el ingreso en Marina, entró en una asociación de tiro; no tenía arma, pero leía todo lo concerniente al tema.

Ya en la Escuela Naval, en el campo de tiro de Penizas, hizo sus dos primeros disparos con pistola, bajo la atenta mirada del entonces Capitán Bravo. El blanco se encontraba a unos quince metros, y casi todos fallaron, solo el hoy Coronel Vilar y él obtuvieron sendos «10». Esto le confirmó en su vocación como tirador.

Su primer arma fue una «Star» que le costó unas mil pesetas; se la vendió Miguel, encargado del Bazar de alumnos y persona muy popular entre éstos. La espera hasta recibirla por Correo se le hizo eterna. Propietario de la pistola se apuntó como socio a la Federación de Tiro, lo que le permitía entrenar en Pontevedra, en el Club de Tiro situado a orillas del río Lerez. Mientras le llegaba la pistola tiraba con fusil.

Los cuatro años de la Escuela Naval representan un período en

que la afición por el tiro permanece latente, pero viva. Ya de Alférez se incorpora al Grupo Especial de Infantería de Marina. El entonces Capitán de Corbeta José Antonio Nieto Moreno de Guerra, enterado de su afición al tiro le llamó y le invitó a participar en una competición. Al llegar se dió cuenta de que su arma no era la más adecuada para competir, no obstante alcanzó un buen resultado y decidió adquirir un arma de concurso.

Se compró un revolver «Rubí» de la casa «Llama» del calibre 38, que le costó 3.100 pts lo que en aquél momento representaba un derroche pues pensaba casarse; como no se atrevió a decirse-lo a su novia, lo fue pagando a plazos y en seis meses cerró la inversión. El Coronel Oteyza nos dice que los principios siempre son duros y llenos de dificultades, pero esto es bueno pues ayuda a superarlos a base de tesón.

Con su flamante revolver, había alcanzado su máxima ilusión, era su primer arma de concurso, necesitaba sin embargo disponer de una empuñadura adecuada y con paciencia y guiándose por las fotografías que aparecían en las revistas especializadas hizo lo que en el argot de tiro se conoce como una «cacha». El hecho de ser capaz



de hacer estas pequeñas chapuzas, le animaron a montar un pequeño taller, que hoy nos dice sonriente, le permitiría construir casi una casa.

Ya poseía el arma; le faltaba, sin embargo, contar con la munición. Lo que constituía un grave problema, convirtiéndose en un sueño imposible el participar en un concurso. De pronto el sueño se convirtió en realidad al celebrarse un Campeonato en San Fernando se encontró inscrito como reserva, y como tal seguía sin derecho a munición pero el entonces Capitán de Corbeta Vicente Jordana le proporcionó los primeros 150 cartuchos. Esto llenaba todos sus sueños, luego en el campo de tiro le dieron 100 cartuchos más.

En este campeonato quedó en tercer lugar, y todos miraban con asombro la empuñadura de artesanía.

El Coronel Oteyza nos cuenta, que durante su noviazgo pudo ocultar a su mujer su afición al tiro. Al casarse y entrar en un período de estabilidad familiar empieza en serio esta afición. Por las tarde se metía en su cuarto para preparar las armas o iba a entrenar. Un día cansada su mujer de «tanto tiro», le planteó: «el tiro o yo», y él sin dudarle ni un momento le dijo: «por supuesto el tiro», era jugar con cartas marcadas, pues ella no se iba a ir. Inicia así un período de su vida en que se dedica al tiro de competición de una forma práctica-

mente absoluta, cuando sus obligaciones particulares se lo permiten.

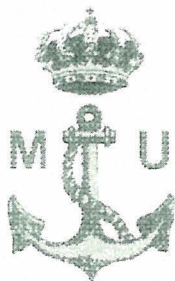
Quiere añadir que ha podido mantener su afición gracias a la infinita paciencia de su familia, como de sus superiores y compañeros. La verdad es una afición que consume muchas horas.

La dedicación a este deporte, eminentemente militar, ha sido una constante en su vida profesional, pero es que además en su faceta competitiva ha sido y es una escuela forjadora de las más importantes virtudes del ser humano, como por ejemplo, constancia, perseverancia, voluntad de vencer, tenacidad, paciencia, humildad, espíritu de sacrificio y afán de superación.

# ASOCIACION MILICIAS NAVALES

## UNIVERSITARIAS

### MNU-IMECAR

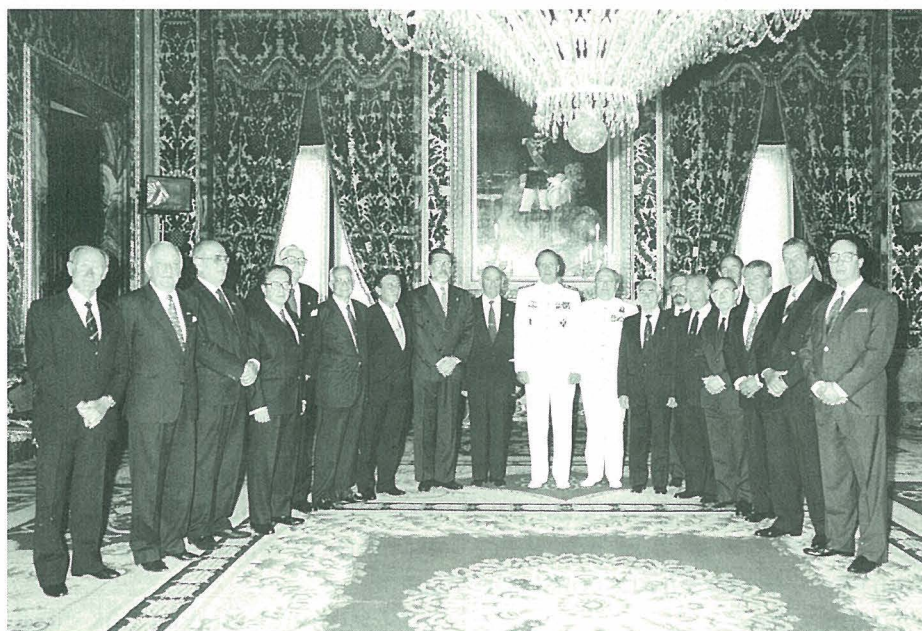


## BODAS DE ORO DE LA MILICIA NAVAL UNIVERSITARIA

**E**l pasado día 20 de Septiembre S.M. el Rey recibió en audiencia militar en el Palacio Real, a los miembros de la Junta Directiva de la Asociación Milicias Navales Universitarias MNU-IMECAR, que fuimos acompañados por el Almirante Romero Caramelo Jefe del Estado Mayor de la Armada.

El motivo de la Audiencia era, aparte de presentar nuestros respetos a S.M. el Rey y lealtad para con la Corona, darle cuenta de que vamos a celebrar los 50 años en que la I Promoción de la Milicia Naval Universitaria juró Bandera en la Escuela de Suboficiales de San Fernando (Cádiz) en el año 1.944, siendo su Comandante-Director el entonces Capitán de Navío, D. Faustino Ruiz Gonzalez, el cual llegó a Almirante de la Armada.

Con tan fausto motivo estamos organizando un programa de actos que, como dijo nuestro Presidente Luis Peraza Oramas a Su Majestad el Rey en la referida audiencia —«en cualquier caso giraran alrededor del más importante de ellos, que será sin duda



alguna la renovación del Juramento a la Bandera»—.

Por las filas de la Milicia Naval Universitaria han pasado todo tipo de personas de relevancia en la vida política y social española, como Gregorio López Bravo, Antonio Barrera de Irimo, José María Gil-Robles, Gregorio Peces Barbas, José Luis Leal Maldonado, El Duque de Soria, Gustavo Villapalos, etc.

Los que hemos tenido el honor de servir y vestir el honroso uniforme de Oficiales de Comple-

*S. M. el Rey acompañado del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y miembros de la Junta Directiva y de la I Promoción de la Milicia Naval Universitaria MNU-IMECAR.*

mento de la Marina de Guerra, navegando en sus Buques y guardado fidelidad a la Bandera, a pesar del paso del tiempo, nos sentimos orgullosos de ser Oficiales de la Armada Española.

*Javier ULECIA MASCAS  
Vocal de Relaciones con la Armada  
Teniente de Infantería de Marina de la  
Escala de Complemento*



# ENTREVISTA AL ALMIRANTE THAILENSES KHOLAK CHAROENROOK



*El día 1 de Septiembre del año 1954, ingresaba en la Escuela Naval de Marín, un aspirante de 1º muy especial:*

*Kholak Charoenrook hablaba español con bastante dificultad y contaba a sus asombrados compañeros que era un alumno de la Escuela Naval Thaiense que realizaría la carrera con ellos.*

*De sonrisa fácil y fino humor pronto se hizo amigo de todos. Soportó estoicamente las numerosas bromas que se le gastaban y entendió, desde el principio, que había sido plenamente aceptado, no sólo en su Brigada, sino por el pleno de la Escuela Naval.*

*Sus primeros meses estuvieron salpicados de numerosas anécdotas, como las provocadas por aquéllos que quisieron probar las guindillas con las que acompañaba sus comidas; él las mordía como si de pan se tratase y, a pesar de sus advertencias, a más de uno se le llenó de fuego la boca y de lágrimas los ojos al degustarlas sin medir las consecuencias. También producía alguna que otra tos fumar sus cigarrillos... .*

*A todos llamaba la atención su forma de estudiar, con dos diccionarios permanentemente en la mesa thailandés - inglés e inglés- español. Pero el auténtico espaldarazo se produjo cuando un día al darse involuntariamente un fuerte golpe, en vez de desahogarse en su idioma natal - lo que inevitablemente provocaba la risa de sus compañeros- soltó el más sonoro de nuestros tacos. En ese preciso instante Kholak acababa de adquirir, para todos, la nacionalidad española: unánimemente fue considerado un alumno más.*

*Resulta emotivo y curioso ver que todos cuantos recuerdan a Kholak - para ellos será siempre Kholak lo primero que hacen es sonreír con auténtico cariño y, poco después, nos cuentan mil y una anécdotas que le tienen por protagonista para terminar diciendo que fue un compañero extraordinario, que tuvo la virtud de hacerse querer y recordar por todos.*

*Hoy el Almirante y Senador Kholak... vienen a nuestras páginas con motivo de haber sido distinguido por S.M. el Rey con la imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.*



- Almirante, la primera pregunta es de obligado cumplimiento, ¿qué ha presentado para Vd. la concesión de la Gran Cruz del Mérito Naval?

#### RESPUESTA 1

- Hemos tenido oportunidad de conocer su trayectoria profesional a través del recuerdo cariñoso de sus compañeros de Brigada en la Escuela Naval. Nos gustaría saber cómo llega a ser nuestro País el lugar designado para que realizase sus cinco años de carrera.

#### RESPUESTA 2

- Después de transcurrido el período de formación en la Escuela Naval, han continuado sus pasos nuevos alumnos de la Armada Thaiandesa; pero en esa primera oportunidad estuvo Vd. solo durante su primer curso, ¿supuso este hecho un mayor esfuerzo de adaptación entre sus compañeros?

#### RESPUESTA 3

- Almirante, ¿qué dificultades encontró para hacer frente a sus estudios en la Escuela Naval?

#### RESPUESTA 4

¿Le parecía muy distinta la Escuela Naval española en relación a su homónima Thaiandesa?

#### RESPUESTA 5

La promoción del Almirante Kolak .... es la 359; es decir, que tuvo el privilegio de tener a S.M. el Rey como compañero, ¿qué impresión mantiene sobre la relación que tuvo con Don Juan Carlos en la Escuela Naval?

#### RESPUESTA 6

El Crucero de instrucción que realizan los Guardiamarinas españoles a bordo del B/E "Juan Sebastián de Elcano", supone siempre un hito importante, tanto en sus vidas, como en su formación profesional. ¿Qué recuerdo guarda de su viaje de instrucción?

#### RESPUESTA 7

- Almirante, terminados los cinco años de carrera en la Escuela Naval,

usted aun permanece en España algunos años. Durante ese tiempo realiza una especialidad y el Curso de Guerra Naval. ¿Podría comentarnos estos hechos?.

#### RESPUESTA 8

- Que duda cabe que a nuestro país le atan unas raíces muy profundas; tanto más cuanto que es aquí donde conoce a la que habría de convertirse en su esposa. Nos gustaría que nos hablase de ella, así como de sus hijos.

#### RESPUESTA 9

- El tiempo va transcurriendo y accede al Almirantazgo, llegando a alcanzar la máxima categoría en la Armada Thaiandesa ¿que ha supuesto para Vd tener ocasión de observar y mandar en la Armada de su país desde ese privilegiado estamento?.

#### RESPUESTA 10

- Por designación real es nombrado Senador en su país. ¿Podría hablarnos de esta nueva etapa en su vida y lo que ha significado para Vd. acometer una labor política de servicio a su Patria?

#### RESPUESTA 11

- Almirante, ¿quisiera comentarnos cuáles fueron los criterios que primaron en la dirección de la Empresa Nacional Bazán para la construcción del portaviones de la Armada Thaiandesa, según el modelo de nuestro portaviones "Príncipe de Asturias"?

#### RESPUESTA 12

- Almirante nos gustaría contemplar una panorámica de la Armada Thaiandesa, desde la perspectiva de su propia experiencia como Oficial y, desde la particular y sin duda, más objetiva visión de un marino retirado.

#### RESPUESTA 13

- También nos gustaría conocer su opinión, desde las mismas bases, acerca de la Armada Española.

#### RESPUESTA 14

- Por último, Almirante, ¿desearía Vd comentar para nuestros lectores al-

gunos temas o impresiones que no estuvieran contemplados en estas preguntas?.

#### RESPUESTA 15

1- Para mi, la concesión de la Gran Cruz del Mérito Naval ha representado un gran honor y la sensación de profundo cariño con el que mi querida España, a través de la Armada, me corresponde. Más todavía, como S.M. el Rey me confirió el honor de imponérmela personalmente, ha sido una inmensa alegría. Di mis palabras ante S.M. el Rey y los compañeros presentasen el Acto que cumpliré todo lo que un buen marino debe cumplir, mantendré siempre el honor que me corresponde como miembro de la Orden de la Gran Cruz del Mérito Naval.

2.- Parece que en el año 1952 pasó por España un grupo de altos jefes de la Real Marina Thaiandesa, encabezada por el Comandante en Jefe. Durante las conversaciones que mantuvieron con las autoridades de la Armada Española, se pusieron de acuerdo en que la Real Marina Thaiandesa tenía una plaza en la ENM para que un alumno pudiera cursar sus estudios con los cadetes españoles, para luego poder continuar en la especialidad de hidrografía (más tarde se cambiaría a armas submarinas) . Yo fui elegido entre todos los guardiamarinas de la ENM Thaiandesa para cubrir dicha plaza. Llegué a España en el año 1953 y un año más tarde ingresé en la ENM de Pontevedra, y, me incorporé a la promoción 45 de Cuerpo General, donde pasé 5 años de carrera completa entre los amigos y compañeros más queridos para mi.

3.- ¡Esfuerzo de adaptación entre mis compañeros!, no ninguno, ellos fueron todos estupendos conmigo acogéndome con un enorme cariño y yo enseguida me encontré "en casa" entre ellos.

4.- Eso sí, el esfuerzo para los estudios fue enorme. Aún ahora cada vez que lo recuerdo me quedo asombrado de mi mismo, de como pude pasar toda la carrera.

Lo primero y más importante es el idioma: El tailandés y el español son dos idiomas totalmente diferentes. Cuando fui a España en el momento en que pisaba tierra española en Barajas, la única palabra que conocía era "España". Además, no existía entonces un diccionario español- tailandés; tuve que estudiar el idioma español a través del inglés, del que tampoco sabía mucho .... ¡para volverse loco!.

Segundo, las asignaturas mismas, tenían diferentes programas de lo que yo había estudiado en la ENM en Tailandia.... a la pizarra.... ¡horrible! con las dificultades del idioma, de comprender la lección..... Caballero, Vd. huele a plomo....

Gracias a los compañeros que me ayudaron como tutores, a los profesores que me explicaban con paciencia y me aclaraban las dudas, así pude pasar los cinco años de carrera en la ENM con un resultado muy satisfactorio, así que no puedo olvidar a aquellos profesores y a todos los compañeros, a los cuales estoy muy agradecido.

5.- Pues no, no es muy distinta, tienen la misma filosofía de enseñanza la disciplina muy severa, nos enseñan y nos educan para ser hombres de mar que piensen con prudencia, deciden seriamente en tiempo actúan con rapidez y saben sobrevivir...

6.- Ya dije que mi promoción es la 45 C.G., ó, hoy la 359 C.G.. Me siento muy orgulloso de pertenecer a la misma promoción de D.Juan Carlos I entonces, Príncipe de España. El se incorporó a nuestra promoción cuando estábamos en el cuarto curso. Tenía que estudiar como nosotros pero sin haber pasado los tres primeros años. Para El todo era nuevo y yo comprendía perfectamente lo duro que era ya que yo había sufrido algo similar, le compadecía espiritualmente y le admiraba. Admiraba también a su persona por su simpatía y sencillez, así como su comportamiento, le respetaba como sucesor al Trono de España y le quería y sigo queriéndole y admirándole como un buen amigo, compañero y Rey.

7.- Experiencia y aventura, allí se recalca la formación profesional y el

espíritu marinero, recuerdo siempre el Palo Mayor, el Trinquete y la voz de "pies a la jarcia", así como las estrellas en el crepúsculo, la observación matutina ... como castigo. Recuerdo las llegadas a los puertos de aquellos países donde su gente era amable y curiosa, recuerdo aquella monísima Mis universo peruana .... durante la fiesta que se organizó en nuestro honor y que duró toda la noche; recuerdo el desfile ante la estatua de Pizarro en Lima, el "merekumbé" en Ciudad Trujillo y los ciclones que nos azotaron durante nuestro crucero de Dublín a Brest, desde luego, el todo, una experiencia única e inolvidable y de las que pocas personas pueden gozar.

8.- Si, después de haber salido de la ENM en Julio de 1959. En Septiembre embarqué en el Crucero Canarias bajo el mando de CN Barbudo y VA D. Pascual Cervera como Almirante Jefe de la Flota, tuve el honor de hacer prácticas en aquel gran buque español. Más tarde, en 1960, me incorporé a la Escuela de Armas Submarinas en Soller, y terminada mi especialidad, terminaba también mi primera etapa en España. Más de 7 años en la cuna de la formación profesional, gracias a los españoles que me trataron con cariño, gracias a la Armada que me adoptó como un hijo suyo, gracias a todos los colegas en la Armada que me apoyaron, un joven marino tailandés pudo regresar a su patria con el orgullo y la capacidad de un buen oficial de marina.

En cuanto a la E.G.N. volví a España a hacer el curso durante los años 1972- 74. Esta fue otra experiencia, aprendí mucho, nos enseñaron muy bien como convertir los "conceptos" a la "práctica", como se piensa con lógica para llegar luego a la conclusión que conduce a la decisión sana, y desde aquí el logro del objetivo de la misión.

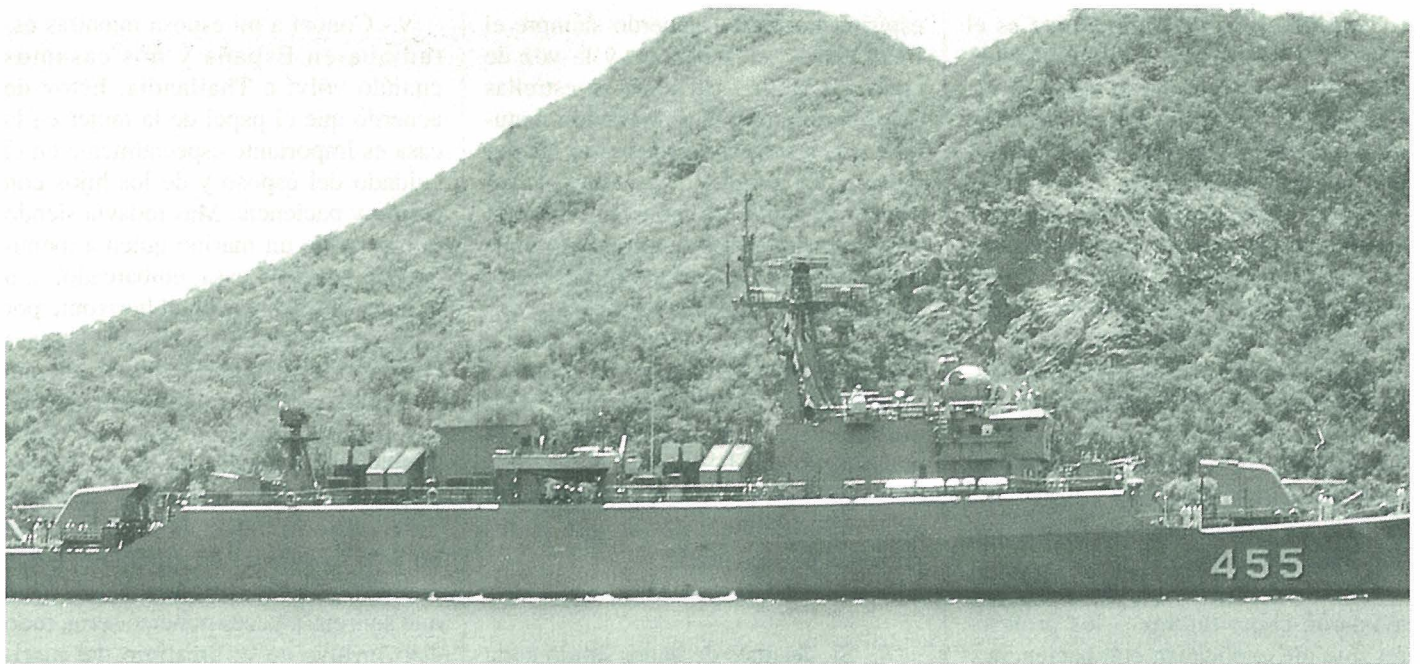
Toda la formación profesional y la experiencia de que me ha dotado la Armada, me han servido como "armas" con las cuales he luchado en mi carrera para mi País y mi Marina desde el rango de oficial subalterno hasta Almirante, a veces cansado y agotado pero sin rendirme, y todo esto es por mérito vuestro, amigos y compañeros de la Armada española; estáis detrás, empujándome ¡muchas gracias!.

9.- Conocí a mi esposa mientras estudiaba en España y nos casamos cuando volví a Tailandia. Estoy de acuerdo que el papel de la mujer en la casa es importante especialmente en el cuidado del esposo y de los hijos con cariño y paciencia. Mas todavía siendo la esposa de un marino quien a menudo está fuera de casa, embarcado, ... a la mar... desaparece en el horizonte por días, semanas, meses; ella sola en casa con los críos pequeños, que tienen que ir al colegio, que se enferman, que tienen fiebre etc... es un mérito para ella. También es un punto de apoyo del esposo y en la vida social tiene que portarse como la mujer de un oficial, de un jefe y luego de un almirante, que a menudo es muy difícil, a veces tiene que sonreír, a veces ponerse seria, todo esto influye en el prestigio del marido.... ella cumple y me ha sido siempre de gran ayuda a pesar de las dificultades que ha podido encontrar al estar en un país totalmente diferente.

Hablando de los hijos, no puedo quejarme de ellos, se han portado muy bien y han cumplido lo que tienen que cumplir. El mayor hizo el quinto de EGB en el CHA, durante mi estancia en Madrid; ahora es comandante médico de la Marina Tailandesa y está terminando su especialidad de oftalmología en el Instituto Barraquer en Barcelona. La pequeña, que también cursó un año de colegio en Madrid, es ingeniero electrónico y está terminando su doctorado en electrónica en la Universidad de Washington en los EE.UU. . Los dos son mitad españoles y mitad tailandeses tanto en su apariencia como en su sangre y mentalidad. Soy feliz con ellos.

10.- Para mi ha supuesto honor y responsabilidad, manteniendo siempre la disciplina, cumpliendo con mi deber. He ejercido el mando para la Marina y mi Patria y hasta ahora estoy orgulloso porque creo haber cumplido.

11.- Desde luego es otra página de mi vida, es totalmente diferente de la vida militar, el mando no sirve, sino rogar; el pueblo es objetivo, la mayoría de los problemas son de interés propio, de varios orígenes y distintos caracteres a los cuales ha que tratar con tacto y paciencia, pero, de tal modo, es muy interesante estoy contento y satisfecho.



Antes tuve ocasión de servir a la Marina, y ahora tengo el honor de servir a mi Pueblo, siempre por la Patria íntegra. Me entregaré a esta tarea y haré todo lo que pueda por la libertad y los derechos de los seres humanos, el orden del pueblo y el bienestar de los Thaiandeses, son parte de mi sueño político.

12.- La verdad es que la construcción del portaeronaes thailandés había sido firmado con un astillero alemán, pero al no poder este presentar los debidos permisos de las autoridades alemanas, la Marina Real de Tailandia tuvo que anular el contrato, dejando pendiente dicha construcción.

Después de la visita a Rota y al "Príncipe de Asturias" el Almirante Prapat, entonces Comandante en Jefe de la Marina, quedó muy impresionado tanto del portaaviones como de la labor que los Jefes de la Armada han realizado para tener un magnífico portaeronaes como el Príncipe de Asturias.

Para aprovechar el momento propicio el Comandante en Jefe me ordenó consultar con al Armada Española y con la E.N. Bazán sobre la forma y concepto para construir un portaeronaes parecido al Príncipe de Asturias, pero mas pequeño, adecuado a las necesidades de la Armada Thailandesa y al presupuesto. Eso fue el 29 de Junio de 1991 y, 9 meses mas tarde, el 27 de Marzo de 1992, el Gobierno Thailandés, por la Marina, y el Gobierno Español por el INI, firmaban el acuer-

do para la construcción del portaeronaes thailandés "Chakrinarubes". Si me preguntan por los criterios: la amistad y confianza que tengo con España y la ayuda y consejos de la Armada han hecho que muy pronto se podrá la quilla del "Chakrinarubes" en el astillero de la EN Bazán en Ferrol. El vínculo entre las Armadas Thailandesa y Española se sigue estrechando cada vez más.

13.- La Armada Thailandesa sigue a las aguas de la Capitana, que es la Armada Española. Cuando estaba en activo, traté de que la Marina tuviera un plan general similar al de la española, ya que estamos en situación parecida, tanto por el aspecto económico como por la misión que tenemos que desempeñar. Las fuerzas de nuestra Armada son necesarias para mantener abiertas las puertas marítimas en el Golfo de Tailandia y en el Mar de la China del Sur. El grupo A vuestro nos sirve de modelo para el grupo Z nuestro; el "standard" de vuestra Armada puede ser nuestro modelo y meta, la instrucción y adiestramiento del personal del mismo colegio.... todo eso he tratado de dejarlo al retirarme del servicio por edad, espero que los que quedan sigan por este camino.

14.- ¡La Armada Española! La he observado desde este rincón del Mundo, y creo que va muy bien tanto en el campo material como tecnológico,

aunque los presupuestos son cortos para sus planes de desarrollo, estoy seguro que sus Autoridades la llevarán adelante, con más o menos dificultades, no hay que preocuparse, la Armada en vuestras manos irá avanzando a toda máquina, conozco vuestro espíritu, conozco a la mayoría de vuestros Jefes puesto que yo me he formado profesionalmente en la misma cuna, tengo confianza ¡que tengáis suerte!

15.- Quiero decir que aunque no soy español de sangre, me siento español por mi educación y familia y os puedo decir que debéis estar orgullosos porque vuestra amabilidad y vuestras costumbres os distinguen del resto del mundo, repito, gracias a vosotros he podido llegar a esta altura de mi carrera y todavía espero seguir mas adelante.

Ante la crisis económica, el desarrollo político y la turbulencia social, os enfrentáis a muchos problemas como en todas partes del mundo, pero con todas las cualidades que poseéis y con paciencia, inteligencia y sacrificio, podréis vencer y pasar todos los obstáculos. Yo os deseo todo lo mejor.

Finalmente,, quiero agradecer al Boletín Informativo la oportunidad que me ha ofrecido de decir algo aquí, ruego me perdonen los errores que haya cometido y quedo a vuestra disposición ¡muchas gracias! ■

# JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE REALES DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Un año más y presidido por SS.MM. los Reyes ha tenido lugar en la Escuela Naval Militar la Jura de Bandera de los Aspirantes de Primero (ES) (EM) y Entrega de Reales Despachos a los nuevos Oficiales.

La festividad de la Virgen del Carmen reviste un carácter muy especial en la Escuela Naval. El día 16 de Julio es esperado con ilusión por todos y cada uno de los alumnos, los aspirantes de 1.º harán su Juramento a la Bandera; los aspirantes de 2.º lucirán sus palas de los Guardiasmarinas de 1.º viendo ya próximo su embarque, tanto tiempo esperado, en el B/E «Juan Sebastián Elcano»; los guardiasmarinas de 2.º pasarán a Alféreces de Fragata o a Alféreces que iniciarán nuevas singladuras en su vida escolar; por último, los alumnos de último curso recibirán sus Reales Despachos.

## CLAUSURA DEL CURSO 1993/94.

En una soleada mañana del 15 de Julio forma el Batallón de guardiasmarinas en la plaza don Alvaro de Bazán para la Lectura de Leyes Penales, Entrega de Premios Fin de Carrera e imposición de condecoraciones. Es éste un acto que precede a la Jura de Bandera y Entrega de Despachos que tendrá lugar al día siguiente.

Se encuentran presentes, como invitados de honor, Agregados Navales de distintos países, el Presidente de Capitanes de Yate,

el Presidente de la Liga Naval de los Estados Unidos, el Presidente de la Asociación de Oficiales de Complementos de Infantería de Marina y el Presidente de la «Fundación Alvar González».

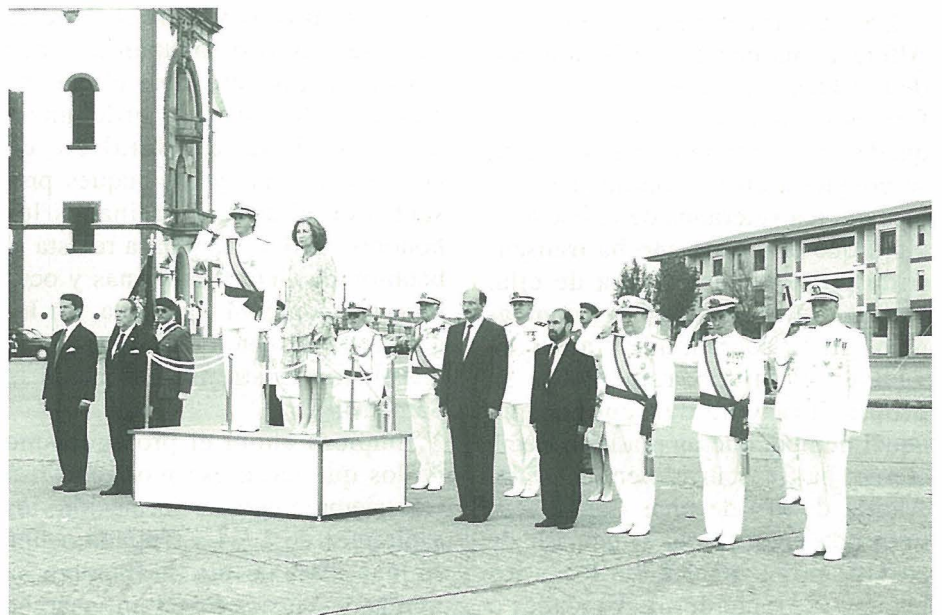
Recibidas las novedades de la Fuerza por el Comandante-Director, se inicia el acto de Lectura de Leyes Penales, haciéndose entrega a continuación, de los Premios Fin de Carrera e imposición de condecoraciones.

El Director de la Escuela cierra el acto con un discurso en el que destaca que: «el hecho de otorgar a nuestros alumnos recompensas y distinciones, es una prueba de los firmes lazos de amistad y compañerismo que unen a las Armadas de nuestros países y una muestra del fraternal afecto existente entre la Armada Española y los Organismos civiles aquí representados que tan vinculados están a

nosotros por un común sentimiento de vocación naval».

Más adelante y dirigiéndose a los padres de los nuevos Oficiales, les testimonia su «admiración y respeto por el constante apoyo que les han prestado a lo largo de su carrera. Esta generosa actitud constituye, sin duda alguna un factor esencial que les ha ayudado a superar todas las dificultades contribuyendo de forma decisiva al buen resultado alcanzado».

Tiene también palabras de felicitación para los Oficiales, Suboficiales, Cabos, Marinería y Personal Civil condecorado: «mi gratitud por la dedicación y el esfuerzo demostrado en su puesto de trabajo. Como compañeros y amigos nos debemos sentir orgullosos de esta recompensa, que a todos nos alcanza, y creo responder al sentir unánime de todos los que aquí prestamos servicio al felici-



tarles efusivamente por este reconocimiento oficial a su eficaz labor profesional».

Por último expresa su agradecimiento a todos los que al día siguiente van a recibir los Despachos de Oficial «por vuestra disciplina, vuestra lealtad, vuestro compañerismo y por el permanente ejemplo de dedicación e interés profesional que habéis ofrecido a vuestros compañeros de las promociones que os siguen».

Cierra el acto un desfile de la Fuerza participante.

### JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE REALES DESPACHOS.

El día 16 de Julio, festividad de nuestra Sra del Carmen, amanece radiante; es la contribución del tiempo a los actos que tendrán lugar esa mañana en la Escuela Naval.

Los alumnos de primero deambulan por la explanada, dormitorios, comedor, Casino... un poco sin rumbo; es un día para ellos muy especial «el de su Jura de Bandera»; es como reafirmar el hecho de ser Español, es adquirir el compromiso de defender a la Patria hasta la última gota de su sangre. Ya han pasado los largos días de preparación de la Jura; esta mañana, por fin, dejan de ser «los últimos de la fila» para añadir una barrita a su pala de aspirante que les acredita como alumno de segundo curso.

Los Alféreces de Fragata y los Alféreces pasean con más dominio de la situación; lucen sobre sus uniformes las nuevas palas de Oficial, queda ya poco tiempo para que esto se convierta en una realidad tangible, son los veteranos de la Escuela, tanto que el último año ha transcurrido prácticamente fuera de ella. Cuando se cruzan con sus compañeros de 1.º sonrían mientras le devuelven el saludo, rememoran su propia Jura y se dan cuenta que aquél tiempo, que un día les parecía eterno, ha transcurrido en un soplo. Ahora, dentro de unas horas, tendrán que enfrentarse al devenir de su vida profesional a bordo de los buques, al frente de sus Unidades o



en los destinos de tierra que les corresponda.

La nota vibrante de la corneta llamando a formación, da fin a ensueños y paseos; ha sonado la hora de la verdad. La explanada se va llenando de uniformes, mientras en las tribunas las familias buscan entre los alumnos al hijo, al novio, al hermano o al amigo.

A las diez cuarenta y cinco el helicóptero que traslada a SS.MM. los Reyes, toma tierra en las proximidades de la explanada; les reciben el Presidente de la Junta de Galicia, el Ministro de Defensa, el Secretario de Estado de la Admón. Militar, Director General de la DRISDE, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico y Director de la Escuela. SS.MM. ocupan a continuación el pódium sobre el que reciben los honores de ordenanza, que les rinde el Batallón de Guardiasmarinas y los buques presentes en el acto. Terminados los honores, S.M. el Rey pasa revista al batallón de Guardiasmarinas y ocupa junto con S.M. la Reina, un lugar de honor ante el altar en que el Arzobispo Castrense celebrará la Santa Misa.

Empieza ahora el protagonismo de los que hasta ese momento han sido siempre cola de formación; los aspirantes de 1.º. La Brigada ocupa su lugar para la Jura de Bandera; la Banda de Música inicia una marcha

ya clásica, uno a uno hacen alto frente a la Bandera, giran, la besan con devoción, y regresan a la formación. Es fácil reconocer a las afortunadas madres por el brillo de sus ojos, en los que orgullosas lucen más de una lágrima. Luego y esta vez «de atrás» desfilan por debajo de la Bandera que amorosa ondea sobre sus cabezas.

Ha finalizado el acto de la Jura de Bandera y se inicia la entrega de los Reales Despachos, S.M. el Rey, acompañado por las Autoridades asistentes, se adelanta hacia la mesa en que los Diplomas, perfectamente ordenados, esperan para ser entregados. Ahora a las lágrimas de las madres se unen las de las novias, que durante más o menos tiempo han esperado con contenida emoción este momento.

Los nuevos oficiales se despiden de la Escuela Naval de una forma solemne, pasando con la cabeza inclinada bajo su Bandera. Han transcurrido cuatro años desde que otro 16 de Julio la besaran con ilusión; ha sido toda una vida escolar, pero ha valido la pena.

El Capitán de Navío Francisco Cuartero Nuñez, Comandante Director de la Escuela cierra el acto con palabras llenas de emoción ...

### Majestades:

Una vez más, me cabe el honor de manifestaros en nombre de todos los



que formamos parte de la escuela Naval Militar, nuestra más respetuosa y cordial bienvenida rogando aceptéis el testimonio de nuestra sincera gratitud por haber presidido los actos de Jura de la Bandera y entrega de Reales Despachos celebrados en este día en el que conmemoramos la festividad de nuestra patrona la Virgen del Carmen.

Con vuestro permiso, Señor, quiero también hacer llegar la expresión de nuestro respeto, afecto y agradecimiento a las autoridades civiles y militares que nos honran con su presencia así como a todas las personalidades, compañeros, familiares y amigos aquí presentes que comparten con nosotros la emoción de esta jornada plena de evocación marinera y de profundo contenido patriótico.

Permitidme majestad que ahora y como es tradicional me dirija a los aspirantes de Marina y a los nuevos Oficiales para los que la fecha de hoy constituye un hito memorable de sus hojas de servicio por la trascendencia de los actos de los que han sido protagonistas.

### Damas y Caballeros aspirantes

Recibir en primer lugar mi emocionada felicitación por la generosidad y patriotismo que habéis demostrado al besar los pliegues de nuestra gloriosa Bandera y Jurar, entregaros de por vida al servicio de España.

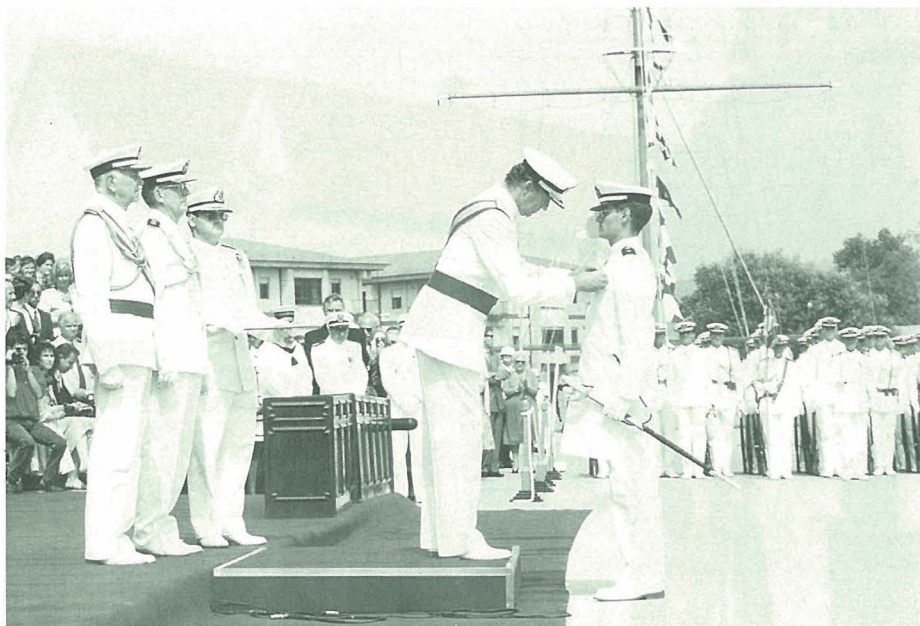
Finalizáis este primer año de vuestra carrera animados por un alto espíritu de dedicación y entrega al servicio, pero tener presente que el cumplimiento del compromiso que habéis contraído supone que durante vuestros años de aprendizaje debéis continuar manteniendo una actitud de constante aplicación en el estudio, de esfuerzo permanente en la instrucción y el adiestramiento y por encima de todo de observación estricta de la disciplina, cumpliendo fielmente las manifestaciones externas que la reflejan.

Os pido por ello que os enfrentéis con decidido entusiasmo a las dificultades que os puedan surgir durante el desarrollo de vuestra formación naval y esto

podréis lograrlo por medio de la adhesión fervorosa y sin reservas a los principios que rigen nuestra institución, adoptando las normas de conducta que fijan nuestras Reales Ordenanzas para así forjar en vuestros corazones la auténtica vocación militar sin la cual no se concibe nuestra profesión.

En todo momento y circunstancia contaréis con el apoyo de vuestros profesores y compañeros pero tened la seguridad de que es con vuestro empeño, interés y afán de superación como conseguiréis llegar a ser en un futuro próximo los competentes oficiales que la armada necesita para atender a la eficaz defensa de los intereses nacionales en la mar.

Vaya por último mi felicitación a todos vosotros por ostentar el título de promoción «Marín» que sé sabréis mantener con la dignidad y el orgullo que corresponde y se merece esta noble villa que tanto afecto ha demostrado siempre hacia la Armada y hacia todos los que en ella servimos.



de nuestras ordenanzas que señala que quien ignora no puede mandar y perseverar en el estudio manteniendo actualizada vuestra formación técnica y operativa para así obtener el máximo rendimiento de los medios y recursos puestos a vuestro cargo.

Trabajar con rigor decisión y alegría; ser puntuales en el servicio e impecables en vuestra presentación recordad por último que la mejor y más eficaz enseñanza es aquella que se imparte con el ejemplo.

Con mi sincero deseo de que alcancéis toda clase de éxitos profesionales y personales recibir un fuerte abrazo junto con el de todos los profesores y alumnos de esta casa en la que siempre encontraréis la conside-

### Señores oficiales

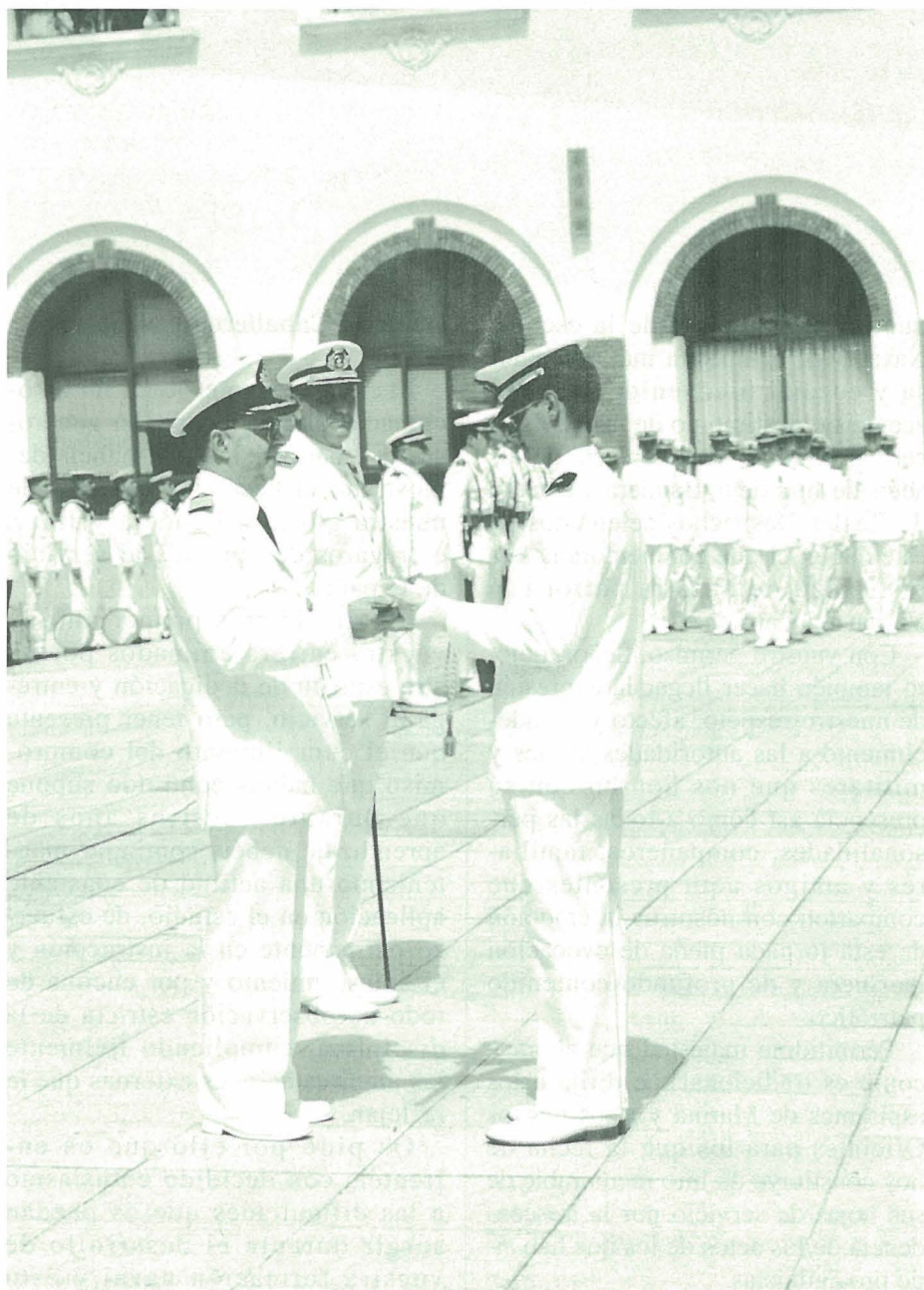
Quiero ante todo daros mi más efusiva y cordial enhorabuena por haber finalizado con éxito vuestros estudios y haber recibido los despachos que os acreditan como oficiales de la Armada.

Dentro de poco comenzaréis, llenos de ilusión, vuestra andadura profesional asumiendo las competencias inherentes a vuestro nuevo empleo y quisiera en esta ocasión en que me dirigo a vosotros por última vez haceros llegar unas breves reflexiones que nacen de la responsabilidad y el afecto del que hasta hoy ha tenido el honor y la satisfacción de ser vuestro Comandante.

Recordad en primer lugar que en los destinos que os sean asignados tendréis a vuestras ordenes a lo más valioso de España que es su juventud y que deberéis no solo formarla e instruirla en sus funciones militares, navales y técnicas sino además inculcar simultáneamente en sus almas el respeto y devoción a las virtudes castrenses y un profundo amor a la patria.

Practicar la más absoluta lealtad con vuestros superiores, compañeros y subordinados, ejercer el mando con cobriedad y mantener siempre la disciplina que obliga a mandar con responsabilidad y obedecer lo mandado, garantiza la rectitud de conducta individual y colectiva y asegura el cumplimiento riguroso del deber.

No olvidéis nunca el artículo 29





ración y el afecto de vuestros más leales compañeros y amigos.

Para terminar invoco a la Santísima Virgen del Carmen rogándole que vele por España, por la Armada y por todos nosotros y por último os pido que os unáis en los vivas que constituyen la expresión del amor que sentimos por nuestra patria y de la fidelidad que profesamos a nuestro Rey.

**Señores Oficiales  
Damas y Caballeros**

**VIVA ESPAÑA  
VIVA EL REY**

**ALOCUCION CON MOTIVO  
DEL ACTO DE ENTREGA  
PREMIOS FIN DE CARRERA E  
IMPOSICION DE CONDE  
CORACIONES.-  
15 DE JUL. 1994.**

**Excelentísimos e ilustrísimos:  
Señores Agregados Navales en  
España:  
Ilustrísimos Señores:  
Señoras y Señores:**

Conforme a los usos tradicionales en la Escuela Naval Militar hemos celebrado el acto de entrega de los premios de fin de carrera correspondientes al curso 1993-94 y la imposición de condecoraciones concedidas con motivo de la onomástica de su majestad el Rey a personal aquí destinado y todo ello coincidiendo con la última alectura de leyes penales de este curso que mañana, festividad de nuestra Señora del Carmen, se clausurará con la ceremonia de Jura de la Bandera de los aspirantes de primer curso y entrega de los reales despachos a los alumnos de las quinta y octava brigadas que han finalizado con éxito sus estudios.

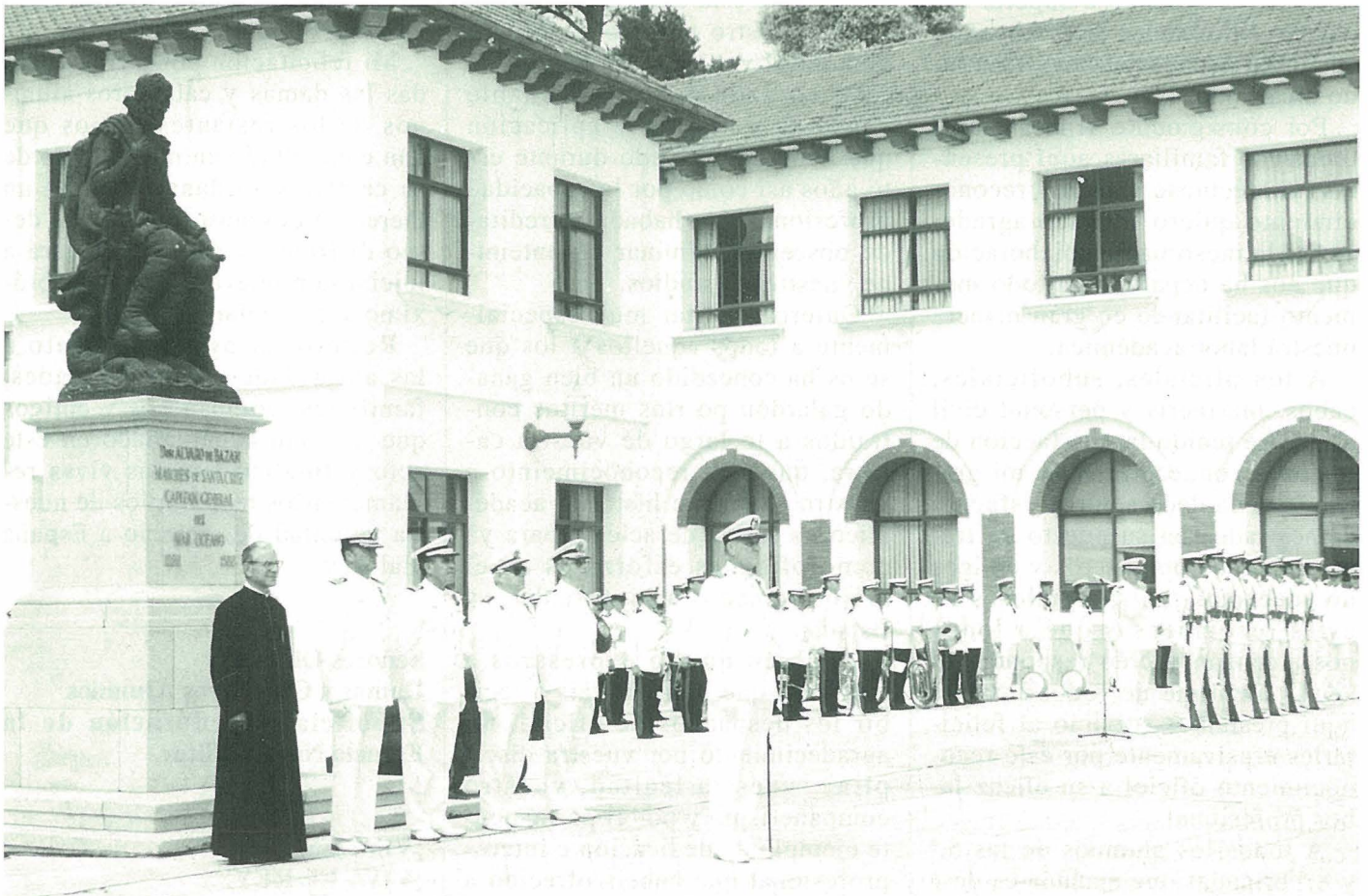
Recibanmi mas cordial bienvenida y mi sincero agradecimiento tanto los agregados navales acreditados en España como los representantes de las asociaciones y organismos civiles que hoy nos han honrado con su participación en este acto.

El hecho de otorgar a nuestros alumnos recompensas y distinciones es una prueba de los firmes la-

zos de amistad y compañerismo que unen a las armadas de nuestros países y una muestra del fraternal afecto existente entre la armada española y los organismos civiles aquí representados y que tan vinculados están a nosotros por un común sentimiento de vocación naval.

En nombre propio y en el de los Oficiales y Alumnos de la escuela Naval Militar les pido a todos ustedes que transmitan a las autoridades de los países y organismos que tan dignamente representan, nuestro reconocimiento por la concesión de estos premios que constituyen un estímulo para nuestros alumnos y un orgullo para este centro rogándoles, así mismo, les hagan llegar la manifestación de nuestro profundo respeto y consideración.

A los padres y esposas de los alumnos que mañana serán promovidos a oficiales quiero testimoniarles mi admiración y respeto por el constante apoyo que les han prestado a lo largo de su carrera. Esta generosa actitud constituye sin duda alguna un factor esencial





que les ha ayudado a superar todas las dificultades contribuyendo de forma decisiva al buen resultado alcanzado.

Por consiguiente al expresar a todos los familiares aquí presentes mi afectuoso saludo y reconocimiento quiero también agradecerles la inestimable colaboración que nos ha deparado en todo momento facilitando en gran manera nuestra labor académica.

A los oficiales, suboficiales, cabos, marinería y personal civil al que he tenido la satisfacción de imponer condecoraciones mi gratitud por la dedicación y esfuerzo demostrados en su puesto de trabajo. Como compañeros y amigos no debemos sentir orgullosos de estas recompensas que a todos nos alcanzan y creo responder al sentir unánime de todos los que aquí prestamos servicio al felicitarles efusivamente por este reconocimiento oficial a su eficaz labor profesional.

A todos los alumnos de las 5.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup> brigadas que mañana os des-

pediréis de esta casa una vez concluido vuestro período de formación naval y militar, os felicito de todo corazón por la intachable conducta y constante aplicación que habéis observado durante estos años así como por la capacidad profesional que habéis acreditado poseer al culminar brillantemente vuestros estudios.

Quiero felicitar muy especialmente a todos aquellos a los que se os ha concedido un bien ganado galardón por los méritos contraídos a lo largo de vuestra carrera, que este reconocimiento a vuestro excelente historial académico os sirva de acicate para ya como oficiales esforzaros en el mejor servicio a la armada y a España.

También quiero expresar a todos los que mañana vais a recibir los despachos de oficial, mi agradecimiento por vuestra disciplina, vuestra lealtad, vuestro compañerismo y por el permanente ejemplo de dedicación e interés profesional que habéis ofrecido a


vuestros compañeros de las promociones que os siguen.

Mi felicitación por último a todas las damas y caballeros alumnos de los restantes cursos que han completado un nuevo ciclo de su carrera y mañana iniciarán un merecido descanso estival que deseo disfruten y que les ayudará a iniciar con nuevos ánimos el próximo año escolar.

Reitero mi agradecimiento a las autoridades, personalidades, familiares, compañeros y amigos que nos han acompañado en este acto y finalizo con los vivos reglamentarios testimonios de nuestra voluntad de servicio a España y al Rey.

**Señores Oficiales  
Damas y Caballeros Alumnos  
Suboficiales y dotación de la  
Escuela Naval Militar**

**¡VIVA ESPAÑA!  
¡VIVA EL REY!**



*En la despedida  
del Almirante de la  
Flota, don Pedro  
Regalado Aznar,  
con el agradecimiento  
de este "BIP"  
por su permanente  
colaboración.*

*A nuestros lectores:  
Noches de mar en calma,  
días de Paz en tierra.*

*Navidad-94  
(Boletín Informativo para Personal)*

