


NUMERO 70
Junio 1995



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

B  **LETIN**
INFORMATIVO
PARA PERSONAL

**EL ARMA
SUBMARINA**

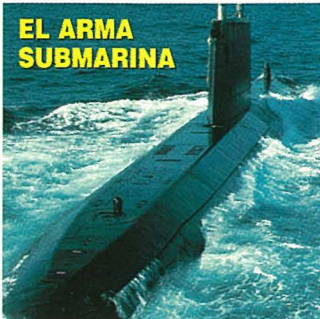


**EN HOMENAJE Y CONMEMORACION
DEL CENTENARIO DE SU MUERTE**



D. ISAAC PERAL Y CABALLERO
T. N. de la Armada

EL ARMA SUBMARINA



PORTADA:
El Arma Submarina.

(Foto: ADI TOJO)

CONTRAPORTADA:

Ría de Vigo.

Puente de Rande.



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCION

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID
(España)

NIPO:
076-95-066-4

Depósito legal:
M. 6648-1970

DISEÑO GRAFICO, PREIMPRESION E IMPRESION

COE, S. A.
EGRAF, S. A.

IMPORTANTE:

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

SUMARIO

- 2** IMPOSICION DE CONDECORACIONES POR EL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA.
- 5** JUAN GARCES: EL HOMBRE Y EL ARTISTA.
- 10** EL TERCIO DE ARMADA DE LA INFANTERIA DE MARINA.
- 12** ENTREVISTA AL PRESIDENTE DE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN.
- 22** EL UNIFORME DE LA INFANTERIA DE MARINA A TRAVES DE LA HISTORIA.
- 24** HOSPITALIDAD NAVAL: MODERNIZACION DE LA INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA DEPARTAMENTAL.
- 26** MNU-IMECAR: VISITA A LA ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO.
- 28** UN PROYECTO DE UTILIDAD PARA EL MARINERO.
- 31** CON VETERANOS EN CARTAGENA.
- 33** ¡EMERGE EL ENIGMA DE LAS PROFUNDIDADES! EL ARMA SUBMARINA.
- 42** AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER: LA MUJER EN LA ARMADA.
- 45** AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER: UN SACRIFICIO RECOMPENSADO.
- 50** LA CAFETERIA DE LA BASE NAVAL DE ROTA.
- 51** REUNION DE LA CIOR-OTAN EN BRUSELAS.
- 52** SIMULADOR TACTICO DE LA ESCUELA DE SUBMARINOS.
- 54** EL RECUERDO DE UN AMIGO.
- 56** LIBROS: «LA HISTORIA A TODO COLOR DEL BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIAN DE ELCANO».
- 58** JUAN AGUIRRE CAVERO.
- 60** EL PETROLERO DE FLOTA «MARQUES DE LA ENSENADA».



IMPOSICION DE CONDECORACIONES POR EL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

En la mañana del 5 de mayo el AJEMA procedió a la imposición de condecoraciones del Mérito Naval en sus distintas categorías, acto que en esta

ocasión revistió un carácter más novedoso al contar con un marco nuevo para su emplazamiento, ya que se celebró en una de las salas del Museo Naval.

TRAS la lectura de las disposiciones de asistentes para la concesión de Grandes Cruces y Cruces del Mérito Naval, los condecorados fueron recibiendo esta distinción, finalizada la cual el Almirante Jefe del Estado

Mayor de la Armada les dirigió unas palabras de felicitación, al

tiempo que aprovechó para reflexionar acerca de la importancia que tiene la concesión de la recompensa que acababan de recibir, a través del recuerdo de su institución en 1866 y con la mención del artículo de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas referido a las virtudes, valores

o actos meritorios que deben encontrarse en los aspirantes a esta distinción. A continuación procedió a la lectura de los artículos 495 de las Reales Ordenanzas y el 5.1 del Reglamento de las Ordenes del Mérito Naval y Aeronáutico, que versan, por una parte, sobre la trascendencia pública de esta imposición: «Su concesión es un acto de justicia que hace público el reconocimiento al mérito en el cumplimiento del deber y representa una satisfacción para quien las recibe, un estímulo para la Unidad de que forma parte y un ejemplo para todos»; y, por otra parte, se refiere a los méritos que deben reca-

er sobre el personal civil que las recibe: «Para la concesión de esta recompensa a personal civil será preciso que los servicios o méritos por los que se conceda sean excepcionales y muy distinguidos».

El AJEMA, Juan José Romero Caramelo, exhortó a continuación a todos los condecorados a dar conti-

nua ejemplo de dignidad y orgullo por haber sido merecedores de esta recompensa: «Podéis estar seguros que en esta casa se aplican estos artículos quizá con severidad, y os lo digo para que quedéis convencidos de que no se os regala nada, de que lo que os lleváis lo habéis ganado a pulso. De la misma ma-



El Teniente General Tojeiro agradeciendo en nombre de los condecorados la distinción recibida.

nera, quiero deciros que a partir de ahora contraéis la especial responsabilidad de lucirla, no sólo con orgullo, sino también con dignidad, demostrando con vuestro ejemplo que fuisteis, y continuáis siendo, merecedores de la distinción... Cada uno sabe lo que ha hecho para que se la den; sabéis lo que os ha costado, y podría nombrar a José Luis, por aquello de que es el que lleva otro color, no quiere decir que sea distinto. Nos conocemos hace muchos años; somos hasta paisanos, y trabajamos para lo mismo. Muchas gracias, José Luis...». Las palabras del Almirante concluyeron con el agradecimiento

particular a cada uno de los distinguidos.

A continuación, y en nombre de los condecorados, el Teniente General del Ejército del Aire don José Luis Tojeiro Aneiros se dirigió al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada con palabras de gratitud por haberles sido «conferido el poder formar parte entre los miembros de una Orden Militar tan prestigiosa como la del Mérito Naval».

Se refirió después a la tradición de esta Orden del Mérito Naval: «Devenida de siglos de emblemática presencia de marinos en la mar abriendo caminos al enlace con mundos nuevos y esforzándose en asegurar su seguridad. De una tradición continuada hoy con la presencia de barcos de nuestra Armada en aguas conflictivas, desde las templadas del mar Adriático a las gélidas de Terranova, y con toda seguridad estas presencias continuarán perpetuándose en adelante allá donde la seguridad de España y también la defensa de los intereses nacionales la hagan necesaria».



Resaltó el compromiso adquirido al haber recibido tan preciadas condecoraciones: «*Pasión por el servicio y sentimiento claro de compromiso de camaradería y amistad entrañable para con nuestros compañeros; y, muy en especial, siempre respeto profundo por las tradiciones de la Armada y de los Ejércitos*».

El Teniente General Tojeiro terminó su alocución suplicando al AJEMA que hiciera llegar «a su Majestad el Rey y al Ministro de Defensa, con la subordinación y el afecto que corresponde, este agradecimiento». Asimismo tuvo un último recuerdo para los familiares y amigos que les acompañaban en la ceremonia: «Por su acendrado, formidable y callado cariño en el día a día tienen mucho de protagonismo en las distinciones hoy recibidas. Y a vosotros, queridos amigos y compañeros del Servicio, por vuestra entrañable presencia aquí con el calor que aportáis». ■



LISTA DE CONDECORADOS

GRAN CRUZ DEL MERITO NAVAL

- Excmo. Sr. D. José Luis Tojeiro Aneiros.**
Teniente General del Cuerpo General del Ejército del Aire.
- Excmo. Sr. D. Rafael de Morales Romero.**
Vicealmirante del Cuerpo General de la Armada.
- Excmo. Sr. Juan Manuel García Moretón.**
Contralmirante del Cuerpo General de la Armada.
- Excmo. Sr. D. Marcial Gamboa Ballester.**
Contralmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.
- Excmo. Sr. D. José Antonio Torán Martín.**
General de Brigada del Cuerpo de Intendencia de la Armada.
- Excmo. Sr. D. José María León García.**
Contralmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

CRUZ DEL MERITO NAVAL CON DISTINTIVO BLANCO

DE PRIMERA CLASE

- D. Antonio de la Esperanza Martínez-Radio.**
Notario.
- D. Francisco J. Carrión Barcáiztegui.**
Director del Centro de Estudios de Restauración de Obras de Arte.
- D. Antonio Marzoa Dopico.**
Patrón Mayor Cofradías de Pescadores de Areyns de Mar.
- D. José A. Ocampo Aneiros.**
Coronel de Máquinas.
- D. Antonio Arredondo del Río.**
Capitán de Navío Ingeniero.
- D. Eduardo Vélez del Rivero.**
Teniente Coronel de Intendencia de la Armada.
- D. Andrés Barcala Candel.**
Capitán de Fragata Ingeniero.
- D. Pedro Carlos Yáñez López.**
Capitán de Fragata.
- D. Miguel J. Guitart Vadillo.**
Capitán de Fragata.
- D. Enrique Barrull García.**
Comandante de Intendencia.
- D. Rafael Pérez-Valencia Rodríguez.**
Comandante Médico.

DE SEGUNDA CLASE

- D. Jesús Romero Albarracín.**
Alférez de Intendencia.
- D. Gaspar Robles Echenique.**
Técnico Facultativo.

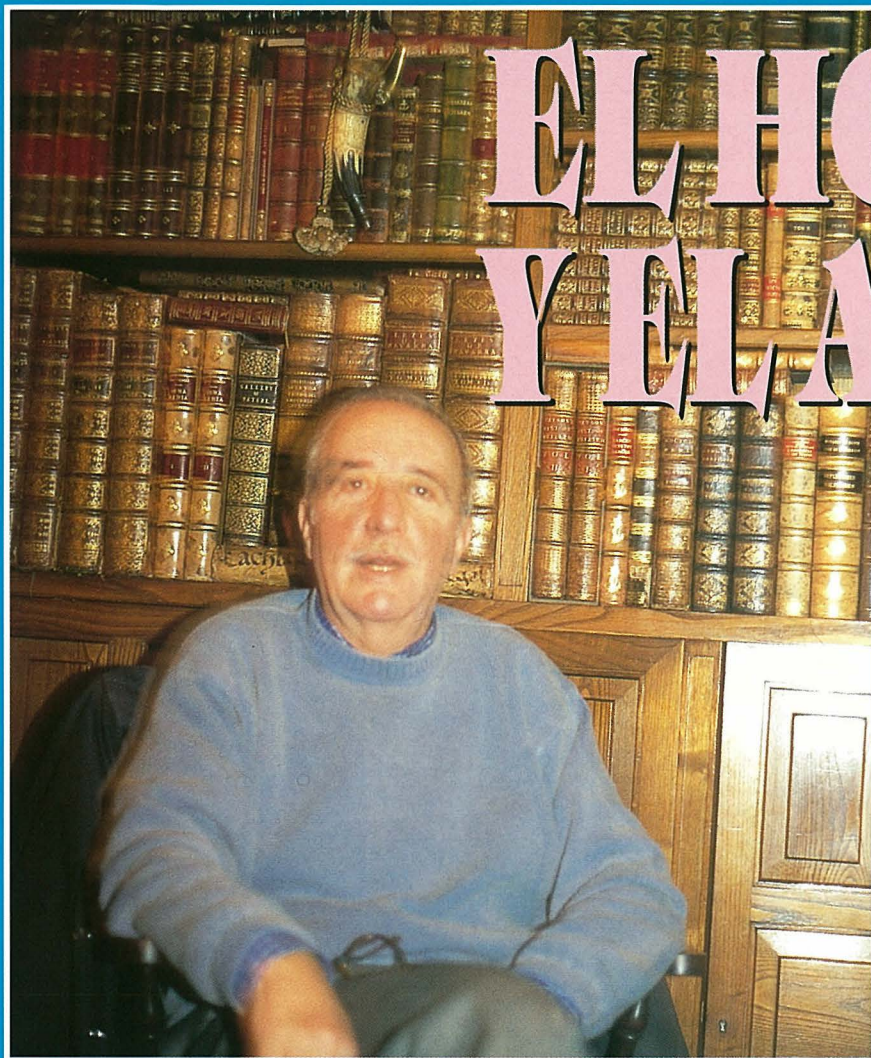
DE TERCERA CLASE

- D. Angel Gutiérrez Pérez.**
Subteniente Escribiente.
- D. Leonardo J. Moreno Valverde.**
Subteniente Celador de Puerto y Pesca.
- D. Juan P. Pascual Pérez.**
Brigada Radiotelegrafista.
- D. Luis Ruiz García.**
Brigada Escribiente.
- D.ª Aurora Camacho Martínez.**
Funcionaria del Cuerpo General Administrativo.
- D. Basilides F. Fernández Polvorinos.**
Funcionario del Cuerpo General Administrativo.
- D.ª María del Carmen Parra Catalán.**
Funcionaria del Cuerpo General Auxiliar.
- D.ª María del Carmen Lara García-Moreno.**
Funcionaria del Cuerpo General Auxiliar.
- D.ª María Belén Zorrilla Izquierdo.**
Funcionaria del Cuerpo General Auxiliar.
- D.ª María Teresa Giménez García.**
Funcionaria del Cuerpo General Auxiliar.
- D.ª María Eugenia Silva González.**
Oficial Administrativo.

DE CUARTA CLASE

- D. Ramón Rodríguez Alvarez.**
Cabo 1.º (V) Escribiente.
- D. Juan J. Rodríguez Ordóñez.**
Cabo de Infantería de Marina.
- D. Arturo Moya Fernández.**
Marinero de 2.ª
- D. Francisco Javier Ceruti García de Lago.**
Marinero de 2.ª
- D.ª María Elena Bordegaray Crespo.**
Oficial Administrativo.
- D.ª María José Marín Sánchez.**
Oficial Administrativo.
- D.ª María del Carmen Ceacero Molina.**
Oficial Administrativo.
- D.ª Carolina Díaz Romero.**
Oficial Administrativo.
- D. José M. Benito Cendón.**
Subalterno de 2.ª
- D. Fernando Carrillo Crespo.**
Subalterno de 2.ª
- D.ª María del Pilar Marín García.**
Limpiadora.

EL HOMBRE Y EL ARTISTA



No seríamos sinceros si dejásemos de reconocer que una de nuestras fuentes de información y de contactos para nuestros reportajes y entrevistas ha sido siempre la cafetería del Cuartel General. Una vez más este hecho se ha producido y fue precisamente allí donde tropezamos con Juan Garcés, sobradamente conocido para la mayoría de los Marinos, tanto como Oficial de la Armada como por su faceta de pintor.

AL entablar conversación, su entretenida y elocuente charla nos advirtió de que podríamos estar ante una posible entrevista para nuestros lectores, cargada de interés y de contrastes por la atractiva personalidad de este singular artista.

Nos citó en su casa, situada en un céntrico y antiguo barrio madrileño. Tras nuestra llamada, la puerta se abrió y un Garcés sonriente y hogareño nos franqueó la entrada. La «bienvenida» corrió a cargo de su perro «Sire», un teckel de pelo largo que no paraba de ladrar ante nuestra intromisión; a la voz enérgica de su amo, hacía caso omiso y se mantenía impertérrito en el empeño de demostrarnos su descontento

por la visita. Sólo cuando se cerró la puerta de la sala detrás nuestra dejamos de oír sus acalorados ladridos.

De alguna manera presentía que en la entrevista que iba a realizar mi papel sería el de escuchar principalmente, ya que conocía la facilidad de palabra y el ingenio de mi interlocutor.

Efectivamente, casi antes de tomar asiento y sin importar mucho cuál era el inicio de la charla, me estaba marcando las líneas maestras por las que iba a transcurrir toda la entrevista: su vida, su obra...

Su vida

Juan Garcés se declara un hombre orgulloso de su gene-

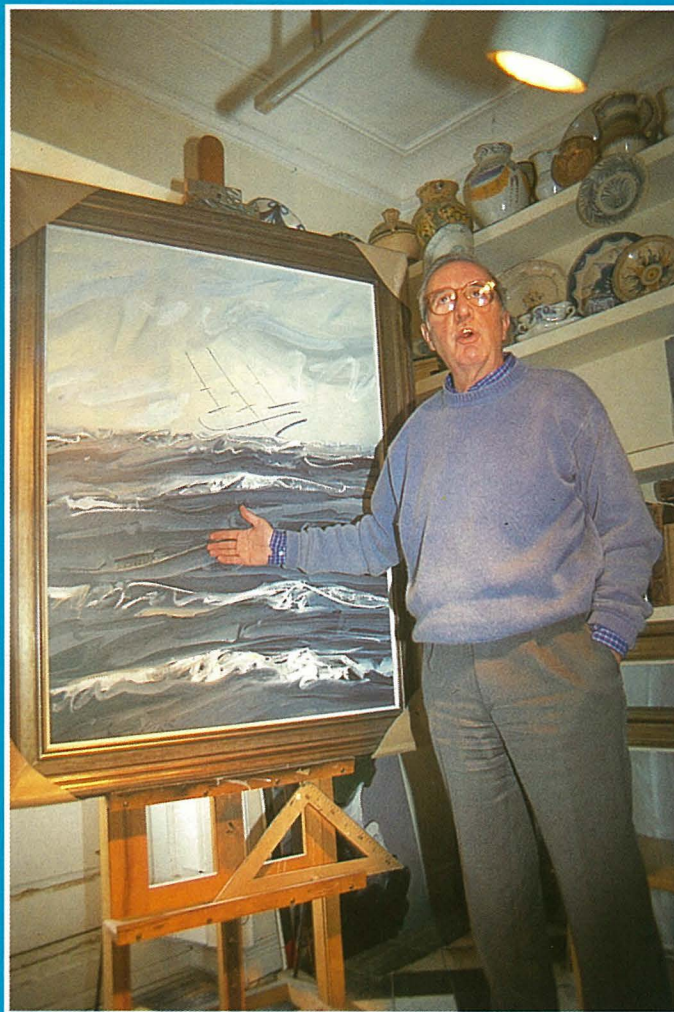
ración, cuando dice: «Mi época ha producido gente de bien». Y eminentemente feminista, porque las circunstancias de su vida le han permitido valorar el coraje y la valentía de las mujeres de su familia: «La guerra hizo desaparecer a la gran mayoría de los hombres de mi familia, con lo que sus respectivas mujeres, que contaban entre todas con veintisiete hijos para sacar adelante, tuvieron que invertir gran parte del patrimonio familiar para alimentar a toda esa chiquillería. Así pues, en mi casa no quedaba absolutamente nada. Lo que yo heredé de mis ancestros es un libro, un precioso derrotero de principios del siglo diecisiete, que es una maravilla; sin embargo, tengo

recuerdos de la infancia de haber estado rodeado de cosas bellas que iban desapareciendo poco a poco... Esto dio lugar a que yo creciera con la esperanza de poder recuperar algún día todo aquello que me permitiera vivir un poco como se inició mi vida. Ahora creo haber tenido la suficiente suerte para, siendo un «camelista», porque soy un pintor de monigotes, pero con gracia, haber podido situarme dentro de este mundo de la pintura en un puesto que me ha permitido ir recuperando parte de ese patrimonio familiar».

—Háblanos de tu vocación de Marino; vocación que, al parecer, se ha visto suplantada por la de pintor, ¿no es así?

—Yo siempre me consideraré un Marino, un Oficial de la Armada que pinta y que le ha ido bien en la vida, pero, por encima de todo, mantengo vivo mi amor a la Armada. A pesar de la dureza que impone la vida del Marino, creo que muy pocas cosas pueden compararse a ella, ya que, entre otras muchas posibilidades, te brinda la de viajar de la forma más bella que puede pensarse, es decir, en barco. Este increíble medio no sólo te transporta a otros lugares, sino que te sirve también de casa y refugio donde encuentras tu descanso, la paz y los amigos... ¿Se puede pedir más?

No podemos sustraernos al entorno que rodea toda esta charla: nos encontramos en una sala-biblioteca cuyas paredes se encuentran materialmente forradas de cuadros, armas antiquísimas, retratos de antepasados, cerámica de hace siglos... Una colección bellísima de libros antiguos forma rincón con el tresillo que nos acomoda. En el techo, un quinqué antiguo ilumina la estancia, logrando ese ambiente íntimo que invita al diálogo. Delante de nosotros, una mesa-vitrina guarda las piezas más importantes de su colección de armas. De frente, nuestra vista se topa con un retrato de un viejo Almirante: «Ese es mi bisabuelo, el Almirante Ferrándiz», nos aclara Garcés. A mí sus rasgos me recuerdan los que él utiliza para dar vida a los almirantes de esos cuadros tan personales y tan vitales. En sus perfiles, de rasgos finos y decididos podemos percibir el orgullo y la dureza del hombre de mar, la rectitud y la elegancia del Oficial de la Armada, y nos hacen sentir, al mismo tiempo, cierta ternura ante este personaje que, a pesar de sus muchos años, se empeña en mantener su arrogante imagen y su porte distinguido a la altura que el rango le exige. Efectivamente, creemos estar frente a la fuente inspiradora de uno de los motivos más cotizados y distintivos de su obra pictórica.



¿ A pesar de la dureza que impone la vida del Marino, creo que muy pocas cosas pueden compararse a ella, ya que, entre otras muchas posibilidades, te brinda la de viajar de la forma más bella que puede pensarse, es decir, en barco ?

—Juan, cuéntanos cómo llegastes a Madrid, a esta casa.

—Cuando murió mi padre, también Oficial de Marina, destinado en el crucero «Balears», en el treinta y ocho, para mi madre se acabó la Marina, y al año siguiente se vino con sus hijos a Madrid, a esta casa, donde transcurre

toda nuestra niñez. De modo que, al no estar vinculado a ningún departamento marítimo, tampoco sentía un especial interés en pedir destino a ningún sitio concreto al finalizar los estudios en la Escuela Naval, por lo que me apuntaba a todos los viajes que podía. Estuve en la Guinea y en los Estados Unidos. En resumen,

puedo decir que me lo he pasado muy bien; sin un duro, por supuesto, porque pasarlo bien con dinero no tiene mérito. Sin embargo, el ser Oficial de la Armada me ha abierto puertas insospechadas: el ir a cazar elefantes en Guinea y que te dejen el fusil y la bala —nos dice entre carcajadas generales—; eso no hay dinero que lo pague...

De Oficial de la Armada a pintor

—Cuéntanos algo de tus años de alumno en la Escuela. ¿Cómo recuerdas aquella etapa de tu vida?

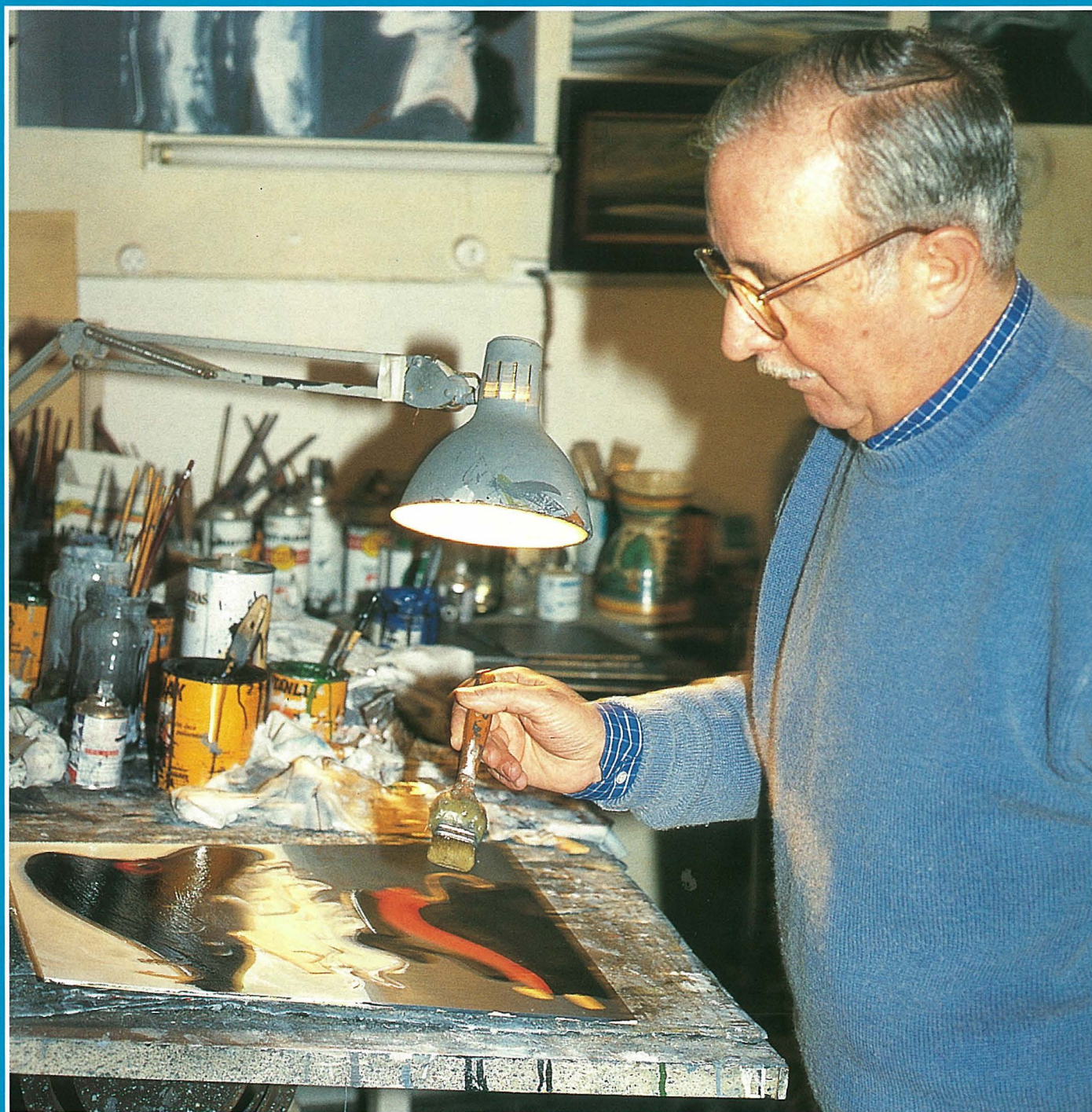
—Creo que no tengo nada de especial relevancia que contaros. Lo que sí puedo decir es que procuraba «ra- tearme» de todo cuanto podía. Yo siempre he tenido una idea bastante humanista de la vida; nunca he creído en la dedicación plena a una tarea determinada, en la especialización esa tan afamada hoy en día.

Hice el curso de Electrónica en Vigo, pero cuando decidía que había estudiado bastante, sacaba mis bártulos de pintar y así fui compaginando mis estudios con mi afición a la pintura. De hecho, creo que he sido el único alumno de la Escuela que ha conseguido hacer una exposición de cuadros siendo Teniente de Navío; cosa que, al que más y al que menos, le parecía un disparate.

De ahí que yo mismo me considere un personaje del siglo dieciocho, puesto que me interesa ser, ante todo, un ser humano con conocimientos y saberes que engloben la mayor parte de la sabiduría del hombre.

—¿Te consideras una persona original, poco común?

—No sabría contestarte a esto. Sólo puedo decirte que en la Marina llegué a «disfrutar» de ese estatus privilegiado en el que, hagas lo que hagas, ves que a tu alrededor todos levantan los hombros con un indulgente «son cosas de...».



—¿En qué momento decidiste dedicarte en exclusiva a la pintura?

—Llevo en este divertido y complicado oficio de la pintura exactamente veinticinco años; es decir, dejé la Marina a principios de mil novecientos setenta. En todos estos años no he hecho sino «intentar aprender a pintar». La pintura es algo tan poco tangencial y, al mismo tiempo, se han alcanzado cotas tan altas de perfección —no sólo en la pintura, sino en todas las dis-

« Mi pintura es un poco expresionista y del impresionismo coge parte de sus técnicas; es decir, mi pintura es de gran pincelada y muy desenfadada »

tintas facetas de la creación plástica—, que quizá no baste con una vida para aprender realmente.

Su obra

—¿Cuál ha sido tu escuela dentro de la pintura?

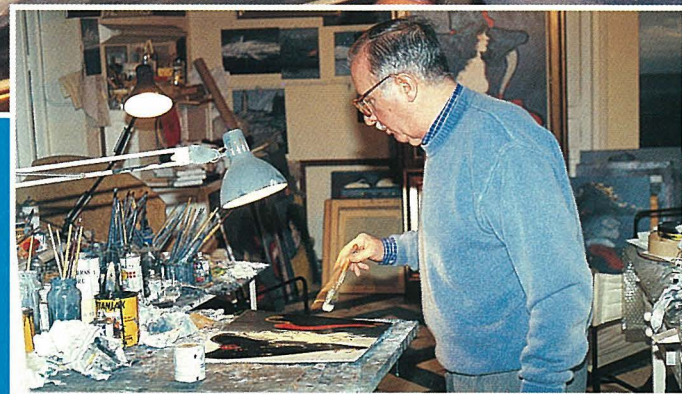
—Ninguna. Además, te puedo decir que mi opinión es que la tragedia y quizá la grandeza del pintor es que el que lo es de verdad es porque ha nacido pintor, y me expli-



co: la tragedia es que un ser puede llegar a morir sin descubrir las dotes creativas que hay en sus genes. Tras este descubrimiento, imprescindible, debe aprender a pintar; a esto sí puede aprenderse y, además, a pintar muy bien, lo mismo que a escribir se puede aprender también, lo que no se puede aprender es a tener ideas para plasmarlas luego en el papel. A mi juicio, esto es lo que separa al artista del que no lo es.

—Juan, hemos visto que has escrito un libro, *Garcés visto por Garcés*. ¿Qué te ha movido a escribirlo?

—Quizá ha respondido a una necesidad interior de volver a encontrarme con un mundo que es muy querido para mí, la Marina, ya que en este libro relato gran parte de mis vivencias como Oficial de la Armada, historias que, por otra parte, creo que pueden ser muy comunes a todos mis compañeros y a todos cuantos compartimos la misma gene-



ración histórica. Creo que fundamentalmente nosotros —me refiero a los de mi generación— tenemos un rasgo en común que considero muy valioso, y es el hecho de afrontar la vida y sus problemas con enorme generosidad, lo cual, desgraciadamente, hoy se ha perdido.

A pesar del hecho de haber recibido la educación de nuestros bisabuelos, hemos tenido una humanidad que nuestros antepasados no tuvieron, nos hemos visto obligados a afrontar situaciones sociales y acontecimientos históricos para los cuales no estábamos preparados ni mental ni moralmente hablando. Nuestra infancia fue tremendamente

cohercitiva, pero muy alegre; no teníamos casi de nada, por lo que nos conformábamos con poco. Quizá esta circunstancia marcó nuestra disposición frente al futuro; sobre las bases de nuestra infancia, la renuncia material para nosotros es algo casi natural, mientras que para las generaciones actuales es algo prácticamente imposible de afrontar. Por eso digo que hoy día esa generosidad, casi natural de mi generación, se ha perdido, ya que resulta muy difícil prescindir de algo, cuanto más de uno mismo, para entregárselo a otro cuando se está acostumbrado a tenerlo todo desde pequeño, como es el caso de la juventud de ahora.

—Juan, hablemos de la pintura, de los estilos y pintores que más te atraen.

—La pintura creo que es la expresión plástica que más va con el carácter español, y lo digo convencido de la enorme influencia de su cuna —España— ya que éste es uno de los países con más contrastes de paisajes, de luces, etcétera; y, además, el español cuenta con un carácter eminentemente creativo, herencia, sin duda, de nuestros dos mil años de civilización, a través de los cuales la cultura mediterránea ha ido cautivando al mundo entero y ha movido la historia. La tragedia de hoy es que el Mediterráneo se ha convertido en un charco y la antorcha de la civilización occidental se la han llevado a Estados Unidos porque han ganado dos guerras —al menos eso es lo que ellos dicen—, pero la creatividad sigue siendo mediterránea.

En lo relativo a la pintura española, mis pintores favori-



tos son muchos, pero si debiera quedarme con tres, nombraría a Velázquez, Goya y Picasso, artistas rompedores cada uno en su época. Además hay una cosa muy gratificante para la pintura española, y es el hecho de que generalmente se produce un genio en cada siglo; pues bien, en los últimos siglos muchos de esos genios de la pintura han sido españoles.

En cuanto a estilos o escuelas preferidos, te diría que la gran pintura, desde el punto de vista académico, ya está hecha, no se ha podido superar en los últimos tiempos, por eso pienso que los pintores contemporáneos que buscan la perfección afrontan una tarea inútil, puesto que ya la encontró Zurbarán dentro del estilo hiperrealista, lo que me parece insuperable, produciéndose además el hecho de que, con el paso del tiempo, esta pintura no ha hecho sino mejorarse al ser revestida con esa pátina de misterio

que dan los años, y esto es imposible de igualar. Por eso opino que la pintura de hoy debe compendiar lo que es el hombre y su entorno en la actualidad; es decir, debe ser «gestual», dar una idea muy rápida, muy poco tocada de la realidad, y no digo poco profunda, sino rápida, que es la forma de vida en que nos movemos actualmente.

—**¿Tiene tu pintura influencias de alguna escuela determinada?**

—Mi pintura es un poco expresionista y del impresionismo coge parte de sus técnicas; es decir, mi pintura es de gran pincelada y muy desenfadada. De lo que sí presumo es de ser uno de los pintores-creadores de las Fuerzas Armadas; es decir, capaz de crear algo que sólo uno puede haber concebido.

—**¿Cuáles son tus motivos pictóricos preferidos? En el campo naval conocemos tus marinas, tus arrogantes almirantes y tus misteriosos**

veleros, pero sabemos que hay muchos más...

—Dentro de mis recursos pictóricos han ocupado un lugar preeminente mis mujeres, que casi siempre van adornadas con enormes sombreros; los paisajes castellanos, en los que encuentro cierta similitud con las marinas, ya que están como congelados; los cielos que yo pinto son siempre cielos de mar; y los «floripondios», que me gusta distinguir con esta denominación un poco burlona para desproveerles de esa casi inevitable cursilería de la mayoría de los cuadros florales que estamos acostumbrados a soportar. Lo cierto es que no me canso de pintar, de ensayar y de buscar aquello que, para mí, sea único.

Juan Garcés nos invita después a visitar su estudio, encima justo de su vivienda. Al entrar nos impacta un fuerte pero agradable olor a trementina. Por todas partes, suelos y paredes, cuadros y más cua-

dro. Las marinas grises y profundas, tranquilas y solitarias. Los cielos caribeños, casi negros, preludio de tormentas que no llegan a descargar su furia; veleros fantasmagóricos evocan todo el misterio y la belleza del arte de navegar; elegantes bustos femeninos que se graban en la retina por la delicadeza de sus rasgos; rubios trigales frondosos mecidos por la brisa e iluminados por el implacable sol de Castilla, son captados con la etérea rapidez de los pájaros en pleno vuelo. Y esos impactantes «floripondios» ahí estaban también, llamando nuestra atención con la viveza de sus hojas, que se mueven en el desorden natural de sus tallos, en sencillos recipientes prisioneros y rematados por estallidos de color... Pero, ¿y sus almirantes? De pronto, desde un rincón del desordenado estudio, sentimos que una altiva mirada nos observa... ■

C. JAUREGUI

EL TERCIO DE ARMADA DE LA INFANTERIA DE MARINA

QUEREMOS traer hoy a nuestras páginas esta Unidad, ubicada en San Fernando, en el viejo acuartelamiento de San Carlos, que participa orgullosa en cuantas maniobras y ejercicios anfibios intervienen unidades de la Flota.

Charlamos con el General de Brigada don Abelardo Vázquez Carrillo, quien nos cuenta que tomó el Mando el 8 de noviembre de 1994 y lo ha hecho con una gran ilusión. Llevaba ya siete años destinado en el Ministerio de Defensa, lo que para él constituía una auténtica excepción, pues antes nunca había permanecido más de tres años en un mismo destino. Esperaba poder ejercer el Mando del Tercio de Armada y se siente honradísimo de este hecho.

Piensa que el TEAR es una unidad en la que se nota una constante preocupación por alcanzar un alto nivel de preparación. En esto el General Vázquez Carrillo coincide con cuantos Coman-

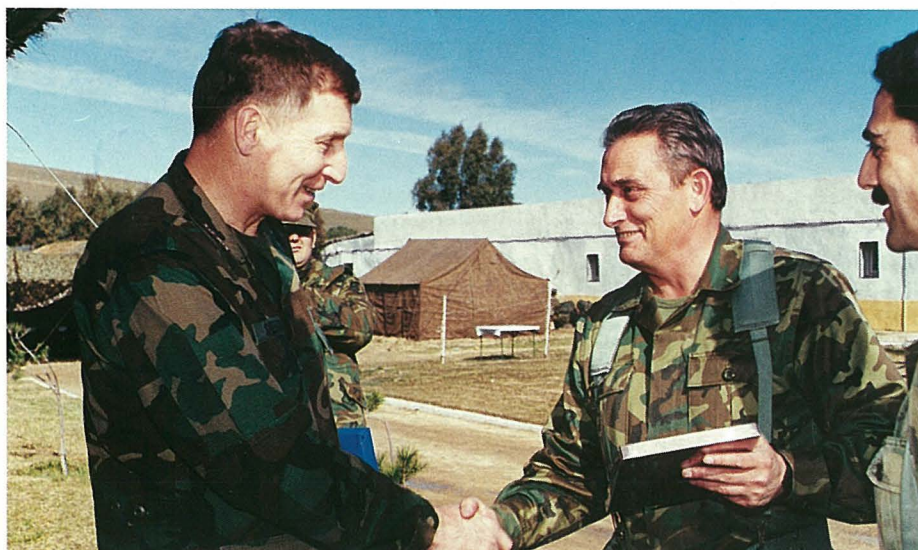


Visita al TEAR del Almirante de la Flota.

dantes de buques y unidades hemos ido entrevistando a lo largo de los años, lo que no deja de ser motivo de legítimo orgullo.

El TEAR ha participado en el ejercicio «Tramontana», uno de los de mayor entidad a nivel conjunto-combinado de los desarrollados en la Península. En él se experimentaron nuevas formas de rescate de personal no combatiente en un medio hostil. Piensa el General que el desarrollo del ejercicio fue muy bueno y a él le cupo el honor de explicar a S. M. el Rey el desarrollo del desembarco y posteriores operaciones en tierra. En el ejercicio coincidieron los Ministros de Defensa de Francia, Italia y España, países participantes en el mismo, así como el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, acompañado por los Jefes de Estado Mayor de los Ejércitos de Tierra, Aire y de la Armada.

El ejercicio permitió comprobar que a pesar de las dificultades que siempre existen, hay un alto grado de espíritu de servicio y una buena capacidad de trabajo, lo que ayuda a resolver los problemas específicos que se presentan en el plano operativo.



El General del U. S. Marine Corps., Sheenan, saluda al GETEAR.



El General James L. Jones, en su visita al TEAR.



El General Vázquez Carrillo.

En otro orden de ideas, el General Vázquez Carrillo resalta la visita al TEAR del Almirante de la Flota, en la primera oportunidad que tuvo después de su Toma de Mando, presidiendo los actos celebrados con motivo de los veinticinco años de la fundación del TEAR.

En el plano operativo es cada vez más significativa la integración o dependencia operativa del TEAR de la Flota, mayor de la que él conoció anteriormente como Jefe de Estado Mayor de la Unidad y que, afortunadamente, aumenta cada día. El binomio Grupo Delta-Tercio de Armada se encuentra cada vez más compenetrado y se desarrollan planes que permitan aumentar los contactos y llegar a una mayor integración.

También ha visitado el TEAR el Comandante General del U.S. Marine Corps, General Mundy, y el General James L. Jones, que ha tomado el mando de la Segunda División de los Marines. Este último ha querido visitar el Tercio de Armada para establecer una mayor relación entre ambas Infanterías de Marina, mediante el intercambio de Oficiales y Suboficiales, ya que la Unidad de los Marines embarcada en la VI Flota depende de su mando.

El SACLANT, el General de cuatro estrellas del U.S. Marine Corps, Sheenan, aprovechó una visita al Cuartel General de la Flota, en Rota, para asistir a un ejerci-

cio hispano-americano en el campo de maniobras de la Armada, en la sierra del Retén. En él participaron un batallón español y una compañía americana.

El General Vázquez Carrillo nos comenta que el año 1995 ha empezado con buen pie, pues han llegado los carros «M-60», que están siendo modificados en Sevilla por la empresa S. B. Blindados. Asimismo, a lo largo de este año esperan recibirse 98 vehículos Hammer que se unirán a los 24 ya existentes. En cuanto a comunicaciones, el TEAR

cuenta con buenos equipos, aunque ya anticuados, por lo que se impone su relevo. Las LVT's son del año 1972 y se recibieron en la misma fecha en que se entregaban a los Marines; éstos han procedido a una modificación importante de las mismas, pues llevan más de veinte años de servicio. El hecho de que se encuentren en buen estado permite aguantar esa modificación y haría que la Fuerza de Desembarco de Infantería de Marina contase durante un tiempo amplio con estos emblemáticos vehículos. ■



Entrevista al presidente de la

EMPRESA NACIONAL BAZÁN

Por C. JAUREGUI

Como hemos ido siguiendo a lo largo de las entrevistas que hemos realizado a distintos Jefes o Directivos de la Empresa Nacional Bazán, las relaciones Armada-Bazán, sobre todo en los últimos diez años, han ido transcurriendo por cauces muy cercanos, alimentándose



mutuamente hasta desembocar en un mismo estuario, en donde la responsabilidad y la eficacia son los denominadores comunes en un quehacer cotidiano de nuestras instalaciones y de esta empresa, astillero puntero en Europa y en el mundo entero.

EN esta ocasión entrevistamos al presidente de la Empresa Nacional Bazán, don Antonio Sánchez-Cámara, quien nos da una visión global sobre la empresa que preside, sobre las nuevas técnicas de construcción de buques que hoy en día se están fabricando, sobre los programas de nuevas construcciones de unidades para la Armada y los proyectos de barcos multipropósito, exponente claro de su tendencia diversificadora y competitiva de cara al mercado internacional.

La Empresa Nacional Bazán fue creada en el año 1947 y toma el nombre del Marqués de Santa Cruz, don Alvaro de Bazán, el más insigne Almirante de la Armada. La nomenclatura oficial, Empresa Nacional



Bazán de Construcciones Militares, habla de su misión primigenia como astillero dedicado en exclusividad a la construcción de buques para la Armada española, misión que ha variado sustancialmente en los últimos años ya que Bazán hoy experimenta una clara tendencia a una mayor diversificación.

—Como punto de partida a nuestra entrevista solicitamos al señor Sánchez-Cámara un recorrido por los acontecimientos que, a su juicio, han significado un hito en la trayectoria evolutiva de la empresa.

—Nosotros presumimos siempre de haber recogido la experiencia de casi trescientos años de construcción naval para la Armada española, incluso muchas de



Don Antonio Sánchez-Cámara, presidente de la Bazán, con nuestra periodista María del Carmen Jáuregui García.

las instalaciones de las que dispone la Empresa son propiedad de la Armada, cedidas en *leasing* para las construcciones o mantenimiento de sus unidades, de ahí que nuestra historia particular corra paralela a la de esta gran institución, a la que nos sentimos orgullosos de servir, así que todas nuestras factorías están presididas por un gran panel en donde se reflejan todas las construcciones que cada instalación ha llevado a cabo desde el siglo dieciocho; primero como arsenal militar, luego bajo la influencia británica y después gestionada por un Consejo Regulador. Es decir, esta empresa ha pasado por diferentes fórmulas jurídicas hasta que ganó su actual personalidad; pero, sin duda alguna, la experiencia y las instalacio-

nes nos han llegado a través de la Armada.

—¿Cuál puede ser el punto de partida a la hora de establecer un antes y un después en la historia de la Bazán?

—Creemos que la empresa ha experimentado innovaciones importantes, sobre todo de hace unos años a esta parte, que le han dado

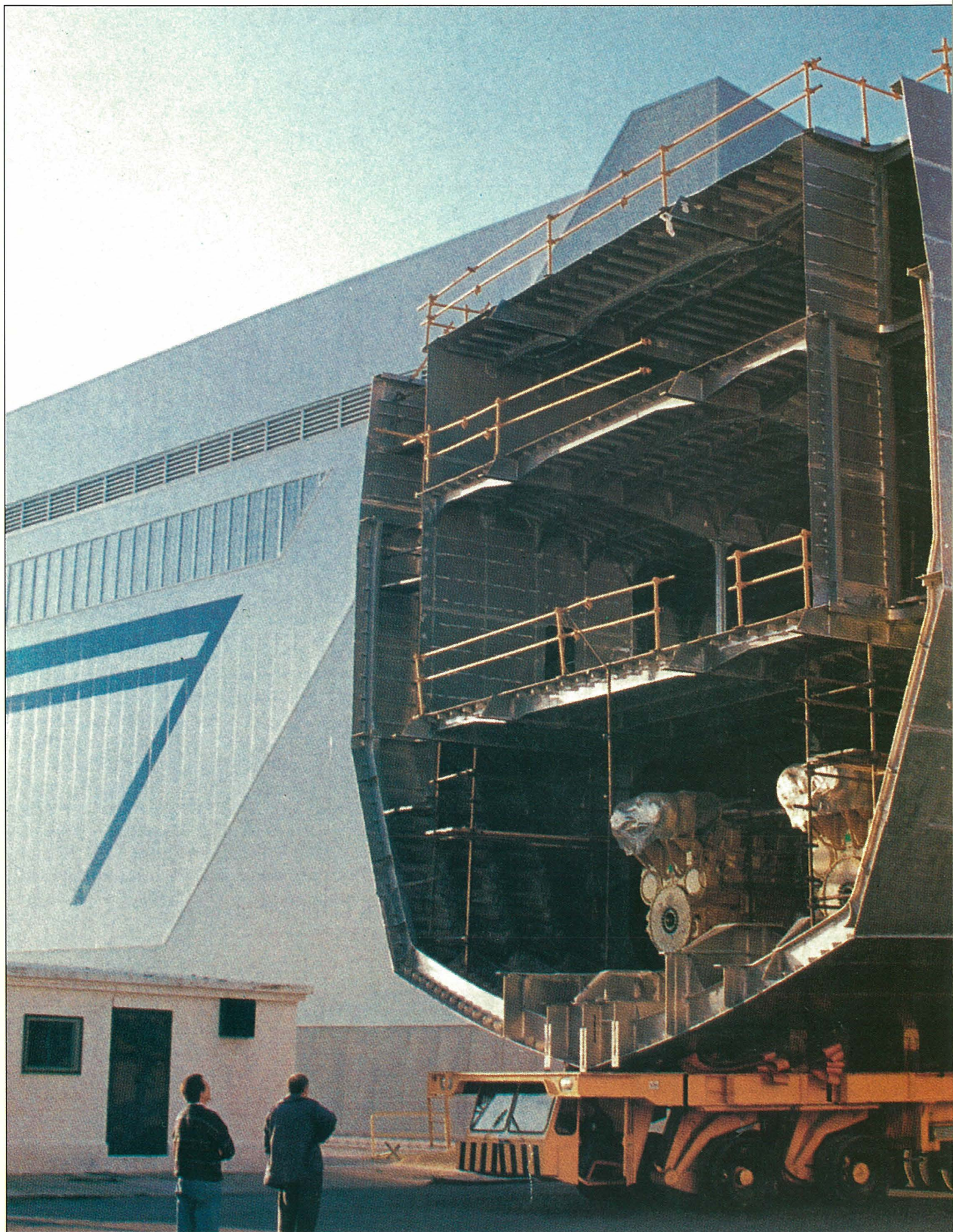
un gran impulso renovador, potenciando su efectividad y rendimiento.

Quizá esta evolución y desarrollo de la empresa no se deba, curiosamente, a una fuerte inversión de capital en sus sistemas de construcción, en la apariencia de sus instalaciones, etcétera; todo esto sería insuficiente para la buena

marcha de este negocio. Al final lo que interesa lograr es la integración de todas las disciplinas que confluyen en una empresa de este tipo, para conseguir que este engranaje complejo funcione de acuerdo a unos plazos determinados, eficiente y adecuadamente ajustado a un presupuesto predeterminado. Por eso hablar de una línea divisoria entre un antes y un después en la historia de Bazán es muy difícil; indiscutiblemente, el desarrollo experimentado se encuentra básicamente en el elemento humano, en la motivación de haber logrado romper el tópico de que una empresa estatal se vea presidida por una mentalidad no competitiva.

Cuando yo entré en la empresa como director gerente, hace diez años,

Don Antonio Sánchez-Cámara nos da una visión global sobre las nuevas tecnologías de construcción de buques y sobre las construcciones de unidades para la Armada y los proyectos de barcos multipropósito



Ejemplo de la construcción modular llevada a cabo en la Empresa Nacional Bazán.



Se ha pasado de ser una "empresa taller" a ser una "empresa creadora"; se ha pasado de unas formas de gestión y de organización un tanto rudimentarias a unos procesos mucho más elaborados, con herramientas de gestión muy sofisticadas 9



El presidente de la E. N. Bazán en su despacho de la sede central en Madrid.

encontré que el personal de Bazán tenía un carácter muy diferencial, quizá por la vinculación histórica con la Armada; había un espíritu de dedicación que estaba motivado por el amor a los barcos, a la profesión militar y, en general, su mentalidad era distinta a la que yo estaba acostumbrado en una empresa industrial. Es verdad que eso también podía tener algún inconveniente, como puede ser, en cierto modo, una excesiva jerarquización o un excesivo rigor o falta de flexibilidad en algunas estructuras.

El cambio fundamental se ha venido produciendo en la motivación de los empleados, combinándolo con un gran desarrollo tecnológico, pues hemos pasado de ser una empresa acostumbrada en cierto aspecto a

construir barcos sin diseño propio, a ser una empresa con su propia ingeniería y, además, de una ingeniería de vanguardia, no sólo en sus productos sino en el proceso constructivo de esos productos. Se ha pasado de ser una «empresa taller» a ser una «empresa creadora»; se ha pasado de unas formas de gestión y de organización un

tanto rudimentarias a unos procesos mucho más elaborados, con herramientas de gestión muy sofisticadas; disponemos ahora de unos medios más amplios, pues hemos realizado contactos importantes con todos los astilleros no sólo de Europa sino del mundo entero.

En este sentido creemos que sí podemos establecer

una línea divisoria entre un antes y un después en la empresa. Es porque hoy es una de las industrias de nuestro país que se puede codear, en un plano de igualdad, con la de los más importantes países sin necesidad de contar con tecnología exterior ni licencias.

—¿Hasta qué punto corre parejo el proceso de desarrollo y modernización de la Empresa Nacional Bazán con la línea evolutiva de la Armada española?

—Aquí quisiera hacer dos comentarios al respecto: el primero, es que las grandes empresas las hacen los buenos clientes, los clientes exigentes, y, en este sentido, no cabe duda que la Armada española lo ha sido en relación a nosotros. Hemos podido constatar su profe-

☞ Hoy es una de las industrias de nuestro país que se puede codear, en un plano de igualdad, con la de los más importantes países sin necesidad de contar con tecnología exterior ni licencias ☜

sionalidad en el sentido de que en muchas ocasiones nos han llevado de la mano a la hora de tomar las grandes decisiones estratégicas de la empresa, dado que la Armada, en su momento y como obligada necesidad en su proceso de integración internacional, tuvo que tomarlas primero.

El segundo comentario es que, efectivamente, muchas industrias nacionales y, por supuesto, en nuestro caso también, se han visto impulsadas hacia una internacionalización desde hace unos diez años.

Por otra parte, uno de los hitos recientes que también ha jugado un papel importante en la demarcación de un antes y un después en la historia de la Bazán es la venta del portaaviones a Thailandia, ya que ha supuesto para nosotros un

reconocimiento a nivel internacional. Ninguna otra empresa similar puede decir que ha vendido un portaaviones a un tercer país, a través de un concurso internacional abierto. Este hecho ha supuesto un gran refuerzo en la imagen exterior de nuestra empresa. Una vez más la Armada, con su portaaviones «Príncipe de Asturias», ha mostrado por todos los mares y océanos del mundo lo que una máquina de estas características es capaz de hacer, juntamente con sus escoltas y sus aeronaves.

Además, las corbetas españolas han ido dejando una estela de buen hacer, a pleno rendimiento de su capacidad, en aquel punto del mundo donde han sido requeridos sus servicios. Los patrulleros españoles últimamente han tenido que

demostrar su capacidad y operatividad en aguas del Cantábrico. Todas estas misiones, llevadas a cabo con éxito y brillantez, han constituido, sin duda alguna, la mejor carta de presentación de nuestra empresa en el mundo entero.

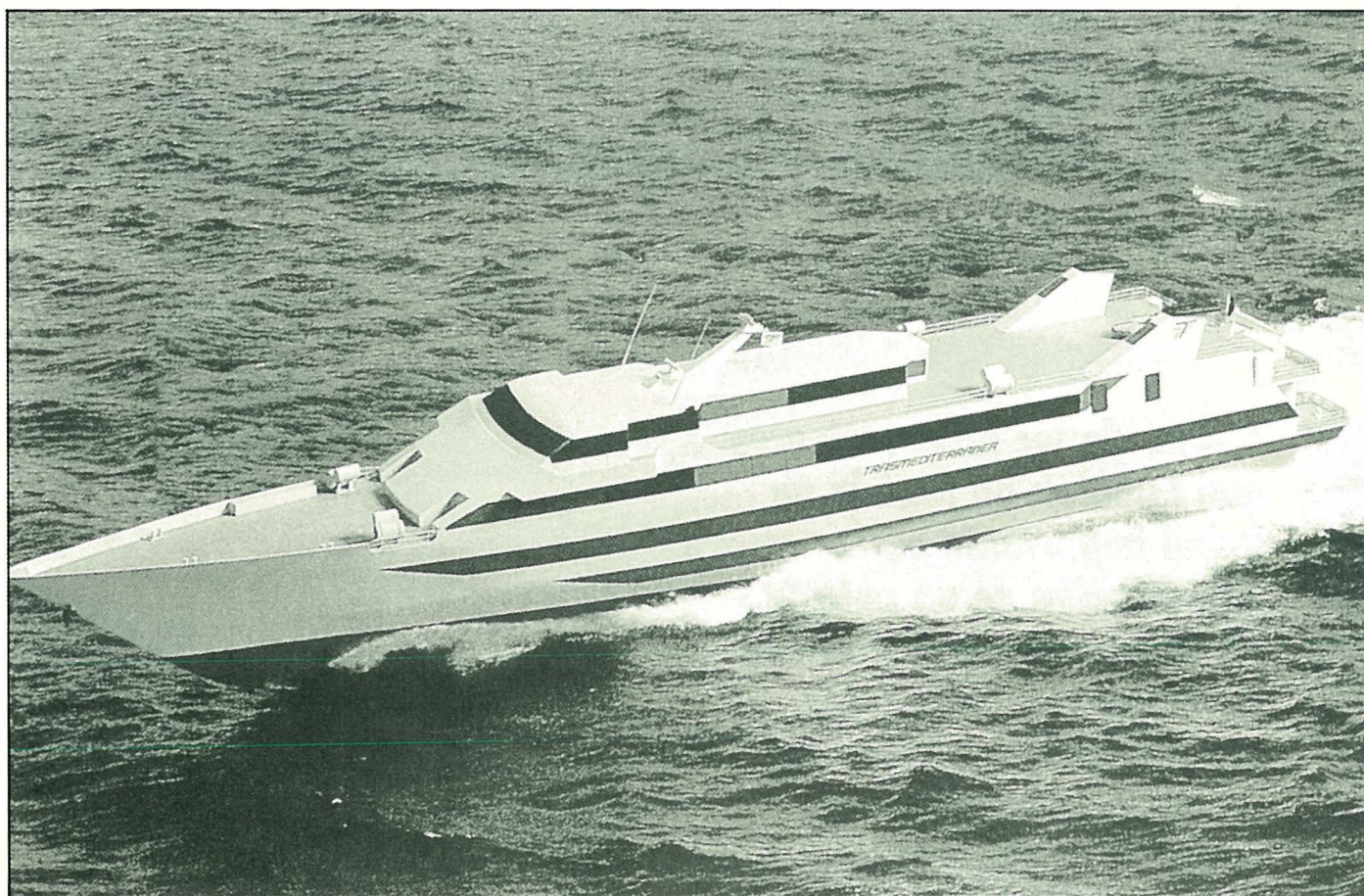
—Parece paradójico que cuando la crisis económica y la reducción del presupuesto para la Defensa está sufriendo un momento crítico, sin embargo es cuando la Empresa Nacional Bazán ha experimentado uno de los mayores impulsos tecnológicos y un notable ascenso en su reconocimiento internacional.

—Creo que hay que distinguir que una cosa es que se haya avanzado notablemente en la potenciación tecnológica y en la diversificación de otra serie de

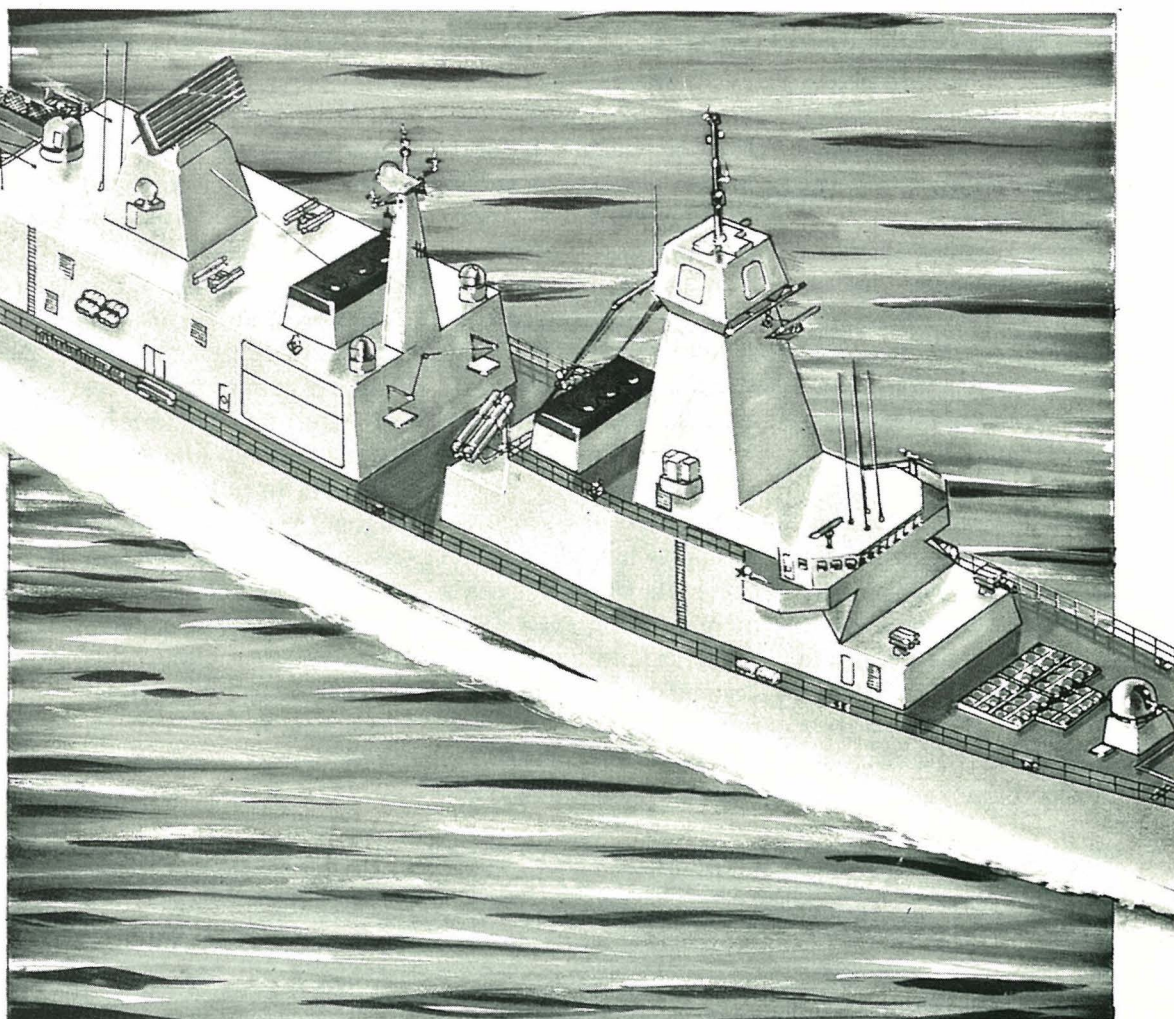
áreas de nuestra empresa; tampoco podemos olvidar que en todo este proceso de crisis económica la Empresa Nacional Bazán ha visto reducido su personal de quince mil a ocho mil personas, lo cual ha sido inevitable, y que aún no parece haber tocado a su fin, por desgracia.

Estamos en un mercado en franca recesión, si bien hemos aumentado el valor añadido de nuestras construcciones con unas expectativas de mercado tanto nacional como internacional estrecho y limitado. Sin embargo, tenemos infrutilizada nuestra capacidad productiva; por tanto, no podemos decir que no tenemos problemas hoy en día.

—No obstante, es evidente que en los últimos años la empresa constructora ha brillado con

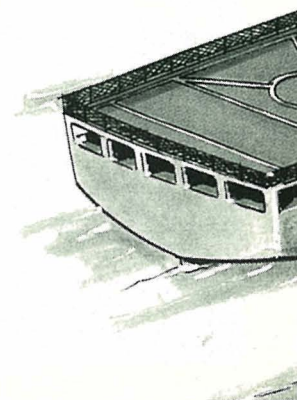


Impresión artística del nuevo «fast ferry» construido en los astilleros de la Bazán en San Fernando (Cádiz).

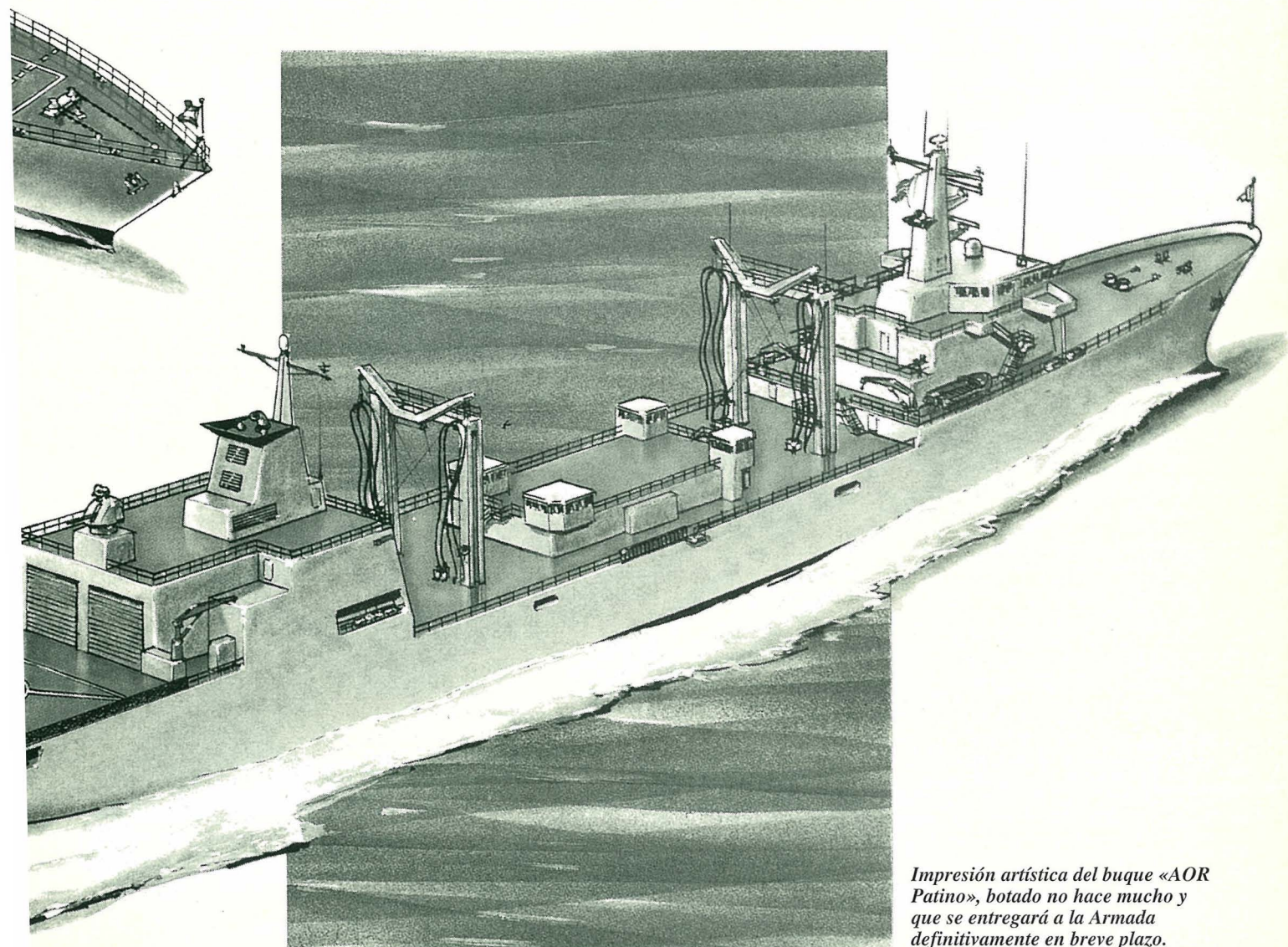


Modelo de la Fragata «F-100». Proyecto tripartito entre España, Alemania y Holanda, del cual nuestra Armada contará con cuatro unidades de llevarse a efecto el proyecto de construcción a cargo de la Empresa Nacional Bazán.

☞ Uno de los hitos recientes que también ha jugado un papel importante en la demarcación de un antes y un después en la historia de la Bazán es la venta del portaaviones a Tailandia, ya que ha supuesto para nosotros un reconocimiento a nivel internacional ☞



☛ **Se han conseguido hitos importantes en los últimos años a través de nuestro portaaviones y nuestros buques de tecnología punta. Paralelamente, nuestros ferries han aprovechado la tecnología utilizada en los buques de guerra para la construcción del mayor buque de aluminio que se ha hecho en el mundo ☛**



Impresión artística del buque «AOR Patino», botado no hace mucho y que se entregará a la Armada definitivamente en breve plazo.

luz propia al lado de sus *starlets*.

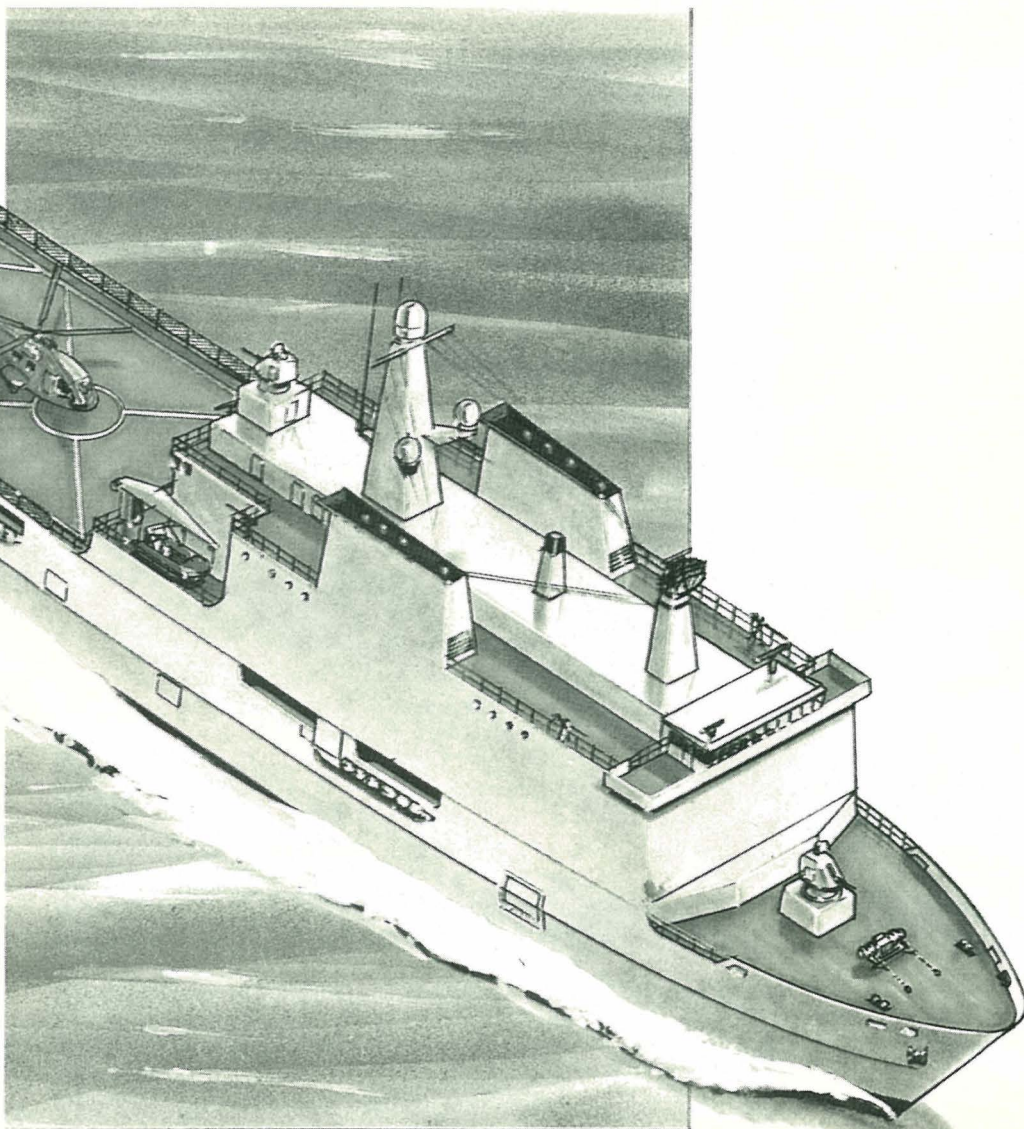
—Evidentemente, se han conseguido hitos importantes en los últimos años, como mencionábamos antes, a través de nuestro portaaviones y nuestros buques de tecnología punta. Paralelamente, y aunque no tenga relación directa con el mercado de la Defensa, nuestros *ferries* han aprovechado la tecnología utilizada en los buques de guerra para la construcción del mayor buque de aluminio que se ha hecho en el mundo. Esto también tiene una repercusión en nuestra imagen exterior muy favorable, ya que la tecnología que lleva este buque es pionera en

☞ **En estos momentos, finalizada la construcción de la fragata "Canarias", última del tipo de la "Santa María", que acaba de entregarse, como programas en ejecución para la Armada tenemos un buque logístico "AOR" y uno anfibio "LPD" en Ferrol y los nuevos buques cazaminas en Cartagena ☜**

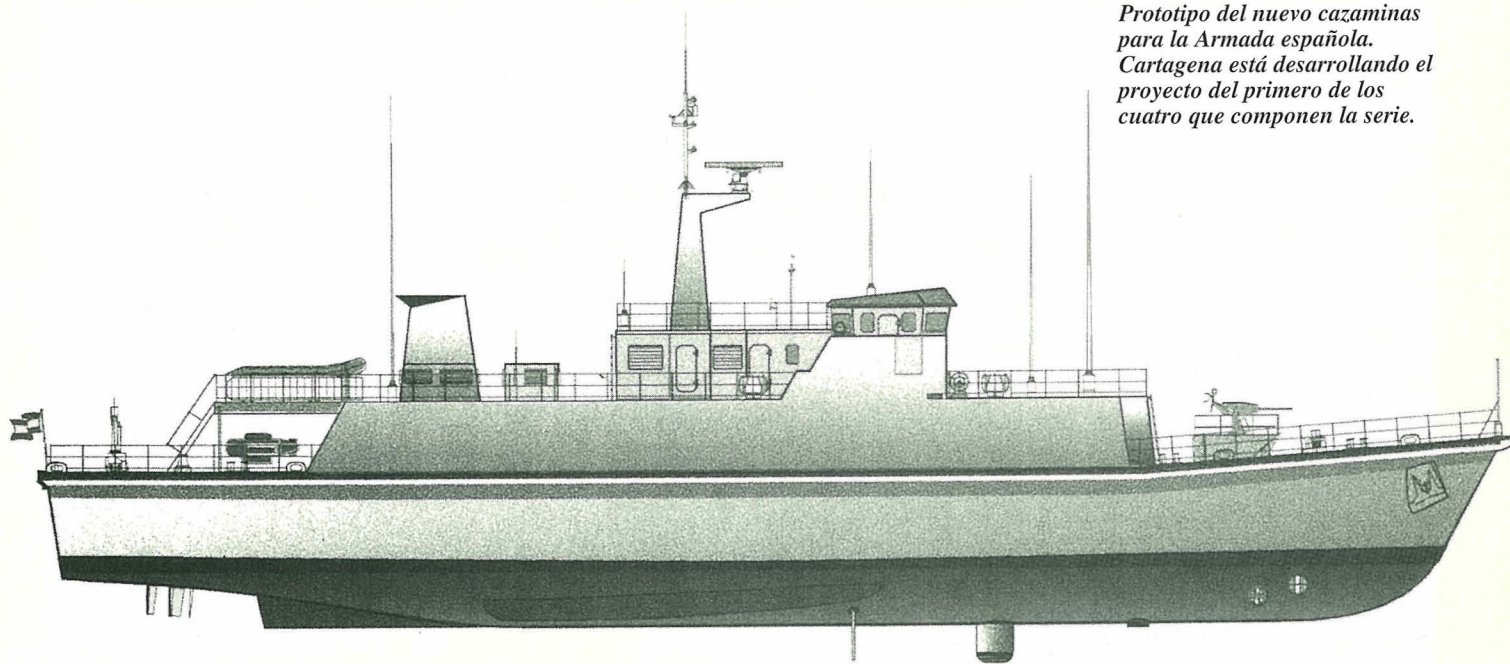
toda Europa y cuya salida al mercado ha tenido una inmediata respuesta al haber sido adquirido por un armador extranjero que lo va a explotar en Nueva Zelanda.

De igual forma, la construcción que se está llevando a cabo del buque «AOR» con los holandeses o la «F-100», que es un proyecto tripartito, han demostrado que estamos al mismo nivel tecnológico que otros países. Todo ello ha influido para mejorar nuestra posición en el mercado internacional y, desde luego, nacional.

—Patrulleros, corbetas, submarinos, fragatas, portaaviones, el «AOR», el «Hespérides» y el portaaviones *thailandés* son una



El nuevo modelo de buque de desembarco que engrosará la fuerza del Grupo Delta de la Armada española.



Prototipo del nuevo cazaminas para la Armada española. Cartagena está desarrollando el proyecto del primero de los cuatro que componen la serie.

visión global de todas estas construcciones que han ido marcando un peldaño en la historia de la Bazán y en la historia de nuestra Armada.

—Desde luego, son barcos sustancialmente distintos unos de otros desde el punto de vista de la ingeniería naval, pero lo que ha marcado una línea divisoria entre un antes y un después en la Empresa Nacional Bazán lo ha constituido, como he referido anteriormente, el haber sido capaces de crear nuestros propios proyectos, hasta conseguir elaborar un catálogo de buques modernos —fragatas, corbetas, patrulleros, submarinos, buques logísticos, anfibios, etcétera— que difícilmente puede ser igualado en el mundo. Todos ellos, modelos sin limitación alguna para la exportación.

En este sentido tenemos el ejemplo claro del encargo que hemos recibido de construir un portaaviones para la Armada tailandesa similar a nuestro «Príncipe de Asturias». Este prototipo se ha beneficiado de la experien-

cia adquirida con el «Príncipe de Asturias» y con él nace una generación de portaaviones mucho más económicos, pues se han introducido estándares mercantes en muchas cosas; es más pequeño, pero al final se ha alcanzado una relación coste-eficacia que lo hace más atractivo desde el punto de vista de mercado.

Este prototipo abre perspectivas a países que hasta ahora no han podido tener un buque de la capacidad operativa de un portaaviones por su elevado coste económico. Disponen ahora de este prototipo de buque multipropósito, como está pensado el portaaviones tailandés, que sea capaz de afrontar desastres naturales, emergencias, etcétera.

—¿Cuáles han sido los baremos que más han influido en el descenso del coste de fabricación de estos buques?

—Principalmente el avance tecnológico que ha supuesto la construcción modular o integrada y todas las herramientas de diseño con las que se cuenta hoy

día, apoyadas en la informática y con programas de diseño tridimensional.

—¿Cuáles son los proyectos de construcción que se están desarrollando actualmente en la Empresa Nacional Bazán y los que se contemplan para un futuro inmediato?

—En estos momentos, finalizada la construcción de la fragata «Canarias», última del tipo de la «Santa María», que acaba de entregarse, como programas en ejecución para la Armada tenemos un buque logístico «AOR» y uno anfibia «LPD» en Ferrol y los nuevos buques cazaminas en Cartagena. Además estamos trabajando en las cuatro fragatas «F-100» en colaboración con Holanda y Alemania, aunque todavía estamos en la fase de definición del proyecto, sin que esté contratada la construcción de los buques.

En cuanto a programas extranjeros, estamos básicamente con el portaaviones tailandés, que está previsto entregarlo en marzo de 1997. Podemos decir, además, que

hace poco se ha firmado una carta de intenciones en la cual queda determinado que el sistema de combate de este buque será realizado también por la Empresa Nacional Bazán, con una colaboración importantísima de la Armada española. En San Fernando existe una gran actividad en la construcción de *ferries* rápidos que suponen una revolución en el transporte marítimo, equiparable a la producida en el transporte ferroviario con el tren de alta velocidad; es un tipo de barco único que tiene un gran futuro.

* * *

Con este panorama alentador y altamente positivo de la Empresa Nacional Bazán damos por finalizada nuestra entrevista y nos atrevemos a felicitar a su presidente por su buena labor, como gestor de la ascendente trayectoria que está experimentando la empresa, dentro del difícil terreno del competitivo mercado naval, tanto a nivel nacional como internacional. ■



El uniforme de la Infantería de Marina a través de la historia

La Agrupación de Madrid de Infantería de Marina ha venido organizando en los últimos años una exposición de soldados en miniatura

alusiva al Cuerpo con motivo del aniversario de su fundación, con objeto de dar a conocer al personal su historia y su pasado.

MIL novecientos noventa y cinco no podía ser una excepción, y se pensó, como tema central, en la evolución del uniforme del Cuerpo desde 1537 hasta nuestros días.

Sobre este tema charlamos con el Comandante Gabriel Lizana Cano, licenciado especialista en Historia, quien ha organizado la exposición ayudado por el Sargento Primero Ezequiel García-Ferrer, diplomado en Heráldica Militar y Uniformología.

El Comandante Lizana nos cuenta que ya en el mes de septiembre se comenzó a trabajar en bus-

ca de ideas y motivos que sirvieran para montar la exposición. Una visita del Coronel Comandante de la Agrupación, Diego Carrara Marón, al Museo de Toledo aportó la solución, al encontrar en él unas figuras de plomo que recogían la evolución del uniforme de la Infantería de Marina desde 1710 hasta

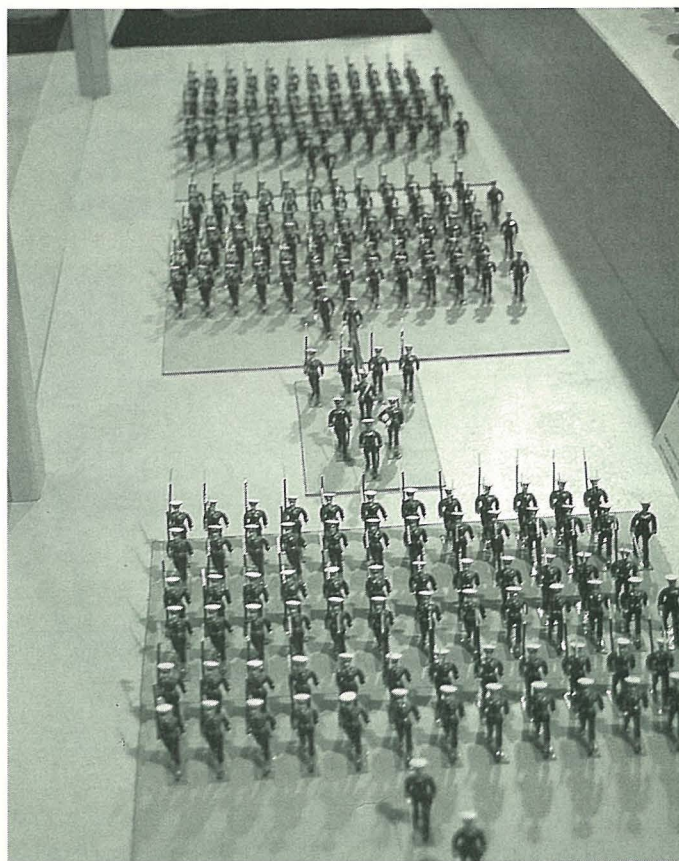
la actualidad. Dado que en una exposición de coleccionistas particulares se trataba el mismo tema, se escogió éste para la exposición.

Indudablemente, la suerte favoreció el desarrollo de la idea. Se habló en primer lugar con Francisco Castelón Baeza, quien tiene una colección

de más de 25.000 soldados de plomo y que participa prácticamente en todas las exposiciones en España. Entre estos soldados de plomo contaba con cuatro Batallones de Infantería de Marina con diferente uniformidad: pantalón largo, leguis, polainas y uniforme de verano; así como un batallón de alumnos formado con una Compañía de Infantería de Marina y dos Brigadas de guardiasmarinas.

Por su parte, Miguel Yáñez, hijo del Comandante General de Infantería de Marina fallecido, se ofreció a colaborar al enterarse del motivo de la exposición, ya que cuenta con una buena colección

La exposición ha tenido un gran éxito, pues no sólo ha sido visitada prácticamente por todo el personal de la Agrupación, sino por numeroso público.



de soldados de plomo dedicada a la evolución del uniforme de la Infantería de Marina. Entre las unidades aportadas destaca, por su significado familiar, el Comandante General de Infantería de Marina —cuya figura representa a su padre, pues fue hecha en su honor— acompañado por un soldado portando su guión y un cornetín de órdenes. Le sigue una Escuadra de Morteros es la única formación en traje de campaña actual.

Completaba la exposición una serie de láminas sacadas del libro de José María Bueno *Uniformes militares españoles, la Infantería y la Artillería de Marina, 1537-1931*; estos uniformes se complementaban con maniquíes vestidos con los de 1931 hasta nuestros días, cedidos algunos de ellos por Javier Somoza Suárez.

Entre las láminas cabe destacar por su originalidad las presentadas por Ezequiel García-Ferrer y

señora, que contienen los uniformes de Infantería de Marina que se utilizaron en diferentes épocas, sin

ajustarse a ninguna norma u ordenanza.

El Museo Naval se encontraba también presente con una vitrina en la que se contempla la evolución del uniforme. Se trata de soldados de plomo «medio bulto». Aportó además siete Banderas de Combate antiguas de diferentes unidades de Infantería de Marina.

La exposición ha tenido un gran éxito, pues no sólo ha sido visitada prácticamente por todo el personal de la Agrupación, sino por numeroso público, en el que cabe destacar a la Compañía del Mar Océano de la Guardia Real.

Fue clausurada por el Almirante de la Jurisdicción Central Francisco Martín Ortiz de Saracho y Generales en activo y en reserva del Cuerpo de Infantería de Marina. ■



El Almirante de la Jurisdicción Central acompañado por el Comandante de Infantería de Marina, Lizana, recorren la exposición.

HOSPITALIDAD

NAVAL



Frente del Hospital de Marina San Carlos. Cádiz.

MODERNIZACION DE LA INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA DEPARTAMENTAL

Emprendida en 1993 la publicación en esta Revista de una síntesis histórica del Sanatorio de la Marina de Los Molinos, queremos ahora continuar con la del resto de instalaciones sanitarias navales, procediendo, en primer lugar, con el Hospital de Marina de San Carlos.

EN el espacio de nueve años, entre 1981 y 1990, la Marina ha abordado una profunda transformación en sus instalaciones hospitalarias, que habían quedado obsoletas tras el rápido avance de las tecnologías sanitarias. Con ello se ha culminado el proceso de modernización hospitalaria naval. Primero sería el Hospital de San Carlos y después los de Cartagena y Ferrol. Estos tres hospitales, junto a la Policlínica Naval «Ntra. Sra. del Carmen», inaugurada el 16 de julio de 1967 en la Jurisdicción Central (Madrid) y el Sanatorio de Marina de Los Molinos, en plena sierra madrileña, que vio la luz a finales de 1948, forman la cobertura asistencial hospitalaria de la Marina de Guerra española.

El Departamento Marítimo de San Fernando

La privilegiada situación geoestratégica de Cádiz y su bahía justifican sobradamente el que desde tiempo inmemorial haya sido zona de gran influencia marítima, que sus costas vivieran mil avatares bélicos y comerciales y que sus gentes fueran testigos de excepción de una gran flujo marinerero que los ha marcado con una fisonomía singular.

Con un carácter más o menos acentuado de provisionalidad, surgen en esta zona varios establecimientos sanitarios para la atención del personal de Marina herido en las diversas contiendas: invasiones inglesa y francesa, etc., o enfermos principalmente por las mortíferas epidemias muy de la época. Finalmente, en 1809 surge el Hospital Naval de San Carlos, ubicado en la recién fundada población militar del mismo nombre, próxima a San Fernando. Atrás quedan casi tres centurias de prácticas nosocómicas que fueron acumulando experiencias sanitarias, en las que existieron innegables fracasos pero también evidentes éxitos.

Antecedentes

Haciendo un estudio retrospectivo, parece probado que el primer intento de instalación de un Centro asistencial lo localizamos en el Puerto de Santa María, junto a la ermita de Santa Lucía, en 1514: es el llamado **Hospital de Galeras** para la atención de «las gentes de mar», si bien su asiento formal sería bien entrado el siglo, regentado por un hermano de la Orden de San Juan de Dios, para la atención de los soldados y marineros pobres. Dicho hospital subsistía en sus orígenes de las limosnas y su vida transcurría entre grandes penurias y endeudado. Su situación mejoró tras la publicación de una serie de compromisos entre los Hermanos de la Orden

y la Corona, y en su virtud aquéllos recibían el aporte anual de seiscientos ducados «por diez galeras que ay», deducidos «del sueldo de la gente». Igualmente debían percibir el «sueldo de todas las personas... de las dichas galeras que murieran a bin-testato que no tubieren asendentes ni dezendientes ni hermanos que les hereden». En contrapartida, los Hermanos se comprometían a suministrar a los enfermos hospitalizados «comida, Medicinas, Medico y Zirujano y todo aquello que fue-re necesario para curallos bien...».

De aquellas fechas y lugar sería el **Hospital de San Telmo**. La misma ubicación tendría el de **San Juan de Letrán** un siglo después. Contemporáneo de éste parece probado ser el de la **Misericordia**, regido por la Orden de San Juan de Dios, en Cádiz, y posteriores el hospital naval de **Gibraltar** y el del **Rey**, también en Cádiz, que estaría operativo hasta 1823. El **Hospital del Rey**, «nacido para los intereses de la Armada», se sitúa próximo al castillo de Santa Catalina; la primera piedra se puso en 1667 y su conclusión fue en 1675. Años después lo regentarían los religiosos de San Juan de Dios. Junto a él se levantaría casi cien años después el Colegio Real de Cirugía, que tanto prestigio reportaría a la Sanidad de la Marina y de España. En este Real Hospital de la Armada tuvieron cabida hasta quinientos enfermos.

En pleno siglo XVIII continúa el proceso de apertura de nuevas instalaciones nosocómicas con marcado cariz marineró: la «**Casería de Infantes**», que atenderá sanitariamente como lazareto a las guarniciones de Cádiz; el Hospital de «**Ricardos**», en la isla de León, hoy San Fernando, y el del **Arsenal de la Carraca**, primera enfermería naval asistida por facultativos del Cuerpo de Cirujanos de la Armada, que aún persiste, si bien era de tan reducido tamaño que sólo podía albergar a 25 ó 30 enfermos, razón por la que se le conocía como «hospitalillo». Una disposición agravaba la estrechez en que se encontraban los enfermos en dicho hospitalillo: era que en él debían admitirse «toda suerte de enfermos, incluyendo la sarna y mal gálico». De hecho, en él se atendía «todo género de enfermedades que sobrevienen a los desterrados,

En 1809 surge el Hospital Naval de San Carlos, ubicado en la recién fundada población militar del mismo nombre.

vagabundos, esclavos y demás individuos...».

Aún se citan dos hospitales provisionales en la Zona posteriores a 1768, fecha en que el departamento Marítimo se traslada de Cádiz a San Fernando: serán los hospitales de **San José** y el de las «**Anclas**», ambos en San Fernando.

El Hospital de Marina de San Carlos

Para atención de los enfermos afectados por la epidemia de fiebre amarilla y de los heridos de los enfrentamientos bélicos con las tropas de Napoleón, se habilitó en el Convento de Franciscanos, sito en la ya citada población militar de San Carlos, con carácter de provisionalidad, un hospital en 1809, como queda dicho. Esta fecha debe ser considerada como la de la fundación del **Hospital de Marina de San Carlos**, que permaneció operativo hasta su reciente demolición en 1981 y levantamiento de

uno nuevo en terrenos colindantes. Este hospital perteneció inicialmente bajo el fuero de Guerra y posteriormente pasó a Marina. Tras un fugaz retorno a Guerra, el Hospital de San Carlos quedó definitivamente incorporado a la Marina en 1844.

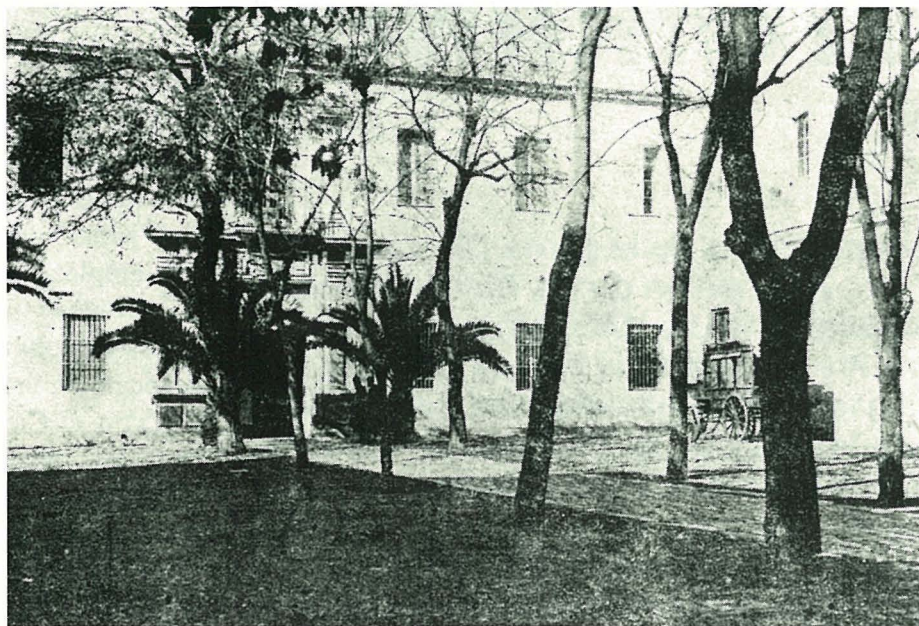
Como recuerdo de la existencia del viejo Hospital de San Carlos, en la plaza de la población militar de San Carlos, frente al panteón de Marinos Ilustres, fue descubierta en diciembre de 1991 una placa conmemorativa fijada en la puerta del antiguo Hospital de Marina. En dicha placa se lee: «Este marco de una puerta centenaria, símbolo permanente de abnegada asistencia social y humana, perteneció al edificio que estuvo aquí ubicado, con las siguientes actividades: de 1785 a 1808, convento de PP. Franciscanos de la Población Militar de San Carlos, construido por Carlos III; de 1808 a 1844, Hospital Militar con ocasión de la Guerra de Independencia; de 1844 a 1981, Hospital de Marina. San Fernando, 1991».

La moderna instalación hospitalaria, heredera del viejo Hospital de Marina y síntesis de la hospitalidad naval en la Zona del Estrecho, luce vigoroso en su actual emplazamiento. Tiene doce plantas y está dotado de 350 camas; ha venido a suplir las carencias del anterior, que contaba con sólo doscientas.

Logros corporativos

Paralelamente a estas efemérides, el Cuerpo de Sanidad de la Armada ve aumentados su recursos tanto humanos como materiales, sobre todo a partir de 1717 con el impulso de Patiño. Sucesivamente se procede a la creación del Cuerpo de Cirujanos de la Marina (1728), a la instalación del Anfiteatro Anatómico de Cádiz y del Jardín Botánico de la misma ciudad (1729), y a la inauguración del Colegio de Cirujanos (1750) —que obtienen derecho al uso de uniforme en 1771— y que será transformado en Facultad de Medicina en 1836. Precisamente en esta fecha los hospitales departamentales quedan a cargo de personal facultativo de la Armada. ■

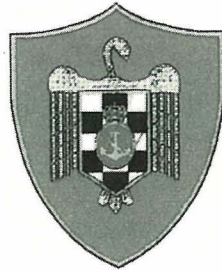
Manuel Martínez Cerro



Fachada del Real Hospital de Marina del Rey. Cádiz.



**ASOCIACION
MILICIAS NAVALES
UNIVERSITARIAS
MNU - IMECAR**



VISITA A LA ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO

Varios miembros de la Junta Directiva de la Asociación de las Milicias Navales Universitarias (MNU e IMECAR) acompañados de nuestro Presidente, Luis Peraza Oramas, nos trasladamos el pasado mes de octubre a Cartagena en visita de cortesía al Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo. Previamente solicitamos al Almirante García de Lomas Ristori audiencia, deseando, aparte de presentarle nuestros respetos, visitar el Arsenal y la Base de Submarinos.

A audiencia se celebró en su despacho oficial de la Capitanía General y a pesar de tener una mañana con mucho trabajo, tuvo tiempo para dedicarnos un buen rato y charlar con nosotros e interesarse por nuestra Asociación y por los proyectos y actividades que teníamos entre manos. Sintió no poder ir a almorzar en nuestra compañía, pues tenía otro compromiso. Agradeció mucho el que hubiéramos ido a visitarle. Nos tenía ya preparada una visita al Arsenal y a la Base de Submarinos.

Al salir del despacho del Almirante, bajamos a saludar al Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo, Contralmirante Lapique Quiñones, que durante su mando del B/E «Juan Sebastián de Elcano», los de Milicia habíamos realizado la travesía de Marín a Cádiz con él. Agradeciéndonos nuestra visita.

En la puerta del Arsenal nos esperaba el C. N. don Federico Benavente, comisionado para acompañarnos en nuestra visita. Después de saludar al Almirante del Arsenal, Vicealmirante Morales Romero, hicimos un recorrido por las instalaciones del Arsenal hasta la Base de Submarinos, donde nos estaba esperando el Jefe de la Base, C. N. don Porfirio Sierra, y tras saludarnos fuimos invitados a visitar la Base con sus instalaciones, aulas, clases de simuladores que emplean para adiestramiento de oficiales y tropa, etcétera. Visitamos un submarino tipo «C 7» y después, en la Cámara de Oficiales, con el Comandante tuvimos una copa, comentándole lo interesante que nos había parecido nuestra visita a la Base.

Al día siguiente nos desplazamos al Centro de Instrucción de Infantería de Marina invitados por

sus mandos, donde su Jefe Accidental, Teniente Coronel don Agustín González de Posada, nos estaba esperando junto con el Jefe Accidental del Tercio de Levante, Teniente Coronel don Javier Elizalde, y otros oficiales de Infantería de Marina.

Antes de visitar las instalaciones del CEIM subimos al Castillo de Galeras, situado sobre el Puerto de Cartagena, desde donde se disfruta de una panorámica de toda la ciudad, del Arsenal, del Puerto y de la Refinería de Escombreras. Con un día completamente despejado, se veía hasta la Manga del Mar Menor,

A la bajada del Castillo nos enseñaron todas las instalaciones del Centro, con explicación de las actividades, tipo de instrucción y

enseñanza que allí se imparte tanto a los reclutas que van a hacer su período de instrucción como a los profesionales. También nos enseñaron los campos de tiro, piscina, comedores, sollados, etcétera, así como la Escuela de Adiestramiento de Perros que utiliza la Policía Naval para sus misiones de vigilancia y lucha contra la droga.

A mediodía, después de tomar unas copas en la Cámara de Oficiales, nos invitaron a almorzar. Al final de la comida hubo palabras de agradecimiento por parte de nuestro Presidente, Luis Peraza, por la amable acogida que nos dispensaron. El Teniente Coronel González de Posada agradeció nuestra visita al CEIM, levantando nuestras copas por España, por S.M. el Rey,

por la Armada y por la Infantería de Marina.

Desde estas páginas que tan gentilmente me brinda el BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL, del Cuartel General de la Armada, quiero hacer llegar, en primer lugar, al Almirante García de Lomas Ristori, nuestro agradecimiento por la estupenda acogida que nos dispensaron, tanto él personalmente como los mandos a sus órdenes que tan amablemente nos atendieron en nuestra visita al Departamento de la Zona Marítima del Mediterráneo. ■

Javier Ulecia Mascias

Vocal de Relaciones

con la Armada.

*Teniente de Infantería de Marina
de la MNU*



Visita al Castillo de Galeras con los mandos de Infantería de Marina

Teniente Coronel Elizalde, Teniente Coronel Ramos, Luis Peraza, Ricardo Vilar, Comandante González, Javier Ulecia, Teniente Coronel González de Posada, Francisco Contreras y José Valenzuela.

UN PROYECTO DE UTILIDAD PARA EL MARINERO

Por Pilar HERAS MIRANDA

La Marina, por su peculiar actividad y por el medio específico en que se desarrolla, requiere también de unos planteamientos especiales a la hora de realizar una programación de Dinamización Socio-Cultural.

Entre las características a tener en cuenta en el ámbito naval por parte de la persona encargada del programa está la del espacio físico; ese reducido hábitat en que deben realizar la convivencia y el trabajo las dotaciones de los buques. Tal condicionamiento hacen ideales los programas de estímulo mental; es decir, aquéllos en los que prima el ejercicio de la imaginación sobre cualesquiera otros componentes del individuo.

El tema

Caben numerosas opciones en este tipo de actividades. Se han llevado a cabo con buen éxito los temas de ciencia-ficción y de experiencias paranormales, como, asimismo, ha sido reiterado en una época «Cuéntame tu Navidad» clásico en las FAS. Pero como novedad en la Armada, quizá tenga buena acogida un programa amplio de naturaleza

geográfica, que si bien ha sido publicado hace tiempo como apto para el Ejército de Tierra, debidamente adaptado puede ser de gran utilidad para el marinero. Las razones de esta actividad se fortifican para el caso concreto de la Armada en base a las siguientes peculiaridades.

1. **El carácter «geográfico» de una singladura (contacto con la naturaleza, cartas, mares, puertos, etc.).**

2. **La diversidad de orígenes de la dotación (gallegos, andaluces, castellanos, vascos...).**

Ese ámbito reducido de un buque, la percepción de un paisaje cambiante y la diversidad regional de la marinería permiten la aplicación de este programa sin exclusión de otros posibles en los que sea la imaginación el principal elemento a destacar.

Ámbito de aplicación

Con la dotación de un buque

El número de asistentes a cada una de las sesiones no conviene que sea superior a cuarenta ni menor de veinte o veinticinco, ya que por sus características de participación del grupo la coordinación sería difícil para un número

PROGRAMACION

EJEMPLO DE PROGRAMACION PARA LOS CUATRO LUNES DE UN MES

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECIFICOS	CONTENIDOS	ACTIVIDADES	MATERIAL
<ul style="list-style-type: none"> - Contribuir al conocimiento general de España a través de sus regiones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Informar sobre el medio físico de una determinada región (riojana, valenciana, catalana, andaluza, etcétera). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Situación y superficie. 2. Líneas de relieve. 3. La red hidrográfica. 4. Contrastes climáticos y paisajes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exposición de los puntos 1 a 3 a cargo del conferenciante. Tiempo: 10 minutos. - Conferencia sobre el punto 4 a cargo de uno de los asistentes. Duración: 15 minutos. - Coloquio entre coordinador, grupo y ponente. Tiempo: 15 minutos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mapa nacional. - Mapa regional. - Pizarra y elementos. - Filminas. - Proyectos.
<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar el sentimiento de unidad nacional mediante la exposición de elementos comunes interregionales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Orientar sobre el conocimiento de la población que se estudia en sus aspectos demográfico, de procedencia y hábitat. - Exponer el tipo de industria existente 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Número aproximado de habitantes y su distribución. 2. La emigración. 3. Dispersión humana rural y concentración urbana. 4. Papel económico y social de la industria. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exposición de los puntos 1 a 3 a cargo del conferenciante. Tiempo: 10 minutos. - Conferencia sobre el punto 4 a cargo de uno de los asistentes. Duración: 15 minutos. - Coloquio entre coordinador, grupo y ponente. Tiempo: 15 minutos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mapa regional con iluminación en puntos significativos. - Cuadros y diagramas. - Cinta de música regional. - Casete.
	<ul style="list-style-type: none"> - Explicar el comercio de la región y su relación con la red de transporte y comunicaciones nacionales. - Resaltar los productos agrícolas de la región. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vocación comercial de la región, factores y condiciones. 2. Transportes: aéreos, marítimos y terrestres. 3. Movimiento de mercancías. 4. Papel económico y social de la agricultura. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exposición de los puntos 1 a 3 a cargo del coordinador. Tiempo: 10 minutos. - Conferencia sobre el punto 4 por uno de los asistentes. Tiempo: 15 minutos. - Coloquio entre todos los asistentes. Tiempo: 15 minutos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mapa nacional. - Mapa regional. - Cuadros y diagramas. - Semillas, granos y fotografías.
	<ul style="list-style-type: none"> - Informar sobre la distribución de Unidades militares en la región y actividades de cada una de ellas. - Expresar la incidencia del turismo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Unidades y Centros en las distintas provincias de la región. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exposición de los puntos 1 a 3 a cargo del coordinador. Tiempo: 10 minutos. - Conferencia recapitulación a cargo de uno de los asistentes. Duración: 15 minutos. - Coloquio entre todos los asistentes. Tiempo: 15 minutos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mapa regional con iluminación en puntos significativos. - Casete. - Cinta música militar. - Proyección película relacionada con actividades turísticas de la región.

FICHA DE EVALUACION

Fecha	
Actividades propuestas:	Actividades realizadas:
Objetivos pretendidos:	Objetivos logrados:
Problemas que se han encontrado en el desarrollo de la actividad:	
Valoración personal:	
Sugerencias:	
Observaciones:	

más alto y la elección de conferenciantes poco factible si los asistentes son pocos.

Posibilidades de ejecución

La ejecución de éste o similar programa es viable por cuanto la formación básica del marinerero debe ser uniforme (EGB en todos los casos). Se puede hablar a un grupo no seleccionado previamente, empleando un nivel aceptable de vocabulario y de conceptos, sin que se dé el fenómeno de que los más no se enteren y los menos se aburran, como podría ocurrir en otro tipo de temática.

Información y difusión

Para llevar a cabo cualquier tipo de actividad con los marinereros se hace realmente imprescindible realizar una intensa labor publicitaria para que la información de la actividad llegue a todos. Pero, cuidado, es necesario hacerlo de forma atractiva, con garra; de nada sirve poner una fotocopia de un papel en blanco y negro. Se hacen fundamentales los dibujos marcando perfiles y utilizando colores que capten la atención e inviten a leer. La amenidad y la estética tienen que ser la base de su realización. En cada anuncio que se ofrezca hay que derrochar habilidad y poner en marcha el sentido artístico suficiente para ordenar y armonizar letra y dibujo.

Estoy segura que dentro del colectivo de marinereros que componen la dotación de un buque siempre existen algunos jóvenes a los que les gusta la caricatura o el dibujo; atención, pues, para captar a los que tengan alguna habilidad específica para ponerla al servicio de todos y así se irán sumergiendo en la realidad socio-cultural de su entorno.

Después de cada sesión es conveniente rellenar una ficha de evaluación que, naturalmente, es muy personal. Arriba se adjunta un modelo. ■



CON VETERANOS EN CARTAGENA



Es un honor para este BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL poder traer a sus páginas a aquellas personas que han consagrado su vida laboral al servicio de la Armada. Hoy toca que lo hagamos con los veteranos que se encuentran destinados en la Jefatura de la Zona Marítima del Mediterráneo. Se trata de Fermín Ferrer Rodríguez, funcionario civil del Cuerpo General Administrativo, que está destinado en el Negociado de Marinería; Angel García Navarro, Oficial de Arsenales; Ginés Conesa Martínez, Oficial de Arsenales; Carlos J. Coloma Tuelles, Oficial de Arsenales; José Llamas Rodríguez, funcionario civil del Cuerpo General Administrativo destinado en la Asesoría Jurídica; Jesús Aldeguer Ríos, Sección de Operaciones en Capitanía General, y Francisco Llamas Rodríguez Secretario del Jefe de Estado Mayor.

DON Fermín Ferrer Rodríguez embarcó el día 2 de febrero de 1957 en la Sección de Personal como Cabo Especialista y se quedó en este destino hasta 1959, en que se hizo una convocatoria para cubrir plazas de Cabos Amanuenses que quisieran pasarse a funcionarios de la Maestranza. El se pasó y se quedó en el destino que desempeñaba, y en el que sigue. Recuerda que, en aquel entonces, era Ministro de Marina el Almirante Abárzuza y Capitán General el Almirante Mendizábal. Piensa que «todo lo que ha pasado es bueno», y nos dice que se ha llevado bien con todos los jefes que a lo largo de estos años ha tenido.

Recuerda que, siendo recluta, la primera vez que salía a la calle se encontró sin mechero ni cerillas para encender un pitillo, así es que se acercó a un grupo de señores que se encontraban en la mesa de una cafetería de la calle Mayor y dirigiéndose a uno de ellos le dijo: «Maestro, ¿me da usted fuego?». Otro de los contertulios le dijo: «Sabes que estás pidiendo fuego a tu Capitán General...». Y él le contestó muy convencido: «¡Venga ya...!».

La verdad es que se trataba del Almirante Mendizábal, que además de darle fuego no le aclaró que aquello era verdad.

DON Angel García Navarro entró en el mes de junio de 1954 como cocinero, y así estuvo dieciséis meses; luego, en 1960, ingresó en el Arsenal como albañil. Recuerda como anécdota curiosa que un día tuvo que ir a pintar en la Prisión Naval y coincidiendo con el relevo de la guardia, el Cabo entrante y saliente contaron los reclusos y vieron que había dieciocho; con este número se hicieron la entrega de la guardia. Luego el entrante comprobó que sólo había diecisiete, así es que buscaba por todas partes al «preso que se había fugado» sin encontrarle. Al final se pudo aclarar la situación.

DON Carlos Juan Coloma ingresó en el ramo de Ingenieros del Arsenal en el año 1952; como sólo tenía diecisiete años le veían muy joven para hacer el trabajo, pero consiguió que se lo encargaran y lo hizo bien. Posteriormente «hizo la mili». En 1955 se presentó para pasar de Operario de Segunda a Operario de Primera de la

Maestranza. Entonces se ganaba poco y el paso de un grado a otro era de 2.000 pesetas, muy importantes para él, pues se quería casar. Como no llevaba el tiempo reglamentario el ascenso, se le retrasó dos años, pues hasta ese momento no se pudo examinar. Nombrado el destino a primeros de mes, se preocupó de que en la Habilitación le metieran en nómina el día 30 para poder enseñar a su novia el nuevo sueldo y proponerle marcar ya la fecha de la boda. Lleva ya veintiocho años en la carpintería de «esta santa casa», nos dice, sonriente, refiriéndose al edificio de la Jefatura de la Zona Marítima.

DON Ginés Conesa ingresó en 1956 como marinero, cumpliendo el 26 de septiembre de 1958 su servicio militar e ingresando como funcionario eventual el día 4 de octubre de este año; luego le hicieron fijo. Posteriormente ingresó en la Maestranza como Oficial de Arsenales en el ramo de Ingenieros. Piensa que todos los mandos le han tratado bien.

Recuerda con mucho cariño al Almirante Morgado. Un día éste le encargó poner en un despacho una caja fuerte. Sabiendo que el Almirante era una persona meticulosa, le preguntó a qué altura la colocaba, y él le dijo: «A la altura de los ojos». Como vio que le tomaba a él como modelo, y siendo de baja estatura, le aclaró: «A la altura de los ojos... de una persona normal».

DON José Llamas ingresó en el Cuartel de Instrucción de Marinería el año 1952, y al salir como marinero fue destinado a un patrullero. En 1956 fue contratado fijo como Oficial de la Maestranza, luego se le nombró administrador Segundo y posteriormente pasó al Cuerpo General Administrativo. Casi siempre ha estado destinado en Capitanía y recuerda al Comandante de Infantería de Marina don César Ratón. El fue quien le destinó a la Secretaría de Justicia, donde lleva ya treinta y nueve años. «Con carácter forzoso», nos dicen, sonrientes, sus compañeros. Tiene también un recuerdo para el entonces Comandante de Infantería de Marina don Juan Gutiérrez Montes. Este había sufrido una caída y venía al destino con dos costillas rotas. Cuando don José vio que un compañero del Comandante le

iba a dar un abrazo muy efusivo, no lo dudó y se interpuso entre los dos.

DON Jesús Aldeguez Ríos ingresó en la Base de Submarinos como personal laboral el día 22 de mayo de 1942, luego de aprendizaje, con dieciséis años, en el ramo de Artillería del Arsenal. Más tarde regresó a la Base de Submarinos como fresador, de allí pasó al Taller de Electricidad y, por último, se quedó como Delineante de Primera. De la Base de Submarinos se trasladó a la Sección de Operaciones en Capitanía General, donde lleva ya treinta y cuatro años. Suma, en total, cuarenta y siete años de servicio.

Como anécdota recuerda una del entonces Capitán de Infantería de Marina Gorordo, hombre muy activo. Descolgó el teléfono de un pasillo al sonar éste, sin esperar a que lo hiciera el marinero del destino. Una voz dijo: «Oye, soy el Almirante...». El Capitán contestó: «Almirante, soy Gorordo; dígame...». Hubo un largo silencio. Luego la misma voz aclaró: «Mi Capitán, soy el marinero que está con el Almirante...».

DON Francisco Llamas lleva ya treinta y siete años de servicio. Empezó en los Almacenes de Material Americano y de allí pasó a la Algameca. Posteriormente se incorporó al Estado Mayor de la Capitanía General, a la Sección de Logística, en donde estuvo quince años. Siendo Jefe de Estado Mayor el Contralmirante don Juan Antonio Moreno, le preguntó si quería ser su secretario, destino que aceptó encantado.

Nos cuenta don Francisco que es un destino en el que nunca se puede decir «no sé». El secretario tiene obligación de saber todo. Hay frases que permiten ganar tiempo: «Voy a preguntar», «algo he oído...». Su padre, que todavía vive, fue su maestro, ya que es Capitán de Oficinas, retirado, y muy conocido en la Armada. «Algo que he aprendido de él es que el secretario debe ser discreto: ni ve, ni oye y, sobre todo, no lo cuenta.»

Una hija le preguntó una vez si eso era verdad, si «tal barco» iba a llegar ese día. El contestó con el clásico «no sé», y la hija le dijo: «No me digas que no, si lo dice la prensa...».

Ha estado de secretario de trece Almirantes. ■

¡EMERGE EL ENIGMA DE LAS PROFUNDIDADES!

EL ARMA SUBMARINA

EN Cartagena, ciudad de enorme tradición naval, se encuentra la Base de Submarinos, dentro del Arsenal Militar. Esta vez deseamos recoger la opinión de diferentes mandos y dotaciones. El Comandante de la Flotilla era nuevo y los buques habían hecho diferentes salidas a la mar. Luego se nos ampliaron las posibilidades, y las aprovechamos recogiendo nuevas noticias sobre el Simulador Táctico.

Charlamos con el Comandante de la flotilla de submarinos

El C. N. Porfirio C. Moreno Sierra nos cuenta que su misión es tener los submarinos listos para salir a la mar para cumplir la misión que les pudiera ser encomendada. Otra responsabilidad directa del Comandante es la dirección de la Escuela de Submarinos, atendiendo al adiestramiento de las dotaciones y a la formación de nuevos submarinistas, Oficiales, Suboficiales y Cabos.

Por otra parte, es también Jefe de la Base y como tal debe tenerla siempre a

punto para prestar el apoyo para que los submarinos cumplan su misión fundamental. Entre otros cometidos debe atender al alojamiento de las dotaciones, a los compresores para carga de aire de los buques, a los grupos de carga de baterías; en definitiva, debe atender todo lo relacionado con el apoyo logístico a las unidades.

Considera que al tener la responsabilidad de la Base de Submarinos le corresponde la programación y cumplimiento de las misiones asignadas a la flotilla, así como el adiestramiento de las dotaciones.

El C. N. Moreno nos comenta que tener «tres gorros» supone un cambio de actividad diaria, aunque la mayor parte del tiempo la dedica a la flotilla de submarinos.

Es responsable además del *Subopauth* (Submarine Operation Authority), que existe en todos los países de la OTAN y que lleva la coordinación de todos los submarinos occidentales, de manera que no exista riesgo de interferencia tanto en sus tránsitos como en sus patrullas.

La carencia de personal profesional se palía dando cursos monográficos a los marineros de reemplazo sobre determinados servicios o instalaciones. El personal

del submarino es todo profesional, excepto cuatro marineros de reemplazo.

Por otra parte, se intenta ilusionar a los oficiales jóvenes mediante el acercamiento y conocimiento de este arma, a fin de promover vocaciones para embarcar en los submarinos. Estos han participado a principios de año en los ejercicios combinados más importantes de la OTAN, así como en bilaterales y trilaterales. Se intenta por todos los medios estar presente en todos los ejercicios. Nos comenta el Comandante que en el mes de febrero dos submarinos participaron en aguas de Sicilia con submarinos de cuatro naciones. Asimismo se realizan ejercicios con las Fuerzas de Superficie de la Flota. En estos momentos se está en pleno planeamiento del ejercicio TAPON, que tendrá lugar en el mes de junio, en el que participa prácticamente toda la Flota. Como se ve, hay muchas actividades, afortunadamente.

En cuanto a la utilidad del Arma Submarina, piensa que en estos momentos ha visto incrementar el interés general hacia ella, ya que es en las situaciones de crisis cuando puede rendir al máximo, al tratarse de un arma muy versátil. Existen submarinos en las Armadas de cuarenta y cinco naciones. ■

IMPRESIONES DE LOS COMAN

«SIROCO» (S-72)

HAY pocos destinos en la Armada y fuera de ella en los que una sola persona ejerza tanta influencia como la del Comandante de un buque de guerra sobre su dotación. En el caso de los submarinos es aún mayor.

En los submarinos la dotación trabaja con la desventaja de no poder participar activamente en una acción. El único que ve el mundo exterior, un buque, estado del tiempo, etcétera, es el Comandante. El es el que tiene todas las facultades de decisión, de él parten las iniciativas, etcétera. No obstante, no hay otro buque donde dependamos más unos de otros. Por eso, una de las principales características de la vida a bordo es el trabajo en equipo.

Es el Comandante el que tiene que asegurarse que sean los mejores hombres los que marquen la pauta sobre los menos iniciados. De todos son conocidas las difíciles condiciones de la vida a bordo de un sub-

marino. La falta de espacio vital, la falta de intimidad durante el tiempo libre, la escasez de agua, la monotonía y la rutina hacen aparecer un tipo de personas de características especiales y una relación mando/subordinado no siempre bien comprendida.

Existe una disciplina basada en la capacidad de convencer y en la comprensión. Son muy raros los arrestos a bordo, pero si existieran no habría sitio donde cumplirlos y hacerlos al regresar a puerto perderían parte de su efectividad pues han podido pasar meses.

La noche y el día a bordo suelen confundirse y hay que hacer todo lo posible para diferenciarlos día a día. Cuentan los viejos submarinistas que un Comandante de submarino, en vista de que todos los ejercicios con barcos de superficie siempre se programaban en horas nocturnas, decidió cambiar las horas. Cuando realmente eran las doce de la noche a bordo, eran las doce de la mañana. Lo que no cuentan es si el experi-



«GALERNA» (S-71)

LA silueta dorada de un submarino emerge sobre el uniforme azul del Capitán de Corbeta Pedro Pemartín Sirvent como la mayor de las condecoraciones que un militar puede recibir, no en vano convertirse en submarinista ha sido para él una pasión y una meta desde cuando opositaba para ingresar en la Armada.

Para este profesional de la Defensa, como para muchos de sus compañeros, el Arma Submarina es algo más que una especialidad profesional. Es una forma de entender la Armada y una manera de vivirla completamente distinta a la de los buques de superficie. Compartir durante días y días un reducido espacio, encerrados en un tubo metálico sin ver la luz del sol, acorta distancias entre los miembros de la dotación y hace aflorar la amistad y el compañerismo.

«El elemento humano –comenta el Capitán de Corbeta Pemartín– es esencial en este tipo de buques, donde los especialistas son una exigencia, y su compenetración, un componente indispensable para el éxito de las misiones que le son encomendadas».

Las profundidades del mar, por donde navegan los submarinos, son testigos mudos de las operaciones de inteligencia y vigilancia que realizan, en las que nunca falta el factor ries-

go, por más que los submarinistas intenten minimizarlo.

Sus cometidos pasan inadvertidos en la mayoría de los casos por la propia naturaleza de las misiones que llevan a cabo, cuyo éxito depende en buena medida de la discreción con que se realizan. El carácter secreto de otras operaciones hace que la labor de los submarinos esté exenta de la espectacularidad que en ocasiones acompaña la actuación de los buques de superficie, y ello se puede convertir en un hándicap a la hora de su valoración y reconocimiento por quienes tienen en sus manos la potestad de potenciar el Arma Submarina.

«La incorporación de los submarinos “Siroco” (S-72) y “Tramontana” (S-74) a misiones de vigilancia del embargo a Serbia en aguas del Adriático –apunta el Capitán de Corbeta Pemartín– ha supuesto un nuevo aliciente para todos aquellos que ostentamos sobre el uniforme el distintivo de Submarinos. Ahora también nosotros podemos participar en misiones internacionales, uno de los objetivos de nuestras Fuerzas Armadas, y además lo podemos hacer desde el medio que más nos gusta. Todos los que servimos en el Arma Submarina llevamos años realizando misiones altamente comprometidas, pero siempre pasan inadvertidas, y así

debe de ser, por su propia entidad. Esta oportunidad de participar en una misión internacional, bajo el agua, puede hacer que las vocaciones submarinistas florezcan de nuevo frente a los múltiples atractivos que hoy en día tiene el Arma Aérea y las modernas unidades de la Flota, tanto por sus misiones como por su material, y que aquellos que por cansancio o rutina comienzan a flojear, se ilusionen de nuevo.»

Pedro Pemartín Sirvent ha hecho realidad uno de sus sueños: llegar a ser Segundo Comandante de un submarino, el «Galerna» (S-71). Desde su actual destino, rememora su trayectoria como submarinista:



DANTES DE LOS SUBMARINOS



mento tuvo éxito, pero lo que sí demuestra es que durante la navegación en inmersión hay que crear artificialmente esa sensación.

Otra sensación que se pierde a bordo de un submarino es el día de la semana. Todos son iguales, no hay fines de semana ni festivos. Hay que tratar de diferenciar los domingos del resto de los días. La lectura del Evangelio, un aperitivo o una comida especial marcarán esa diferencia. Las buenas películas de vídeo se guardan para ese día, tratando en todo momento de romper la monotonía.

Durante las largas patrullas hay que hacer gala de imaginación y recursos. Hay que programar adiestramientos diarios sin que se conviertan en rutina y programar actividades para el tiempo libre. Los campeonatos de dominó, mus o ajedrez son fáciles de organizar. Depende de la dotación el preparar otras actividades más imaginativas. El Trivial o el periódico de a bordo son buenos ejemplos de lo que digo. Hay que llevar a bordo una buena biblioteca y videoteca. Leer es una actividad barata y de muy buenos rendimientos.

No quiero dar la impresión de que el destino a bordo de los submarinos sólo son penurias y malas condiciones de habitabilidad. El estar destinado en un buque de estas características es un orgullo para toda la dotación. La estabilidad familiar, la camaradería, el trato diferente obligado por las especiales condiciones de espacio a bordo y el espíritu de equipo, son algunas de las ventajas que hacen que podamos mantener, con ciertas dificultades, las vocaciones submarinistas de Oficiales, Suboficiales y Cabos.

Resumiendo, en un submarino hay tres cosas esenciales: la disciplina, el adiestramiento continuo y la imaginación en el tiempo libre son las columnas sobre las que se debería basar un Comandante para que un buque fuese eficaz. Son, pues, las cualidades, no sólo técnicas o profesionales, sino las militares y humanas para conseguir que la dotación sea un equipo coordinado y trabajar todos en la misma dirección. ■

**C. C. Comandante
Jaime Muñoz-Delgado Díaz del Río**

«Después de salir de la Escuela Naval esperaré con ilusión el día en que pudiera hacer esta especialidad. Por fin, en 1985 comencé el Curso de Submarinos. Después de pasar tres años de mi vida en buques de superficie, pisaba por derecho propio la Base de Submarinos, tantas veces visitada cuando era niño para recibir a mi padre, submarinista como yo, o simplemente para acompañarle, pues cualquier motivo me parecía bueno para ver esos estilizados barcos negros que tanto me atraían.

Tras el curso comencé una nueva andadura profesional al ser destinado al submarino "Delfín" (S-61), donde permanecí por espacio de tres

años y medio. El espíritu de sacrificio de la dotación de este pequeño submarino, su ilusión y su modo de hacer las cosas, me subyugaron, me "engancharon", como se dice ahora, y me llevaron al convencimiento de que no había errado en mi elección. Había demostrado que ser submarinista no era el capricho de un niño o la continuación de una tradición familiar, sino el fruto del esfuerzo y la vocación de un hombre.

La vida sigue y tuve que dejar este buque, pasando destinado al "Tramontana" (S-74), un submarino más grande y moderno, con un equipo humano tan extraordinario como el de la dotación del "Delfín".

Haciendo balance de mi vida profesional, ahora que todo parece indicar que cambiaré los destinos de mar por despachos, me llena de orgullo poder decir que el único tiempo que he estado desembarcado desde que salí de la Escuela Naval han sido los siete meses que duró el Curso de Submarinos y los ciento noventa y ocho días que estuve de baja por el accidente que sufrí mientras inspeccionaba un mercante, cumpliendo el embargo decretado por Naciones Unidas a Irak con motivo de la invasión de Kuwait. No siempre he estado en submarinos, pero no puedo negar mi predilección por estos buques. Si me preguntaran ¿qué destacaría de los submarinos?, diría, sin dudarlo, sus hombres; las dotaciones son y serán el principal factor de la fuerza submarina. Ellos hicieron posible su creación en el pasado con

ilusión, fe y espíritu de sacrificio. Hoy los que estamos en ella luchamos por mantener el espíritu que nos transmitieron los que nos precedieron y preparar el camino para las futuras generaciones de submarinistas. En el futuro ellos recogerán el testigo y continuarán engrandeciendo el Arma Submarina.

La pasión no me ciega en absoluto al proclamar, desde mi humilde punto de vista, la necesidad de que la Armada española potencie el Arma Submarina. El embargo a Serbia y la eficacia demostrada en innumerables misiones avalan esta tesis.

Al margen de sus indiscutibles valores como Unidades de la Armada para la consecución de sus objetivos, los submarinos son escuela de hombres y escuela de profesionales, dada la polivalencia con que dota a sus miembros. Sirva como botón de muestra mi propio caso: en mis años como submarinista he desempeñado los destinos de Aproximamiento, Electricidad, Jefe de Armas y Jefe de Operaciones.

Para mí es un privilegio poder servir a mi país y a la Armada desde el Arma Submarina. No obstante, mi satisfacción será completa el día en que pueda incorporar a mi hoja de servicios el destino de Comandante de un Submarino, porque sería el epílogo feliz al libro de mi vida como submarinista. Pero aunque ese capítulo no llegase nunca a escribirse, seguiré sintiendo y pensando como submarinista.» ■



«NARVAL» (S-64)

SU Comandante, el C. C. José María Pelluz Alcantud, tomó el mando el 24 de mayo de 1993 y en octubre de ese mismo año el submarino pasó a la situación de inmovilización por haber finalizado el período global de utilización entre Grandes Carenas, que está fijado en cinco años como máximo.

«El día 1 de noviembre de 1993 estaba previsto comenzar las obras de Gran Carena, que con una duración de doce meses restituyeran las condiciones de seguridad y operatividad que requieren este tipo de buques, pero condicionantes de tipo económico obligaron a posponer su comienzo hasta noviembre de 1994.

Durante este período de inmovilización se ha pretendido cooperar con el resto de unidades del Arma Submarina, de tal forma que todo el potencial material y humano del submarino pudiera ser utilizado sin que perdiera un ápice de su valor, manteniendo a la vez la preparación profesional y el adiestramiento necesario de todos los miembros de la dotación con vistas al siguiente período operativo.

Durante las obras de Gran Carena está previsto realizar el desmontaje, recorrido, reparación y rehabilitación de todos los equipos y componentes del interior del buque, así como de toda la superestructura, planchas del forro exterior, tanques de regulación, tubos lanza-

torpedos exteriores, timones de buceo y vertical, ejes, hélices, periscopios, mástiles, etcétera, y de todo aquello del exterior del buque que no vaya soldado al casco resistente.

La necesidad de efectuar la Gran Carena es consecuencia de la peligrosidad del medio en que nos desenvolvemos, donde las fuertes presiones a que se ve sometido el exterior del submarino hace necesario tener una gran confianza en el funcionamiento correcto de todos sus mecanismos de propulsión, así como en las válvulas de comunicación con el exterior, no sólo en situaciones de funcionamiento normal, sino también ante emergencias, donde la respuesta de estos elementos debe ser en algunos casos superior a lo normal.

El control exhaustivo de estas obras por parte de toda la dotación supone una de las bazas más importantes para conseguir las condiciones de plena fiabilidad y operatividad del submarino para los próximos años.

Por todo esto la dotación siente una gran motivación para que todos los trabajos previstos durante estas obras se realicen correctamente, lo que les lleva a efectuar un seguimiento meticuloso de la evolución que van experimentando los diferentes equipos y servicios durante los recorridos que se ejecutan en los talleres del Arsenal Militar de Cartagena y la Empresa Nacional Bazán.

Así pues, ésta no es una etapa de descanso, simplemente es un período distinto al de operatividad, donde cada uno de nosotros tenemos la responsabilidad de conseguir al final de la inmovilización que el buque responda a las exigencias de eficacia y operatividad que la Armada espera de él en los próximos cinco años, pudiendo observar con orgullo que la alta moral de la dotación y la eficacia con que están llevando a cabo todos los trabajos y programas que se han planeado a corto y medio plazo van a contribuir a que dentro de poco tiempo, con la ayuda y predisposición del Arsenal Militar de Cartagena y la Empresa Nacional Bazán en cumplir los plazos y compromisos adquiridos, podamos estar de nuevo navegando en las profundidades, en el ambiente de compañerismo, disciplina y vocación que reza nuestro himno submarinista y, como siempre, llevando a la Virgen del Carmen en nuestros corazones, para que en el silencio de esas profundidades nos ilumine para cumplir lo mejor posible las misiones que nos encomienden.» ■

EL día 4 de noviembre de 1993 tomé el mando del submarino «Tonina» (S-62), en relevo del C. de C. don Pedro Giner Lara. Para mí, ese día se hacía realidad el sueño que todo Oficial de submarino desea ver cumplido: mandar un submarino.

Durante este año y pico que llevo de mando he podido disfrutar por muchas razones, pero principalmente por haberme encontrado un barco recién salido de Gran Carena (un año antes) y con «Madre», como decimos cuando el barco tiene ese toque especial de los magníficos Comandantes que me han precedido; y tener una dotación llena de buenos profesionales que conocen perfectamente lo que es un submarino, con los que el Comandante se siente identificado y seguro. Unas navegaciones que han permitido «hacerme» completamente con el barco, y a la vez hemos tenido la suerte de conocer algo de Inglaterra.

Durante este tiempo hemos participado, unas veces como colaborador y otras en beneficio propio, en ejercicios de todo tipo, tales como:

— BOST (Reino Unido). Calificación Operativa de Unidades del Reino Unido y Holandeses, en aguas del Canal de la Mancha.

— OVAS propia, alcanzando nivel operativo para el combate.

— CALOPCO (Calificación Operativa para el Combate) de varias unidades de la Flota en aguas de Cádiz.

— ALBERGUEX Con el Grupo Alfa y Delta, en proximidades de Cádiz y mar Balear.

— Ejercicios con Buceadores y Unidades Especiales (españoles y de Estados Unidos).

— Ejercicios con otros submarinos de la Flotilla.

— Lanzamiento de Armas: torpedos y minas.

Gracias a Nuestra Señora la Santísima Virgen, bajo sus advocaciones de Virgen del Carmen y Caridad, todas las navegaciones se han podido cumplir según lo programado. Aunque hayamos tenido algún susto por fallo del material, lo que nos mantiene alerta por encontrarnos en un medio hostil; sin embargo, gracias a la pericia de la dotación se ha reaccionado a tiempo y en forma

AD VTRVMQVE PARATVS



DANTES DE LOS SUBMARINOS

«MONINA» (S-62)



correcta, solucionándose los problemas sin mayor trascendencia.

Hemos tenido la inmensa suerte de visitar el Reino Unido durante los ejercicios BOST. Durante tres semanas estuvimos bajo el control operativo de una autoridad inglesa, efectuando ejercicios en aguas del Canal de la Mancha. Una gran experiencia para el Comandante y la dotación, pues se navegaba en inmersión en aguas restringidas (menos de 60 m.) con fuertes corrientes (hasta tres nudos), niebla y tráfico constante. Pero lo mejor de todo, fueron los cuatro fines de semana en puertos ingleses, tres en Portland (Weymouth) y uno en Dartmouth en visita oficial a la Escuela Naval Inglesa (Britannia Naval College). Creo sinceramente que todos disfrutamos, pues pudimos visitar Londres, una ciudad que no creo podamos olvidar. Por otra parte, nuestra entrada en Dartmouth supuso un hito histórico, ya que desde el tiempo de la Gran Armada, en que por avería fue apresado e internado el Navío «Nuestra Señora del Rosario», ningún otro barco español había entrado en dicho puerto.

La vida a bordo es muy tranquila y creo que el ambiente es bueno por varias razones, de las que destacaré las siguientes:

Primera y fundamental, la gran humanidad y la profesionalidad de todos, desde el primer Oficial hasta el último Mari-

nero, que se refleja en una muy fácil convivencia.

Segunda, la achaca a la escasez de personal, que hace que la dotación vaya a dos vigilancias, lo que supone aprovechar los ratos libres para descansar.

Tercero, a lo magníficamente que se come a bordo, a pesar de las penurias y falta de espacio, donde nuestros sufridos cocineros hacen milagros.

Pero en este tiempo no todo ha sido perfecto, y me refiero con esto a las enfermedades de familiares de miembros de la dotación, cuyo sufrimiento hemos vivido y que gracias a Dios y la Santísima Virgen en algunos casos y, por desgracia, no en todos, se han solucionado.

Hay dos cosas que preocupan a este Comandante: la primera es, por supuesto, la seguridad del submarino y el mantener éste en perfecto estado de adiestramiento; pero hay una segunda, que es más importante y puede influir enormemente en el estado general del buque, y en el estado de ánimo y moral de la dotación y, por supuesto, que ha sido mi principal preocupación durante el mando el que la dotación se encuentre a gusto en nuestro submarino y que, dentro de lo que el servicio permite, no haya problemas familiares, o al menos intentar solucionarlos de la mejor manera. ■

**C. C. Luis Navia-Osorio
Rodríguez de Aballe**

EL SUBMARINO

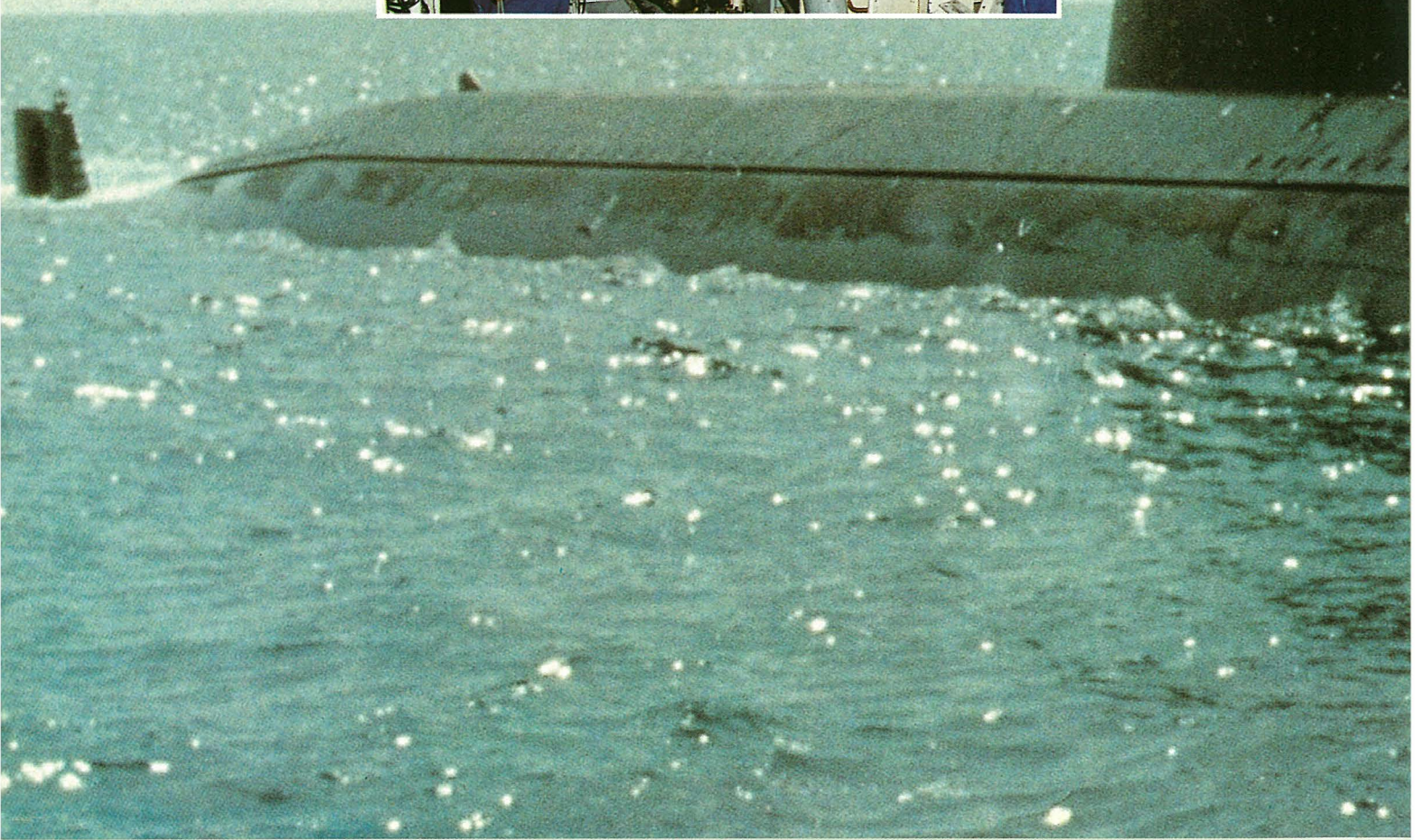
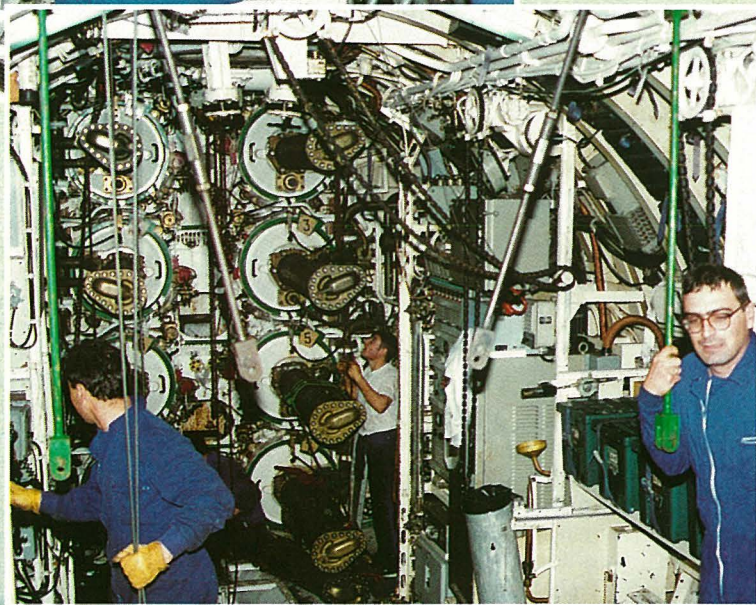
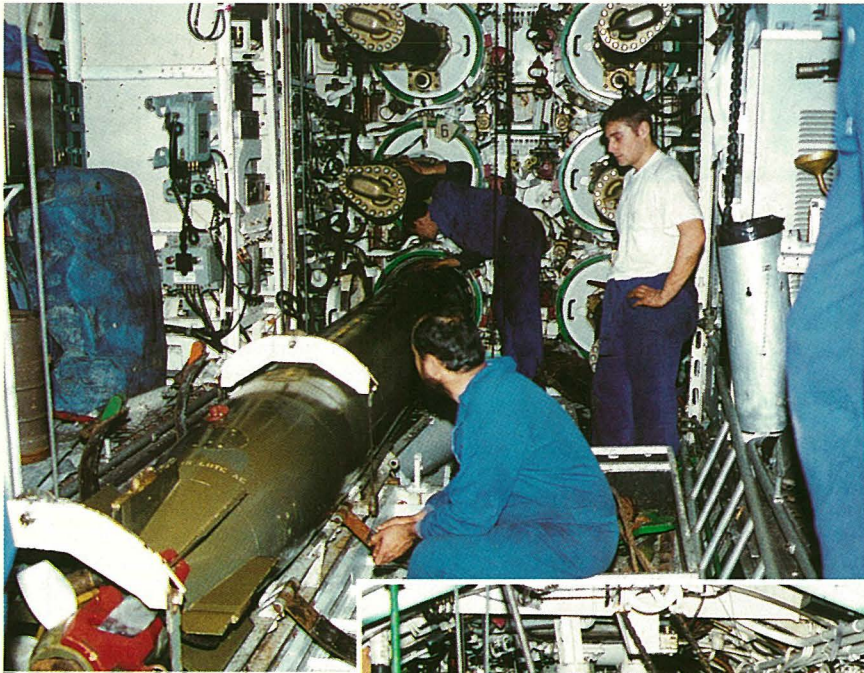
«Aún no despunta el alba cuando en el muelle resuenan voces de mando. «¡A sus órdenes, mi Segundo; sin novedad! ¡Que embarque el personal!» La tripulación comienza a introducirse por un agujero oscuro. Al fondo existe una luz, es la boca de un monstruo de acero negro que los engulle con fruición: «el submarino». Tienen por delante una hora de pruebas, repasos y preparaciones. Después, y en el mayor de los sigilos, sin perturbar apenas la superficie de la dársena, el submarino enfila la bocana del puerto. Cuando las primeras luces del día reverberan sobre el mar, tan sólo unos remolinos y unas burbujas son exigüos testigos de la presencia de este extraño ser de las profundidades.

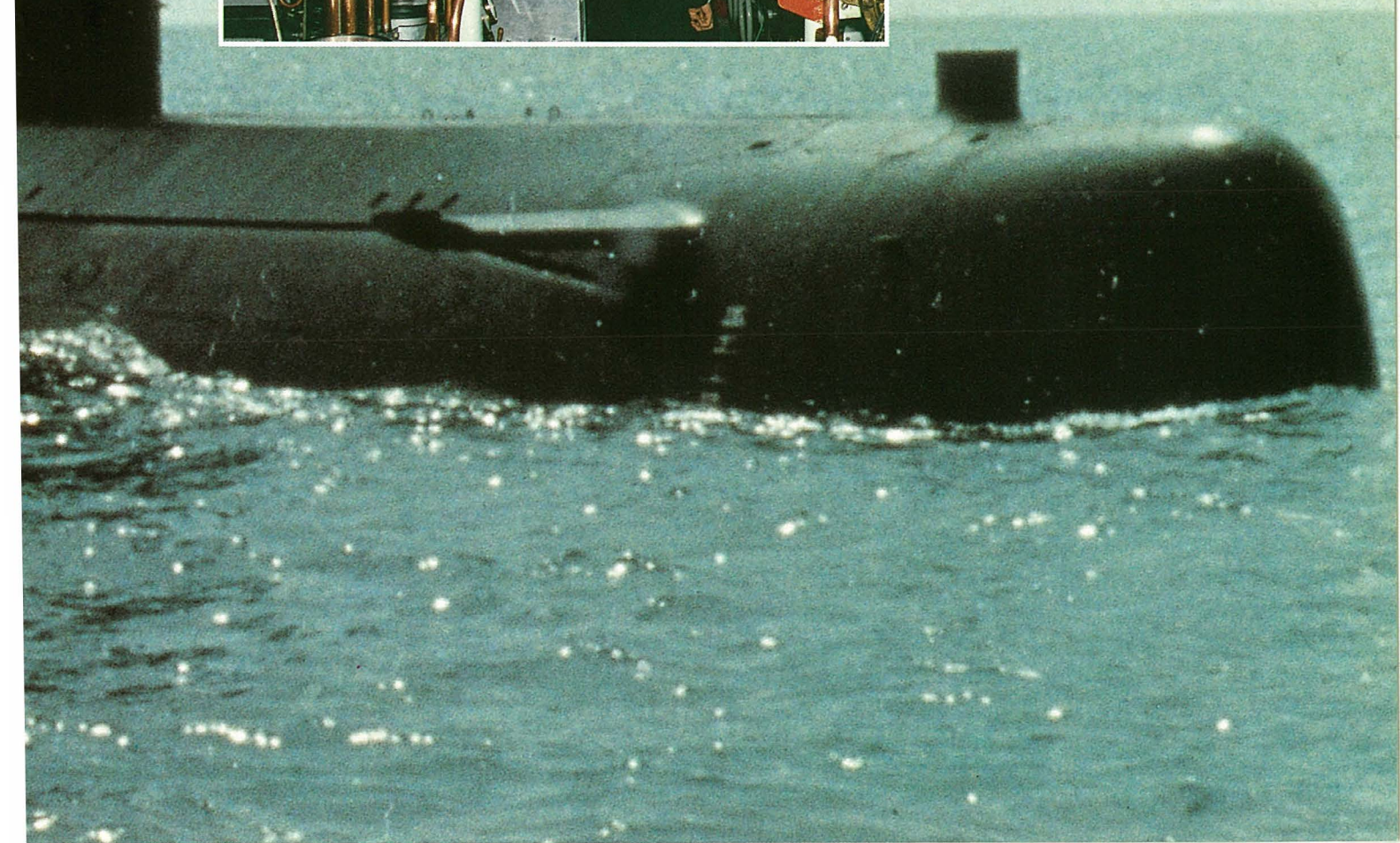
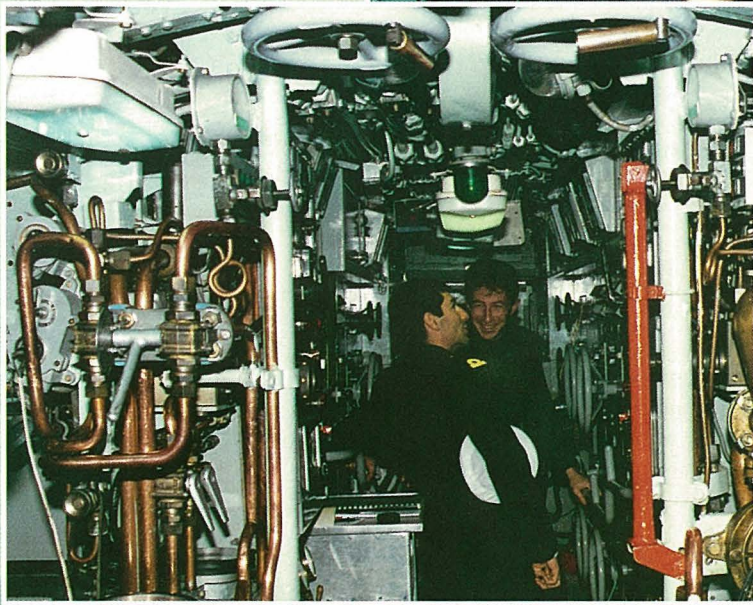
Es curioso, pero cuando los conocidos preguntan y tú contestas, ¡sí, yo soy submarinista!, la inmensa mayoría de las personas lo asimilan con buceadores; una vez aclarado que lo nuestro son los submarinos, la primera pregunta es: ¿y qué se ve en el fondo? A lo que hay que aclarar que esto no es como en las películas, ya que los submarinos no tienen ni ventanas, ni «ventanitas», ni ojos de buey. Con lo que la desilusión se dibuja en sus ojos. Triste es, de todas formas, el desconocimiento que tiene el español sobre sus Fuerzas Armadas y las misiones que éstas desempeñan.

También resulta un tanto sorprendente para nosotros la aversión, un cierto temor e incluso algo de claustrofobia que las personas en general creen que experimentarían si se «meten en la lata». Los submarinistas le tenemos un gran respeto, pero pertenecer a esta élite, dentro de la élite que es la Armada, nos llena de un cierto orgullo; y es para nosotros un gran honor.

Después de muchos años en buques de superficie, embarqué en submarinos y la experiencia ha sido (y sigue siendo) muy gratificante. Es un mundo diferente. La amistad, la camaradería y el roce entre la tripulación obviamente es más estrecho que en cualquier otra dependencia y, aun sin perder el respeto y la disciplina, somos en realidad una gran familia en la que todos trabajamos por el bien de la comunidad y para llevar a buen término las misiones que se nos encomiendan. Hemos de tener en cuenta que un error cometido por uno solo de nosotros nos traería problemas a todos los demás. Gracias al alto grado de profesionalidad, de preparación y desvelos de toda la tripulación, este tipo de acacimientos son raros. ¡Viva el Arma Submarina! ■

C.º (V) T. O. Martín Sanz Duboy





«MARSOPA» (S-63)

EL embarque en Submarinos para el Profesional de las Fuerzas Armadas constituye una forma especial de contribuir a la Defensa Nacional, debido a la sensación de formar parte de una Unidad de élite, tanto por el tipo de misiones que se le encomiendan como por la forma de operar del submarino, normalmente en solitario, sin depender de otras unidades para el desarrollo de la misión.

Por este modo de operar especial, se suelen hacer muchas singladuras seguidas, consiguiendo que barco y dotación formen un todo. Prueba de ello es que cuando un submarino lleva diez días en la mar todo funciona mejor que en puerto.

El saber que se opera independiente y el submarino debe en la mar valerse por sí solo, hace que su dotación sienta la necesidad de tener «confianza» en que cada uno de sus miembros sepa perfectamente lo que tiene que hacer en cada momento.

Por el riesgo intrínseco de este tipo de unidades, esa «confianza» es fundamental para saber que estamos todos un poco en manos de todos. Si a esto se añade el hecho de que el espacio es reducido y, por tanto, el trato entre unos y otros es más cercano,

conduce a que la unión y el compañerismo entre los miembros de la dotación sea mayor que en otro tipo de unidades.

Hay varios factores que nos explican lo que el submarino representa para los miembros de su dotación, en unos casos el orgullo de pertenecer a un arma de prestigio, el amor al riesgo y a la aventura; en otros, mayores posibilidades profesionales por formar parte de su dotación y, por último, una mayor estabilidad familiar y personal en cuanto a posibles cambios de destino. En el aspecto humano se logra una gran camaradería y un conocimiento exhaustivo de las personas.

Por lo general, los Suboficiales han sido Cabos a bordo, incluso en el mismo barco, con lo cual aportan ideas sobre incidencias o circunstancias especiales que no están en los historiales de los destinos y que permitan un mejor conocimiento y utilización del vehículo.

En cualquier caso, el submarinista siente la necesidad de aportar su experiencia en beneficio del Arma a la que ha servido durante mucho tiempo.

Para un Comandante, el mando del submarino colma todas sus aspiraciones profesionales; la responsabilidad de mandar una

unidad de élite y vital para la defensa de nuestros intereses marítimos, el desarrollar el poder de decisión con gran frecuencia y autonomía, el tener una dotación totalmente profesional y conocedora del vehículo y, quizá lo más importante, el convivir con ella en tan escaso espacio y peculiares circunstancias, hacen del mando del submarino un reto especial y una satisfacción incomparable.

El hecho de mandar el buque durante dos años, caso especial en nuestra Armada, donde los mandos son de un año o uno y medio, permite, asimismo, disfrutar de una prerrogativa singular que, sin duda, nos favorece personal y profesionalmente.

Posiblemente lo más importante del mando, dado que las unidades no son lo modernas que todos deseáramos, es «el equipo». El conseguir formar una dotación coordinada, unida y con una meta común es nuestro principal reto. Por otro lado, y a pesar de la vejez antes mencionada, estos buques siguen dando un alto rendimiento y un eficaz servicio, como se puede cotejar en los ejercicios nacionales o internacionales donde participamos.

Llevamos muy a gala y presumimos de ello, el poder hacer realidad nuestro famoso lema: «Ad utrunque paratus» (siempre listos). ■

**C. C. Comandante
Buenaventura López Rodríguez**



Mi vida a bordo del «Tonina» (S-62)

SOY miembro de la llamada familia del Arma Submarina, componente de la dotación del submarino «Tonina» (S-62) y quiero con estas líneas expresar mi pensamiento a modo de convivencia e inquietudes, el sentimiento y estado de ánimo personal durante la vivencia a bordo en el período de navegación.

Por las características especiales de este buque, se comprende que las dimensiones de la nave nos somete a una estrecha convivencia, disminuyendo o encareciendo nuestra intimidad y movimientos personales. Esta circunstancia nos obliga a desarrollar de algún modo el instinto de la tolerancia y comprensión en el trato personal. Todo se hace extensible a cualquier receptáculo de a bordo, ya sea de trabajo como de relajación personal. No menciono el vocablo «descanso» porque creo que siempre está en el subconsciente la posible, si cabe, intranquilidad de que ésta (si me permitís la expresión) «pompa flotante» en la que habitamos, en algún momento determinado nos pudiera hacer pasar un momento de emoción no grato. De todo esto supongo que no está libre ninguna nave en la mar, pero debemos reconocer que la nuestra ya se encuentra en inmersión.

Me refiero ahora a la convivencia en nuestra propia Cámara, local donde ejecutamos múltiples funciones, que comprenden desde la orgánica, como es comer y tomar algún refrigerio hasta dormir, ya que en ella se encuentran las mismas literas. Estas dos funciones son un poco incompatibles, ya que en la mayoría de las ocasiones y debido al cansancio físico por las múltiples guardias o estrés por la incomodidad de la falta de espacio, nos obligan siempre a las mismas evoluciones. Por todo ello, no en todos los casos, pero sí alguna que otra vez, más de uno solemos deleitarnos hasta el último momento en la litera, como queriendo encontrar la postura nunca jamás encontrada más cómoda del sueño. Mientras tanto, la mesa se encuentra próxima a ser servida,

con los comensales de ese turno, cuando de repente aparece el supuesto soñador evolucionando de la superficie del colchón, moviendo sábanas y saco de dormir.

No me extenderé más en esta hazaña, pero se comprenderá que tenemos que ser tolerantes.

Y qué decir de esos dos íntimos WC existentes para el uso privado de toda la dotación, en los cuales solemos deleitarnos con sumo placer, es decir, si no hay algún otro que nos toque en la puerta, pues lleva un tanto de prisa. En fin, en cualquiera de sus facetas es placentero y también hacemos uso de la tolerancia y la moderación.

También existe la labor seria y callada, pero autoritaria, del Jefe de Personal (2.º Comandante), que de sus diferentes facetas es digna de mencionar la de infundir y fomentar la ecología, mentalizando al personal en lo referente al uso de los cubos de basura, evitando así, en general, que se viertan al mar contenidos no disolubles como vidrio, latas y plásticos, contribuyendo con ello a las mejoras del medio ambiente marino.

En general, la mayor parte del tiempo de ocio la dotación la emplea en la literatura, ya que el buque contiene una biblioteca

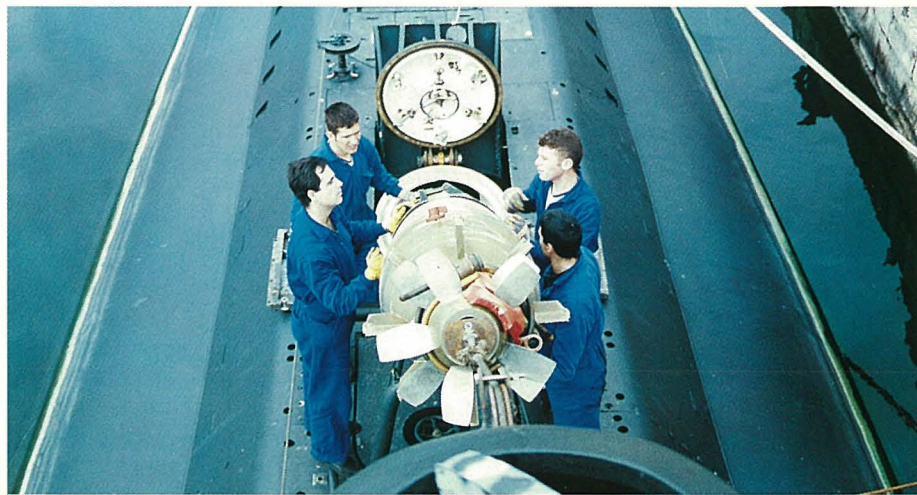
bastante fundada, y sin dejar de hacer mención, en cuanto lo permiten los medios de radiodifusión, de la tendencia, como buen español, a la crítica y comentarios del fútbol y mucho más acentuado si por medio está el Barcelona C. F., pues existe a bordo un cierto forofismo por este equipo.

Mencionar también a la persona del señor Comandante, que cuando sus funciones se lo permiten emplea parte de su tiempo, alguna que otra vez, en visitar al personal de guardia, fomentando así el saludo y algún que otro comentario.

Resumiendo, la convivencia en un submarino es tolerante, flexible y comprensiva, donde el roce y la intimidad personal son factores determinantes en nuestro carácter, en el sentido común y el buen humor.

Bueno sería que se fomentara, como cristianos que somos, con mucha más fluidez, la fe en Jesucristo, el cual es el Autor y Consumador de lo bien hecho, el Maestro que nos enseña la cualidad y virtud de la honestidad y responsabilidad del buen hacer. ■

**B. G. Md. Joaquín
P. Miras Martínez**



EL SERVICIO MILITAR EN UN BUQUE SUBMARINO

LA realización del Servicio Militar en un submarino es prácticamente igual que en cualquier otro destino de la Armada, excepto en los períodos en los que el buque se encuentra navegando.

Cuando el barco está en puerto los trabajos de los marineros están fundamentalmente dedicados a mantener el barco en buenas condiciones, colaborar en las reparaciones y cubrir los puestos de guardia y limpieza.

Cuando el submarino está navegando, la vida de los marineros cambia notablemente. Cada uno tiene un destino a bordo y un trabajo determinado a realizar. Así, los electricistas tienen guardia en Central o en Propulsión Eléctrica, los mecanismos en el Compartimento de Auxiliares y los reposteros tienen su Cámara donde servir a los marineros, suboficiales y oficiales. La vida a bordo es dura, pues la jornada laboral de los reposteros y cocineros es larga y

el resto de los marineros tienen muchas horas de guardia para cubrir los puestos durante todo el día. Al ser el submarino un buque de dimensiones reducidas, el compañerismo ha de ser bueno para poder convivir durante varios días sin prácticamente tiempo libre, sin poder salir a la calle, ver a la familia, etcétera.

El estar embarcado en un submarino es una experiencia única en la vida y que no se puede repetir en la vida civil. ■

AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER

LA MUJER EN LA ARMADA

Dado que 1995 ha sido declarado Año Internacional de la Mujer, queremos rendirle un merecido homenaje a través de estas páginas. Somos conscientes de que sólo recogeremos una minoría de las esposas, funcionarias y militares de distintos Cuerpos y graduaciones que integran nuestra familia marinera. A través de ellas deseamos que todas y cada una de nuestras mujeres se encuentren contempladas con el mayor cariño.



A bordo del «Marqués de la Ensenada»

En Rota tuvimos ocasión de charlar con las Marineros de Primera Irene de Andrés Mata, Pilar Carvalho Ceballos y Mónica Filgueira Gracia.

Irene tiene la especialidad de Seguridad Interior e ingresó en abril de 1994 en la Escuela de Energía y Propulsión en Ferrol. Piensa que le va bien, aunque navega mucho; nos dice que la gente es agradable y el barco cómodo. Mantiene buenas relaciones con el Mando y todo es mejor de lo que esperaba cuando ingresó.

Pilar es de Tenerife y lleva tres meses a bordo. Dado que

su destino es Cubierta y Embarcaciones, participa en la maniobra

Mónica nació en Puente-deume y es especialista en Navegación y Señales. Lleva en la Armada desde abril de 1994 y piensa seguir. Nos dice que se trabaja mucho, pero el barco entra en puertos agradables y esto anima. El Mando la trata bien y se interesa mucho por todo el mundo, estando pendiente del estado de ánimo de la dotación.

Una funcionaria en la Administración militar

Ana Urcelay Alonso desempeña el destino de

secretaria del Almirante Jefe de la Base Naval de Rota. Cuando la conocimos nos pareció una joven de no más de veinte años, luego descubrimos que tenía algunos más, no muchos, esa es la verdad. Persona muy amable, nos atendió con todo cariño y se sometió gustosa a nuestro interrogatorio. Está casada y tiene tres hijos, el mayor de nueve años; su marido es Capitán de Infantería de Marina y en este momento se encuentra en Madrid haciendo un curso. Ana nos cuenta que desde que se casó ha vivido siempre en Andalucía, en donde se encuentra muy a gusto, pues piensa que es una tierra deliciosa, especialmente para una familia con niños pequeños.

Lleva ya un año de secretaria, que se le ha pasado volando, piensa que su trabajo es distinto al que desempeñó anteriormente, ya que es Dama de Sanidad Militar y abarca un número mayor de facetas. Trata con numerosas personas y se muestra totalmente partidaria del trabajo de la mujer siempre que sea compatible con la atención de la familia, pues antepone ésta al trabajo. Nos confiesa «que sus hijos no están sin madre en ningún momento pues ella está en su destino mientras se encuentran en el colegio y cuando llega a casa los coge con más ganas».

El hacer compatible el trabajo y la casa es un problema de voluntad. Cree que esto es bueno para la familia com-

AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER

pleta. Sus hijos no conciben que su madre no trabaje y salen beneficiados, pues les obliga a colaborar y a mantener en orden la casa. Todos se hacen la cama y se limpian los zapatos; se levantan juntos y mientras sus hijos van al colegio en autobús ella se viene al trabajo.

Centro de Instrucción de Infantería de Marina

En Cartagena, en el CEIM, se encuentran la Alférez Pilar Gallardo Rodríguez, las Aspirantes a Militar de Empleo María Dolores Acosta García y Patricia Picallo Gontad y las Soldados de Primera María Inmaculada Castaño Chaves y Raquel Acosta García. Con todas ellas charlamos sobre su presencia en Infantería de Marina y su punto de vista.

La Alférez Pilar Gallardo ingresó en la Escuela Naval Militar en el mes de enero de 1994. Allí estuvo tres meses, pasando al CEIM, concretamente a la ESFORCA, Escuela de Formación de Cabos, como Alférez Alumno y saliendo Alférez Efectivo Militar de Empleo a los seis meses. Nos cuenta que se decidió por la Infantería de Marina porque desde pequeña quería ser militar, aunque

sabía que esto no era posible. Al terminar COU estudió Psicología y finalizados sus estudios aprovechó que la mujer podía acceder a las Fuerzas Armadas para ingresar en la Infantería de Marina, y se encuentra muy contenta con esta decisión, pues puede ejercer la carrera que le gusta. Piensa que es una Alférez más de Infantería de Marina y tiene el mando de dos secciones de Soldados Profesionales Aspirantes a Cabo. Es éste su primer destino y además del mando da clases de Tiro, Armamento e Historia de la Infantería de Marina a los aspirantes a Cabo Primero, siendo, asimismo, la encargada de la Educación Vial de la ESFORCA.

La Alférez Gallardo nos dice que está muy contenta de hacer todo lo que hace en este destino. Le preguntamos cuáles fueron sus primeros problemas y nos confiesa que el estar con chicos. Había veces que se iba de tiendas para poder hablar con las dependientas, o a la peluquería y pasar así un tiempo entre mujeres. Ahora vive en un piso con cuatro chicas estudiantes, pues al principio se pasó dos meses sin hablar con ninguna mujer. Espera con ilusión que otra Alférez se incorpore a su destino.

La Soldado de Primera, Inmaculada Castaño ingresó el 18 de enero de 1994 e hizo



su campamento en Rabasa (Alicante) con la Guardia Real; allí recibió la formación elemental. «Hasta la Jura de la Bandera no se da una cuenta que se es compañero.» Recuerda a las chicas que ingresaron con ella y cómo se ayudaron mucho; siempre se daban moral, nos comenta. «Se es una especie de familia y se sabe en qué falla cada uno.»

Vuelta hacia la Alférez Gallardo, hace un comentario que hemos querido recoger y que se refiere a las Aspirantes Militar de Empleo que sólo llevan quince días de alumnos: «Mi Alférez, ¡qué dos chicas tenemos, siempre juntas, como “uña y carne”, son como dos hermanas!».

La Soldado de Primera Raquel Bonanza ingresó con Inmaculada en Rabasa, lleva, pues, un año en la Guardia Real. Tiene un hermano Aspirante a Cabo que «le comió la cabeza». La verdad es que de pequeña quería hacer la «mili» en Infantería de Marina porque le gustaba el uniforme. Luego, cuando ingresó, se dio cuenta de lo dura que es aquí la vida, «pero se es profesional, y cuando nos están instruyendo se necesita una disciplina, además todo lo que hacen es por nuestro bien», nos dice.

Destaca el compañerismo y cuando vuelvan a la Guardia

Real van a echar de menos a todos con los que ahora conviven. «Hasta la Jura de la Bandera no se da una cuenta que se es compañero.» Recuerda a las chicas que ingresaron con ella y cómo se ayudaron mucho; siempre se daban moral, nos comenta. «Se es una especie de familia y se sabe en qué falla cada uno.»

Vuelta hacia la Alférez Gallardo, hace un comentario que hemos querido recoger y que se refiere a las Aspirantes Militar de Empleo que sólo llevan quince días de alumnos: «Mi Alférez, ¡qué dos chicas tenemos, siempre juntas, como “uña y carne”, son como dos hermanas!».

La Aspirante a Militar de Empleo María Dolores Acosta García ha ingresado en la Infantería de Marina hace poco tiempo. «Esta noche hace quince días», nos dice. Le está resultando más duro de lo que le habían contado. Como primera opción pidió Sanitaria de la Armada y como segunda la Infantería de Marina; le ha tocado ésta. Es natural de Mazarrón y nos cuenta que hay momentos malos, «pero luego se lleva el uniforme con orgullo, pues una sabe lo que cuesta».

Cuando le preguntan si está destinada «en Oficinas», se



AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER

siente molesta porque cuesta mucho. De una cosa está segura: «No voy a pedir la baja, porque estoy muy orgullosa y a casa no me vuelvo». Es la única hija de tres hermanos, los otros hicieron la «mili» por Marina y les costó mucho irse. En su casa no la entienden, pero ella está muy a gusto.

Nos queda, por último, la Aspirante Militar de Empleo Patricia Picallo. Como su compañera lleva quince días en el CEIM. Es natural de Pontevedra e ingresó en la Infantería de Marina porque sentía admiración por las FAS, «y aquí estoy aguantando», nos dice. Lo que tiene claro es «que no se va, por lo menos mientras su compañera aguante, porque si se va ella me voy yo y no podemos irnos; además, como no nos van a echar...».

Su padre le dijo que como fuera marino no entraba en casa, pues no quería que fuese «Popeye». Ahora es él quien le levanta más la moral; cuando juró la Bandera «se le caía la baba». La verdad es que está profundamente orgulloso y la mimar.

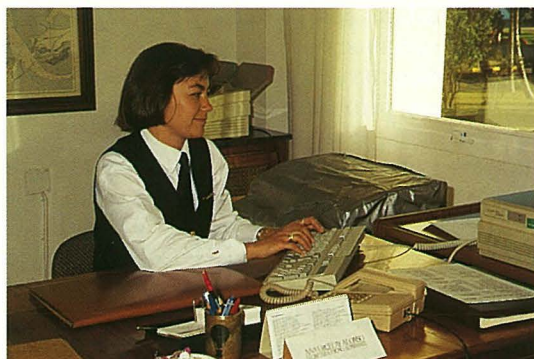
Piensa que está unida a su compañera como a una hermana. Juntas salen a la calle y juntas van a su casa de Mazarrón los fines de semana.

Los Cuerpos Comunes

La Alférez de Sanidad de la Escala Media María Resurrección Carreño Fernández

es natural de Alguazas (Murcia) y se encuentra destinada actualmente en el Centro de Investigación y Desarrollo de la Armada (CIDA).

La Alférez Carreño nos cuenta que pertenece a la Segunda Promoción de los Cuerpos Comunes, en la que



ingresó en el año 1991, justo al acabar la carrera, pues terminó ésta en el mes de junio y se presentó y aprobó la oposición en julio.

En el mes de septiembre se incorporó a la Academia General Militar en Zaragoza, donde recibió formación militar a lo largo de mes y medio; un período muy duro en el que realizó un campamento y unas jornadas de supervivencia. En esta Academia juró Bandera a mediados del mes de octubre, pasando a continuación a la Academia General del Aire en San Javier y posteriormente, en el mes de noviembre, a la Escuela Naval Militar.

Nos cuenta que entre las Academias y la Escuela

Naval existen las diferencias propias de cada Ejército, pues cada uno tiene su estilo propio. Antes de Navidad recibió el Despacho de Alférez Alumno y en el mes de enero se incorporó a la Academia de Sanidad en Madrid. Sin abandonar la formación militar en



esta Academia se dedicó más tiempo a la organización sanitaria, haciendo prácticas en urgencias del Hospital Gómez Ulla, visitas a diferentes hospitales y centros de Sanidad, junto a prácticas de tiro.

Realizaron un Coursillo de Orientación de Medicina en Vuelo, y otro, en Cartagena, sobre Accidentes de Buceo, así como uno sobre el Derecho de la Guerra con todos los Cuerpos Comunes. Por último, en Hoyo de Manzanares y a lo largo de unas maniobras participó en la organización logística de un hospital de campaña en colaboración con la FAMET, ejercicio que recuerda con mucho cariño.

Recibió el Despacho de Alférez en la Academia General de Zaragoza, pasando destinada al «EVA 22» del Ejército del Aire en Arrecife de Lanzarote. Allí estuvo destinada un mes escaso, pues pidió el SAR de Cuatro Vientos y el 1 de septiembre se incorporó a su nuevo destino. En él permaneció un año y ocho meses; durante este tiempo tuvo ocasión de volar en numerosas ocasiones, pues éste era su trabajo. Estuvo destacada en Zaragoza, cubriendo la alarma de la Base y el Polígono de Tiro de Las Bárdenas; afortunadamente, nunca fueron necesarios sus servicios, aunque sí vivió horas de mucha tensión,

ya que la participación de aviones era elevada. Asistió en Palma de Mallorca a ejercicios de salvamento en la mar y en Alcantari-lla en ejer-

cicios de los Zapadores del Ejército del Aire. Asimismo ha participado en traslados de enfermos, heridos, trasplantes de órganos, evacuación de niños, etc.

Al aparecer una vacante en el CIDA la pidió y se encuentra muy contenta con su trabajo, similar al de una enfermera de empresa, con un control de bajas, reconocimientos periódicos, impartir charlas de prevención, etcétera. Forma parte del Comité de Seguridad e Higiene del Centro. Nos confiesa que ha acertado plenamente con elegir su carrera e ingresar en las Fuerzas Armadas. «Si tuviera que volver a empezar, volvería a hacer lo mismo», nos dice con una sonrisa. ■

Un sacrificio recompensado

El año pasado nuestro BIP quiso unirse a la celebración del Año Internacional de la Familia.

De la misma forma, el presente año la decisión de la UNESCO se ha decantado por hacer de la mujer el objeto de su reconocimiento a nivel universal; por tanto, también en esta ocasión el BIP quiere aportar su granito de arena recogiendo en sus páginas un testimonio real y humano que, pensamos, puede compendiar todo cuanto esta convocatoria universal quiere ensalzar: la diversificación y la valentía que van implícitas en el carácter de la Mujer.

Por C. JAUREGUI

DOÑA Carmen Corcuera, mujer trabajadora dentro y fuera del hogar familiar, es la protagonista de este testimonio; es, además, la madre adoptiva de Gennet Teshome, ya conocida para muchos de nuestros lectores, que pudieron verla entre el grupo de niños sordomudos que asistió a los bautismos de mar en Barcelona con motivo de la celebración del Salón Náutico Internacional.

Esta personilla, sin proponérselo, se convirtió en el eje de ese reportaje, aparecido en el número 69 de nuestro BIP.

Al conocerla, a ella y toda la historia que arrastraban sus pocos años, nos quedamos hondamente impresionados. Supimos también de la vinculación que existía entre su madre adoptiva con la Armada, ya que su padre, don Mario Corcuera Llantada, fue Coronel del Cuerpo de

Máquinas, y nos pareció una oportunidad de oro tener la «puerta de la casa» abierta para entrevistarla y, a su través, brindar un homenaje a todas las mujeres que, de una u otra forma, tienen el coraje de dejarse guiar por el corazón.

Nos citamos con doña Carmen en el Cuartel General. Su elegante y agradable aspecto, su amplia sonrisa y talante decidido eran, sin lugar a dudas, reflejo ine-

AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER

quívoco de su carácter. Inmediatamente nos pidió que la tuteáramos porque se sentiría más cómoda, y nosotros se lo agradecemos puesto que íbamos a entablar con ella una charla muy personal y que, posiblemente, exigiría más de una confianza. Lo que nunca le comentamos es que teníamos la intención de incluirla en nuestro Homenaje a la Mujer en su Año Internacional. Confío que sepa perdonar este atrevimiento y vea en él únicamente el deseo de resaltar una labor ejemplar, digna de todo elogio.

—Mari Carmen, ¿puedes contarnos cómo se produjo la venida de Gennet a España?

—Se me ocurrió visitar a mi hija, que en ese tiempo estaba con su marido en Etiopía, ya que ambos, mi yerno y mi hija, son diplomáticos. Al poco tiempo de estar allí pude percatarme de la necesidad que tenían esas gentes de recibir todo tipo de ayudas, y me empezaron a entrar remordimientos de conciencia al comparar mi estatus social, rodeada de todas las comodidades, con la pobreza que se respiraba en aquel rincón del mundo. Pronto contacté con un sacerdote español, al que solicité que me llevara a ver algún dispensario o centro de



Monasterio de la Vid.

asistencia sanitaria y aproveché para brindarme a ayudar en la medida de mis posibilidades, que no eran muchas, como poner inyecciones y, seguramente, podría echar una mano en alguna cosa más. El sacerdote tuvo la idea de llevar-

me a conocer la misión que tiene la Madre Teresa en Addis Abeba y allí me dejó. Las monjitas pensaron que mi sitio estaba en el orfanato. Allí entré en relación con una gran miseria y unas carencias muy graves para atender a los niños. De regreso a Madrid visité el cotolengo y lo comparé con aquello que había dejado y, al hacerlo, me pareció una maravilla.

Cuando yo estuve en la misión había cuarenta y cinco niños. Allí conocí a Gennet y me fijé especialmente en ella porque creía que, de todos esos niños, era la que más sufría, ya que sus condicionantes físicos, recordemos que es ciega, sorda y muda, hacían casi imposible que pudiera salir de ese terrible círculo por sí misma.

—¿Cómo nos describiría su carácter, su estado anímico, cuando la conoció?

—Siempre notaba una gran alegría en ella. Era una niña que constantemente quería ayudar; de hecho, se esforzaba en vestir a los más pequeñitos; pero al observarla sentía su incapacidad, su impotencia. A la hora del reparto de la comida, si nadie la ayudaba, se quedaba sin agua y sin comida; a mí eso me espantaba. A esto se unía el hecho de que era maltratada por algunas mujeres en las cuales las monjitas delegaban ciertos trabajos, ya que no abarcaban todo lo que



Aleta Wondo. Sidamo Province. Etiopía.

AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER

tenían que hacer porque eran muy pocas. En la misión se encontraban recogidos enfermos, parturientas, etc.; era un mundo de gente necesitada de todo tipo de asistencia. Por las mañanas acudía una monja, organizaba un poco el orfanato y después lo dejaba en manos de esas lugareñas que, como he comentado, no tenían el menor escrúpulo, ni tenían la más mínima consideración hacia Gennet. Esto sólo puede entenderse al conocer el medio que rodea a estas personas: son gentes endurecidas por las condiciones de vida que les rodean, personas que han aprendido a sobrevivir adoptando un talante casi salvaje ante sus semejantes.

Cuando regresé a España, aquella experiencia vivida en Etiopía me quitaba el sueño por las noches. Pensaba que ya no tenía derecho a olvidar todo aquello. Me sentía ligada y comprometida a aportar mi ayuda a aquellas maravillosas mujeres vestidas de hábito que no daban abasto a sofocar tanto sufrimiento. Sabía que quería hacer algo, pero no sabía por dónde empezar. La imagen de aquella criatura de cuatro o cinco añitos, desvalida y desprotegida, me volvía una y otra vez a la mente; sin embargo, era consciente de que me iba a encontrar con muchas dificultades. Nunca antes había tratado ni con sordos ni con ciegos; nunca en mi vida me había planteado adoptar un niño; yo ya tenía a mi hija y mis dos nietas, mi trabajo en el CSIC, una vida cómoda y sin problemas...

Cuando comuniqué la posibilidad de traérmela conmigo, obtuve la oposición de mi familia: ésa fue mi primera batalla. A pesar de todo, me la traje; en principio la tuve con permisos de residencia, después intenté la adopción. Esta fue la siguiente batalla, a nivel burocrático, ya que los trámites fueron muy difíciles y tediosos, pues hasta el año pasado no

pude hacerme con todos los papeles de la adopción, después de siete años de haberla iniciado.

—¿Se conocen los orígenes de Gennet y cómo llegó a la misión?

—No están muy claros. El nombre se lo pusieron las monjas y, seguramente, Gennet llegó a la misión como superviviente de una hambruna, alrededor de 1981, en la época del presidente Men-



Gennet Teshome.

gistu. El país se encontraba en guerra y el avance de la guerrilla daba lugar a frecuentes movimientos de los agricultores hacia el norte. Estas familias, al verse obligadas a abandonarlo todo (tierras, ganados, etc.) se morían de hambre en el camino hacia los nuevos asentamientos; de hecho murieron entonces unas doscientas mil personas. Gennet apareció en la provincia de Wolo y guarda algunos recuerdos de su familia de

origen: recuerda un hombre muy alto que le transportaba sobre sus hombros y tenía, al parecer, dos hermanos, uno mayor y otro que debía ser un bebé porque recuerda que ella le mecía en sus bracitos.

—¿Cuál era el medio que utilizaba Gennet para comunicarse con su entorno?

—Simplemente no se comunicaba. No sabía hacerlo porque nadie le había enseñado. Hay que tener en cuenta que allí llega el desecho humano: niños enfermos, ciegos, dementes... Todo ello envuelto en un marco de absoluta miseria. Verdaderamente me siento incapaz de transmitir la realidad de aquel país; hay que vivirlo para comprenderlo. Allí he visto, por primera vez en mi vida, morir a tres niños. Para mí fue una experiencia tristísima y sobrecogedora, ya que para una persona de nuestro mundo, de nuestra sociedad, es muy difícil asimilar estos hechos, que se producen por la constante exposición de estos niños a contagios de todo tipo de enfermedades; esto, unido a la extrema debilidad de sus organismos, desemboca en una mortandad infantil muy elevada.

—¿Las ayudas humanitarias llegaban hasta la misión?

—Llegaban algunas de Canadá y de España, pero muchas se quedaban en el camino porque se produ-

cían asaltos a los camiones que las transportaban. Una prueba de ello era el hecho de que se vendieran en las tiendas de comestibles galletas españolas. A esto se unía que muchas de las ayudas recibidas se enviaban a los soldados. Los médicos, las medicinas, los víveres, etc., iban a reforzar a las tropas en el frente.

—¿Cómo consiguió obtener finalmente la tramitación oficial de la adopción de Gennet?

AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER

—Eso me costó un horror; si bien en el Ministerio de Asuntos Exteriores conté con muchas ayudas, el proceso se dilató, por unos u otros cauces, hasta el año pasado.

—¿Cómo transcurrió el primer año de estancia de Gennet en España?

—El primer año lo dediqué a llevarla a médicos, y aquí quiero hacer un inciso para agradecer la ayuda que recibí del Hospital San Rafael, donde me dieron una tarjeta con la cual todas las asistencias de Gennet realizadas en ese centro eran gratuitas. Poco después me la llevé a la clínica oftalmológica de Barraquer, en Barcelona, donde estuvo por espacio de cuatro meses, realizándosele un trasplante de córnea, con lo que obtuvimos algunas esperanzas de que recuperase la visión en uno de los ojos. Tuvimos que conformarnos con «domesticarla», ya que era una especie de fierecilla que hacía imposible cualquier avance médico. Hoy en día existe la posibilidad de que esa recuperación tenga algún éxito, ya que debe poner de su parte la voluntad de ver para llegar a recuperar la visión, al menos de manera parcial.

Cuando utilizo el término «domesticar» lo hago pensando en cómo se produjo la dura adaptación de Gennet a su nue-

vo entorno. Tras su llegada a España todo absolutamente era nuevo para ella; incluso los zapatos y la ropita. Las cosas más comunes para nosotros eran una incógnita para ella. Así, por ejemplo, los servicios del baño no los había conocido en su vida, por lo que debía tener mucho cuidado para no llevarme alguna desagradable sorpresa, como ya me había ocurrido en alguna ocasión...

—¿Contó con la ayuda de alguna persona en el proceso de integración de la niña?

—El primer año no conté con ninguna. Cuando volví de Barraquer una asistente social me brindó su colaboración para que Gennet pudiera entrar en el colegio de la ONCE. Allí le realizaron una serie de pruebas y, por fin, la aceptaron en el tercer trimestre del año. A partir de ahí todo fue de maravilla, ya que este colegio cuenta con el personal y los medios más adecuados para la educación y formación de estos niños.

—¿Cómo se comunicaba con Gennet al comienzo de su mutua relación familiar?

—Al principio me comunicaba con un lenguaje de signos rudimentario que yo había inventado y que tenía cierta similitud con el lenguaje que después ella ha

aprendido. El caso es que yo me hacía entender y ella, inexplicablemente, me entendía.

Recuerdo algunos detalles de los difíciles comienzos de nuestra convivencia. Compré un coche con dos puertas, pues me merecía mayor seguridad, y al poco tiempo empecé a encontrar tornillos, tuercas, etcétera; esto puede dar idea de la gran curiosidad que empujaba a esta niña a tocar y a escudriñar los entresijos de todo cuanto caía en sus manos. Por las noches era difícil lograr que durmiera; de hecho, no dormíamos ninguna de las dos. Fue realmente penoso aquel tiempo; tanto es así que, gracias a la intervención de unas monjitas que me la tuvieron un mes en su colegio pude recuperarme y lograr superar aquella etapa en la que mis fuerzas comenzaban a flaquear, por lo que empecé a pensar que yo no iba a poder afrontar aquella empresa, por otra parte, tan maravillosa y tan llena de esperanzas, pero que se me presentaba cada día más imposible, hasta el punto de plantearme devolver a Gennet a la misión, ya que al debilitamiento físico que experimentaba ante la falta de sueño, se unía la tensión psíquica de intentar calmar las constantes y terribles rabietas con que Gennet respondía a todos mis intentos por enseñarla.



Gennet Teshome con S. M. la Reina Doña Sofía.

AÑO INTERNACIONAL DE LA MUJER

—¿Cómo fue experimentando los progresos una vez que ingresó en el colegio?

—Al poco tiempo de entrar, se dieron cuenta que se trataba de una niña fuera de serie, tanto en inteligencia como en bondad. Ahora que puedo abiertamente considerarla mi hija, debo decir que, efectivamente, es la niña más buena que yo he conocido. Es prudente, generosa, abierta a los demás y siempre está dispuesta a ayudarme.

Los adelantos en su educación académica y social han sido espectaculares. Actualmente está realizando cuarto y quinto de EGB. Sabe nadar muy bien, bucea, cose, corta vestiditos a sus muñecas, cuida de su perro, monta a caballo y se ocupa del cuidado de éste. Yo soy de la opinión de que cuantas más actividades realice, mejor será para ella, porque mayores son sus posibilidades de abrirse y de conocer el mundo.

Además es una niña que tiene la gran virtud de hacerse con el cariño de todos cuantos la conocen, por su simpatía y su permanente deseo de conocer y de saber. En el terreno personal es un prodigio de limpieza y escrupuloso orden. Ahí se ve el trabajo maravilloso del colegio, que les enseña a ser autosuficientes. Ella se peina, se hace ese increíble peinado de trencitas tan típico de su país y que para cualquiera de nosotras representa una dificultad tremenda; se asea perfectamente; hace su maleta con un primor insospechado; ordena su armario colocando la ropa según los colores, ya que ha aprendido a combinarlos perfectamente. Si pensamos que su nivel de minusvalía se ha clasificado en un noventa y dos por ciento, a efectos de la Seguridad Social, nos sorprende aún más esta enorme facilidad que tiene para aprender.

—¿Has llegado a dominar algún len-

guaje para comunicarte con Gennet?

—Mi comunicación es a través del lenguaje dactilológico y con mímica; ésta se me hizo muy difícil de memorizar, pero las profesoras me indicaron que preferían el dactilológico, porque le facilitaba a Gennet el aprender a escribir. Ella lee Braille y escribe muy bien a máquina.

—Mari Carmen, ¿cómo ves el futuro de Gennet cuando tenga edad de plantearse la vida por sí misma?

—Rezo mucho; quizá porque siento algunos temores, pero en el fondo estoy convencida que Gennet saldrá adelante, porque el colegio de la ONCE les brinda muchas posibilidades para ser autosuficientes. Les preparan de maravilla y ella, por otra parte, estudia mucho y ha demostrado que está intelectualmente capacitada para realizar muchos trabajos. Personalmente me inclino a ver a Gennet en la educación especial, por su enorme facilidad para relacionarse con las personas, y posee una sensibilidad idónea para tratar y enseñar a otros niños. De hecho, debo decir que las personas que tratan con ella

aprenden a los cinco minutos el lenguaje dactilológico.

—¿Nos puedes decir qué le ha aportado la existencia de Gennet a tu vida?

—Me ha dado una gran felicidad, me ha aportado un trabajo maravilloso, que es el poder ayudar a un ser humano, lo cual creo es a lo más grande que una persona puede aspirar en esta vida. El hecho de sentir el orgullo de haber sido capaz de arrebatar al hambre, al frío y al miedo el bocado fácil de una niña indefensa significa una gran satisfacción personal.

—Por último, Mari Carmen, ¿qué mensaje transmitirías, en este Año Internacional de la Mujer, a aquéllas que se sientan motivadas a realizar una labor semejante a la tuya?

—En primer lugar, que tengan presente, antes que nada, que esto compensa plenamente de todos los sacrificios que una labor así conlleva. En segundo lugar, mi consejo es que confíen en Dios, como yo lo hice, y en que tendrán más de una mano dispuesta a ayudarles cuando más lo necesiten. ■



LA CAFETERIA DE LA BASE NAVAL DE ROTA

**José Medina Serrano
es el encargado
de este importante servicio
de la Base Naval de Rota
y aprovechamos nuestra visita
a las Unidades y Dependencias
de la Base para charlar con él
sobre su trabajo.**

NOS cuenta que el día 27 de noviembre de 1970 se presentó para una plaza de Mayordomo de la Residencia de Suboficiales. Se presentaron 28 personas y las pruebas se desarrollaron a lo largo de una semana; la primera consistió en preparar menús para una semana, quince días y un mes, para cincuenta personas, llegándose hasta dos mil, ya que podía

ir destacado a la Cocina de Marinería. Ganó la plaza.

Luego pasó destinado a la Cámara de Oficiales de la Flotilla de Aeronaves. Recuerda cómo en ella sirvió su primer desayuno a S.M. el Rey, entonces Príncipe de España.

En la Residencia de Suboficiales estuvo nueve años, al principio en la antigua y posteriormente en la nueva. Más tarde vino a la de Oficiales, donde ha servido aperiti-

**Ha servido aperitivos
y meriendas a Sus Majestades
los Reyes, además de a
numerosas autoridades
nacionales y extranjeras.**



**Está orgulloso
y agradecido de servir
en la Armada.**

vos y meriendas a Sus Majestades los Reyes, además de a numerosas autoridades nacionales y extranjeras.

Inició su andadura con el Almirante Elizalde y luego ha conocido a muchos Almirantes; con el que más tiempo ha estado ha sido con el Almirante Martín Ortíz de Saracho. Confiesa que siempre ha tenido muy buenos mandos, y tiene un especial recuerdo para el Almirante Martín Granizo. Está orgulloso y

agradecido de servir en la Armada. Ha preparado muchas fiestas y comidas, tanto de ésta como de la US.NAVY para Oficiales y Suboficiales.

Es natural de Rota, está casado y tiene un hijo. Nos cuenta que empieza a trabajar a las siete de la mañana y muchos días se va a las doce de la noche, incluso sábados y domingos.

En verano el trabajo aumenta, pues lleva las dos Residencias y atiende a las piscinas. ■

REUNION DE LA CIOR-OTAN EN BRUSELAS

UN año más una representación de la FORE (Federación Española de Oficiales de la Reserva) ha asistido a la reunión de trabajo convocada por la CIOR-OTAN (Confederación Interaliada de Oficiales de la Reserva) en Bruselas.

Forman parte, juntamente con las representaciones de Tierra y Aire, los Oficiales de la Armada EC don José María Adán, don Ignacio Ripoll, don Manuel Villar y don Miguel Yagüez.

La Comisión fue asesorada por el Teniente Coronel de Infantería de Marina don Tomás Fernández

y contó con la presencia del General de EM de la Defensa, excelentísimo señor don Fernando de Lecea.

La representación española participó activamente en las comisiones de trabajo que sobre la estructura y misiones de la Reserva realizaron, participando activamente en la elaboración de las conclusiones que en cada una de ellas y en el Comité Ejecutivo se realizaron, en cumplimiento de las nuevas directrices de la OTAN en pro de la paz y en garantía de la seguridad del sistema democrático occidental. ■

La
representación
española
participó
activamente en
las comisiones
de trabajo que
sobre la
estructura y
misiones de la
Reserva
realizaron.



En la fotografía, la representación española, presidida por el presidente de la FORE, señor Hernández Oliva, y el vicepresidente para la CIOR, señor López, Alfereces de Tierra y Aire, respectivamente, con el presidente de la CIOR, el profesor Etienne Tissot, Teniente Coronel de la Reserva francesa.



Simulador táctico de la Escuela de Submarinos

Hace algún tiempo le dedicamos un artículo a este simulador de la Escuela de Submarinos. Entonces era un proyecto que hacía algunas funciones, hoy se encuentra en una fase muy adelantada y rinde resultados muy positivos. Sobre todo ello charlamos, en primer lugar, con el Capitán de Fragata Juan Francisco Rego Rodríguez, Subdirector de la Escuela y Segundo Jefe de la Base de Submarinos; Ana Soler Navarro, Jefa del Proyecto, y el Suboficial Mayor Joaquín Neo Castaño, profesor y responsable del Laboratorio de Acústica de la Escuela de Submarinos.

LA verdad es que no teníamos proyectado escribir nada sobre el simulador táctico, pero la suerte, con la que a veces Dios quiere favorecernos, hizo que coincidiéramos en el despacho del Capitán de Fragata Rego con Ana e inmediatamente nos interesamos por la marcha del proyecto, y de ahí a sentarnos, coger papel y bolígrafo, no medió casi tiempo.

El C. F. Rego nos explica que la idea de contar con un simulador táctico era el paso obligado para una Escuela que cuenta ya con los simuladores de plataforma de las series «60» y «70»; se había evaluado el gran rendimiento y ahorro económico que suponía el adiestramiento de las dotaciones en ellos, al permitirles adiestrarse en las más diversas situaciones de emergencia que se puedan presentar con la ventaja de no implicar riesgo alguno, la decisión que se tome y permitir estudiar cuál es la mejor y más segura.

El simulador táctico, indudablemente, no iba a cubrir estas necesidades, pero sí podía representar un ahorro económico muy sustancial en el adiestramiento de torpedos, ya que es preciso hacer dieciséis de estos lanzamientos para contar con un Oficial capacitado; mientras en torpedos filodirigidos este número se eleva a cincuenta, según la experiencia francesa. En la actualidad se ha conseguido un adiestramiento adecuado, tanto de Oficiales como de Suboficiales, en lanzamiento de todo tipo de torpedos, con el consiguiente ahorro económico.

Debido al éxito logrado en esta primera fase, se procedió a la ampliación del programa, consistente en la adquisición de un simulador táctico de la cámara de mando de un submarino que cumpla todas las funciones que puedan realizar desde el Comandante al Cabo. Esto permitirá contar con dotaciones tácticamente adiestradas, sobre todo teniendo en cuenta las dificultades del adiestramiento en la mar, gracias al programa y trabajo realizado por el personal de la Escuela de Submarinos y la empresa SAES. Se han desarrollado una serie de equipos de mucha utilidad a bordo, como puede ser un analizador espectral, que permite averiguar las «firmas acústicas» de los buques que navegan en las proximidades. Este equipo ha sido probado con éxito en una patrulla a bordo del «Galerna» y próximamente se va a presentar en la Flota por si fuese de utilidad en las fragatas.

También se ha desarrollado con buenos resultados el «trazador de campos sonar» (Trazas 94), que permite ver la propagación de los rayos sonar en el agua y hacer una estimación de distancias desde un punto de vista pasivo y activo.

Cuando se termine el simulador táctico, hacia el mes de junio, se dispondrá de un escenario en el que interengan, además del propio submarino, seis buques de superficie, dos helicópteros, un avión de patrulla marítima y un submarino enemigo; todos con sus aeronaves y sus armas correspondientes.

El C. F. Rego nos comenta que se pretende que este programa no quede cerrado; muy al contrario, que se vaya ampliando con réplicas de los nuevos sistemas que se instalen en los submarinos tipo Agosta.

Por otra parte, y por profesores de la Escuela de Submarinos, se están realizando las especificaciones de una consola táctica, a fin de eliminar la mesa trazadora, lo que modernizaría el sistema de obtención de datos relativos a los blancos y proporcionaría una mayor y más rápida visión al Comandante.

El C. F. Rego nos dice que todos están orgullosos del trabajo realizado, pues se trata de un producto nacional. Nos cuenta que el simulador se ha concebido para ser utilizado como un medio de evaluación táctica y en él se podrá comprobar el comportamiento de los submarinos y de los equipos y torpedos en la mar así como programar ejercicios previos a los que deban realizarse y medir su grado de eficacia. Posteriormente podrán analizarse dichos ejercicios.

Toca ahora la vez a Ana Soler Navarro, con quien ya habíamos charlado sobre este tema en nuestra anterior visita. El hecho de ser la Jefa del proyecto SATS, que desarrolla el simulador táctico, hacía imprescindible conocer su opinión sobre el mismo.

Doña Ana nos cuenta que empezó a trabajar en enero de 1990, celebrándose la primera reunión a primeros de febrero de ese año. En principio se contrató un simulador para lanzar el torpedo filodirigido «F-17» modelo 1, y, tras numerosas vicisitudes se entregó en 1990. Al año siguiente se construyó una mesa trazadora y un sistema de proyección para reproducir ejercicios, lo que permitió a los instructores ver las faltas durante su ejecución. Por fin, a finales de 1992 se firmó el contrato para la finalización del actual simulador en 1995, lo que será posible gracias a la Providencia y a la del Suboficial Mayor Nico, un profesional de la acústica que ha dedicado su vida a esta materia.

Doña Ana nos cuenta que el Jefe del programa es el C. F. Rego y la empresa constructora, SAES, que han colaborado estrechamente y han hecho posible su desarrollo.

Queda aún por entregar el sonar de proa y el periscopio. Se trata de que el conjunto del simulador recoja la cámara de mando de un submarino, digitalizando los equipos de forma que se pueda crear una situación real. «Se escucha hasta algún taco que otro, del Comandante», nos cuenta doña Ana, sonriendo.

Tiene la esperanza de que el programa no se cierre, pues siempre habrá «flecós» que se puedan mejorar;

piensa que habrá situaciones imprevistas que se podrían introducir. De hecho se empezó con un trabajo completo sobre un torpedo y ahora se diseñan torpedos nuevos que se espera recibir.

Estar dentro de la Empresa Nacional Bazán permite que el simulador no sólo sirva para el adiestramiento de las dotaciones, sino también para evaluar nuevos submarinos, introduciendo las modificaciones precisas, así como los sistemas de combate, desarrollando el *software* existente.

El Suboficial Mayor Joaquín Neo Castaño es profesor de la Escuela y Jefe de su Laboratorio Acústico. La suerte hizo que coincidiéramos con él en el despacho del C. F. Rego y aprovechamos la ocasión para que nos contase sus experiencias en el simulador táctico. Se trata de un veterano del Arma Submarina, pues ha transcurrido en ella gran parte de sus treinta y cinco años de servicio; veinticinco, nos concreta. Formó parte de la dotación de quilla del «S-64» y «S-71»; estuvo prácticamente veinte años entre los dos barcos.

En la Escuela lleva cinco o seis años adscrito al Departamento de Acústica; en él se ha dedicado al análisis de ruidos recogidos por submarinos en cintas magnetofónicas para analizar «firmas acústicas». Hoy cuenta con unas cinco mil, si bien van perdiendo vigencia, pues los barcos son dados de baja o sufren reparaciones. Piensa que en pleno uso hay unas dos mil quinientas, que se van renovando día a día. Estas «firmas acústicas» permiten distinguir los diferentes barcos aún dentro de los de su misma clase. «Son como sus huellas dactilares», nos aclara don Joaquín.

El fue una de las primeras personas que participó en el proyecto del simulador táctico desde su confección hasta la simulación del escenario acústico con diferentes emisiones. «Se está culminando el último hito», nos confiesa.

Su ascenso a Suboficial Mayor le ha permitido ocuparse de todo lo de sus compañeros en lo relativo a cursos y asesoramiento. Forma asimismo parte del Claustro de Profesores en cuanto al programa de estudios de los Suboficiales y Cabos. Se siente plenamente satisfecho del grado que ostenta, pues desempeña los deberes, obligaciones y responsabilidad que le corresponde. ■



El recuerdo de un amigo



Por Sebastián Catalán

Hojeaba yo el *ABC* mientras me encontraba enfermo con una gripe más que regular, cuando vi en sus páginas de huecograbado una cara muy amiga, la de Juan José Vega Echevarría. Cuando esperaba encontrar una noticia que recogiese su buen quehacer profesional o humano, el corazón se me quedó helado: mi buen y querido amigo Juanjo Vega, Director de la *Revista Española de Defensa*, había fallecido a los treinta y ocho años de edad.

EN ese momento me vinieron a la mente mil recuerdos y en el corazón me brotaron sentimientos de incredulidad. Me parecía imposible ir a la *Revista Española de Defensa*, como habitualmente suelo hacer, en busca de apoyo gráfico para nuestro *Boletín Informativo para Personal* y encontrar su despacho vacío. Ya

nunca más me recibiría con aquella franca sonrisa; ya nunca podría decirle lo mucho que me había gustado el último número de su revista; ni podría felicitarle por haber conseguido mantener la profesionalidad como la línea maestra que desde el primer número le había caracterizado.

De Juanjo Vega tengo recuerdos personales que nunca podré

olvidar. Mis primeros encuentros con él, siendo yo Segundo Jefe de la Oficina de Relaciones Públicas del Gabinete del AJEMA, se debieron a consultas relacionadas con la Armada. Me presentaba cuestiones de todo tipo, unas de fácil solución y otras que me obligaban a consultar fuentes mejor informadas; pero lo cierto es que todas ellas respondían a una preo-

cupación personal por hacer su trabajo lo más dignamente posible, ya que de él dependían no sólo su reputación profesional sino el respeto de su familia.

Su responsabilidad frente al trabajo le granjeó una elevada consideración tanto por parte de sus compañeros como de diferentes miembros de las Fuerzas Armadas, a los que conoció ejerciendo el periodismo. Buena prueba de ello tuve ocasión de obtenerla el día en que Juan José me pidió que hiciera llegar al AJEMA su deseo de entrevistarle. Cuando trasladé al Almirante De Salas Cardenal esta petición —confieso que con pocas esperanzas de éxito—, mi sorpresa fue grande cuando, tras pensarlo breves momentos, no dudó en contestar: «¿Juanjo Vega, dice usted? Que venga cuando quiera; es una gran persona y un magnífico periodista».

Pasado el tiempo fui destinado a la DRISDE. Tenía mi despacho en la cuarta planta del Ministerio de Defensa, en su zona sur, y un día se organizó allí una pequeña revolución. Los despachos situados frente al mío se fueron llenando de personas nuevas: acababa de nacer la *Revista Española de Defensa*. Entre los miembros del equipo de redacción se encontraba Juanjo Vega. La proximidad facilitó la consolidación de una gran amistad con mis nuevos vecinos. Inmediatamente me di cuenta de dos cosas: la primera fue que la labor que iban a desarrollar sería de gran incidencia para nuestras Fuerzas Armadas, y la segunda fue la constatación de que cuando uno llega nuevo a un sitio, cualquier mano amiga que se tienda siempre es bien recibida. Tuve oportunidad de conocer entonces lo que es una redacción en pleno

trabajo. La complejidad de la elaboración de los temas, el hecho de que casi todos los artículos son «para ayer», lo mucho que un reportero necesita de la colaboración de los demás y la trascendencia que tienen la profesionalidad y la honradez en el resultado de su trabajo.

Recuerdo también el día en que salió a la calle el número cero de *RED*. Juanjo me lo enseñó orgulloso, como el que presenta su primer

De la DRISDE pasé a la Dirección de este BIP, que ya conocía de una anterior singladura; pero tenía una cosa clara, allí dejaba unos amigos y magníficos profesionales con los que podría contar siempre. Este sentimiento se convirtió en certeza desde el primer momento en que solicité su apoyo en materia fotográfica, hasta el punto de deberles gran parte del éxito de nuestro BIP. Juanjo Vega y todos los componentes de la RED pusieron siempre a

nuestra disposición todo el material de sus archivos, con el agravante de que sabían positivamente que tendrían que perseguirme para recuperar su préstamo.

Quiero dedicar un último recuerdo a mi amigo Juanjo como solícito padre de familia. En cierta ocasión tuve oportunidad de conocer a dos de sus hijos, que entonces tenían unos cinco y seis años de edad y de espabilados ojos claros, que se

encontraban formalitos en el despacho de su padre. Mientras éste trabajaba con algunos redactores sobre la próxima revista, se fijaban en todo, callaban, y de cuando en cuando miraban con orgullo hacia su padre. Dejó un momento el trabajo para presentármelos y le traicionaba ese orgullo mal disimulado de los padres que no quieren caer en el ridículo.

Estos son los recuerdos que a vuelapluma he ido recogiendo mientras intento dar el último adiós a mi amigo Juanjo Vega Echevarría; un hombre de bien, por cuya pérdida todos los medios de comunicación están de luto. ■

**Juanjo Vega
Echevarría; un
hombre de bien,
por cuya pérdida
todos los medios
de comunicación
están de luto.**

hijo a un amigo. Lo leí con detenimiento y, sinceramente, me encantó; así se lo comuniqué a él y le expliqué además los motivos de mi buena impresión: se trataban temas muy interesantes, con rigor y con matiz positivo. Se notaba mucho interés en la realización de los artículos. Terminé mi exposición diciendo: «Creo que triunfaréis». Nunca pensé que mi opinión sirviera de mucho, pues soy poco detallista y nada crítico, características que convierten un punto de vista en poco fidedigno; pero a Juanjo le sirvió porque de alguna manera intuía que estaba siendo sincero, y eso era lo que él siempre buscaba.

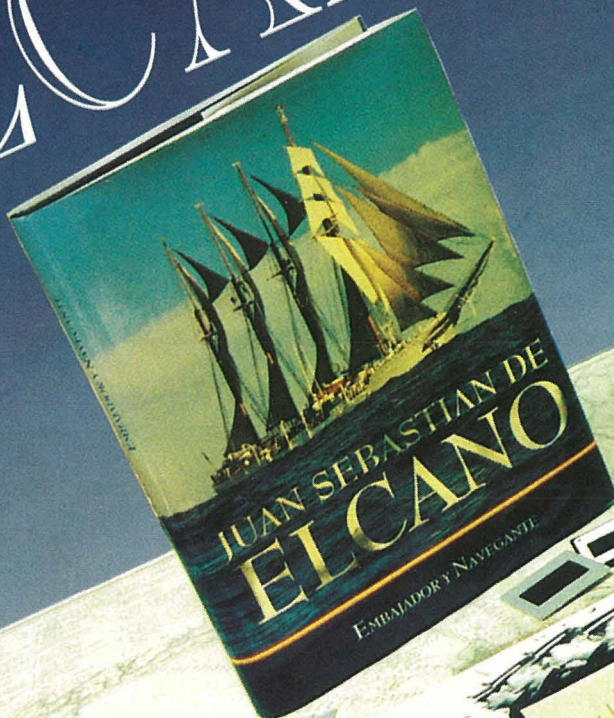
JUAN SEBASTIAN DE ELCANO

EMBAJADOR Y NAVEGANTE

HACE ya casi dos años S.M. el Rey recibió, con motivo de una visita del buque escuela argentino «Libertad», un ejemplar del libro que narra la vida de este velero. Inmediatamente pensó que sería una buena idea imitar esa iniciativa de la Armada argentina y hacer lo mismo con nuestro buque escuela «Juan Sebastián de Elcano». Esta sugerencia fue transmitida oficialmente al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, quien trasladó el deseo de Su Majestad a la Editorial Naval, abocada ya entonces a una actividad muy limitada en materia de ediciones, en función de las disposiciones vigentes.

La casualidad, siempre presente en las actividades humanas, hizo que durante el transcurso de un seminario sobre «La Dirección Estratégica de las Empresas de la Comunicación», celebrado

LA HISTORIA
A TODO COLOR
DEL BUQUE ESCUELA
JUAN SEBASTIAN DE
ELCANO



en el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa en Madrid durante los días 2 y 3 de marzo de 1993, coincidiesen, de una parte, don Federico Joly Palomino, consejero del *Diario de Cádiz* y director de INGRASA, y José Joly Martínez de Salazar, consejero delegado del *Diario de Cádiz*; y de otra, el Coronel de Intendencia Estra-

Nunca se ha hecho nada tan completo, que recoja de manera tan fidedigna el verdadero espíritu de nuestro buque escuela, como este proyecto, nacido de la ilusión de unos pocos y culminado con el apoyo y cariño de todos.

da Giménez, entonces Jefe del Gabinete de Prensa del AJEMA y de la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General de la Armada. A lo largo de los días del seminario y en las charlas que habitualmente se producen en los descansos, surgió la idea de escribir un libro sobre nuestro buque escuela. Sin saber previamente que esta misma idea había sido expuesta ya por Su Majestad, el Coronel Estrada la comunicó al AJEMA, quien manifestó su aprobación, advir-

tiendo, sin embargo, que la iniciativa había sido planteada anteriormente como expreso deseo de S.M. Don Juan Carlos.

Después de las averiguaciones pertinentes para no entorpecer la labor que pudiera haber hecho la Editorial Naval y, tras sucesivas consultas al AJEMA, fueron designados para acometer la obra el Coronel Auditor Cervera Pery y el Coronel de Intendencia Estrada Giménez, comenzando sus trabajos en septiembre de 1993.

Su primer paso fue recopilar todos aquellos datos que pudieran acercarlos al origen y nacimiento de nuestro bergantín-goleta, para continuar hasta el punto en que el veleiro se convierte en la admirada realidad de nuestros días.

Las fuentes consultadas se centraron en bibliotecas, archivos y documentos del propio buque. Retrocedieron en sus investigaciones hasta la constitución de la figura del Guardiamarina, razón de ser para su denominación como buque escuela. Con gran esfuerzo lograron fotografías inéditas de muchos de los que antaño fueron a bordo. Su actividad se extendió incluso a pedir el relato de anécdotas a cuanto Oficial o Suboficial pasaba cerca de los autores; el libro-historial del buque constituyó para éstos una fuente de obligada e indiscutible utilidad. Solicitaron la impresión personal acerca de este singular mando de cada uno de sus Comandantes, consiguiendo elaborar un epígrafe de conmovedora nostalgia y gran belleza poética.

Tras año y medio de trabajo, el valiosísimo bagaje informativo obtenido a través de importantes apoyos (del propio barco, *Diario de Cádiz*, autoridad portuaria de la bahía de Cádiz, el Boletín Informativo para Personal, el colectivo fotográfico «Ga-

lén», Museo Naval, *Revista General de Marina* y la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General de la Armada) dio su fruto con la culminación del magnífico ejemplar gráfico y literario que hoy podemos contemplar, y sobre el cual nos atrevemos a dar nuestra sincera opinión:

Nunca se ha hecho nada tan completo, que recoja de manera tan fidedigna el verdadero espíritu de nuestro buque escuela, como este proyecto, nacido de la ilusión de unos pocos y culminado con el apoyo y cariño de todos. En el aspecto estético, se trata de una obra editada en trescientas cuarenta páginas a todo color, con más de trescientas fotografías de gran interés humano y artístico, impreso en una limpia y preciosista infografía, soporte imprescindible en una obra fundamentalmente realizada para divulgación; alarde de buen gusto y alejada de complicados tecnicismos. En el análisis literario desta-

camos que consta de trece capítulos, a través de los cuales el lector puede conocer detalles del nacimiento del proyecto; podrá también acceder a curiosidades y datos de relevancia histórica, como la presencia a bordo de la familia real, las vueltas al mundo, viajes de carácter extraordinario, regatas y desfiles, tormentas y temporales... Otros capítulos son una auténtica fuente de inspiración poética, y otros de interés profesional, como los reservados a las opiniones de los distintos Comandantes del «Elcano»; cúmulo de anécdotas, recuerdos y detalles gráficos, englobados todos en un escueto y clarificador apéndice técnico.

Con independencia de lo que para cada uno pueda significar la existencia de esta obra, hay que decir que no podría hacerse mejor colofón para ella que las palabras escritas por S.M. el Rey para la presentación del libro:

«Navegar en el “Juan Sebastián Elcano” es una experiencia fascinante e inolvidable.

Para quienes la hemos vivido, la silueta de nuestro buque escuela es la de un amigo de juventud, que evoca vivencias cuyo recuerdo se agranda con el tiempo y actualiza el invariable afecto que sentimos por lo mucho que nos enseñó.

Sexagenario pero eternamente joven, el “Elcano” sigue cumpliendo con honor y eficacia su importante misión de formar a los futuros Oficiales de la Armada, templando su espíritu en la indeleble intimidad del hombre con la mar y familiarizándoles con la grandeza y sinceridad de las lecciones que constantemente el mar les proporciona.

Sus airosas velas anuncian cada año una embajada de paz y amistad que engarza afectos y perfecciona el mutuo acercamiento entre los hombres y las tierras de ambas orillas del océano que nos une.

Estoy seguro de que este libro avivará la memoria y la ilusión de cuantos recorramos sus páginas, y descubrirá a los españoles una de las mejores páginas con las que escribimos desde el presente nuestra historia.» ■

Juan Aguirre Cavero

Distinguido con la Cruz del Mérito Naval en reconocimiento a su constante vinculación con la Armada y sus acertadas colaboraciones de carácter cultural a través de la música.

—¿Qué significado tiene para ti la concesión de esta medalla?

—Es una de las mayores satisfacciones que he tenido en mi vida. Siento un legítimo orgullo y verdadero agradecimiento por esta distinción.

—¿Qué vivencias perduran de las Milicias Navales Universitarias?

—Están un tanto lejanas, pero aquel espíritu pervive. El sentido del orden y la disciplina que allí aprendimos, aunque en aquel momento no lo entendíamos, nos marcó positivamente.

El deber cumplido y el esfuerzo fueron fundamentos que, de una forma u otra, hemos ido aplicando en el curso de la vida. Por otro lado, también hubo situaciones realmente divertidas, imborrables en nuestra memoria.

—¿Qué relación has tenido con la Armada desde entonces?

—Mucha a nivel personal, no sólo con mis compañeros sino con muchos mandos a todos los niveles.

Institucionalmente he colaborado con muchas iniciativas en el terreno cultural a través de la música, organizando conciertos, la Big-Band junto con los coros de Caja Madrid, acto presidido por el Almirante Carrero Blanco Pichot; incluso tocando el piano en el «Juan Sebastián Elcano», en una inolvidable travesía Marín-Cádiz, en 1990. Por cierto, hice las gestiones pertinentes para que nuestro flamante Buque-Escuela tuviera un piano nuevo, donado por la casa Hazen. Aquél tenía demasiados días de mar.

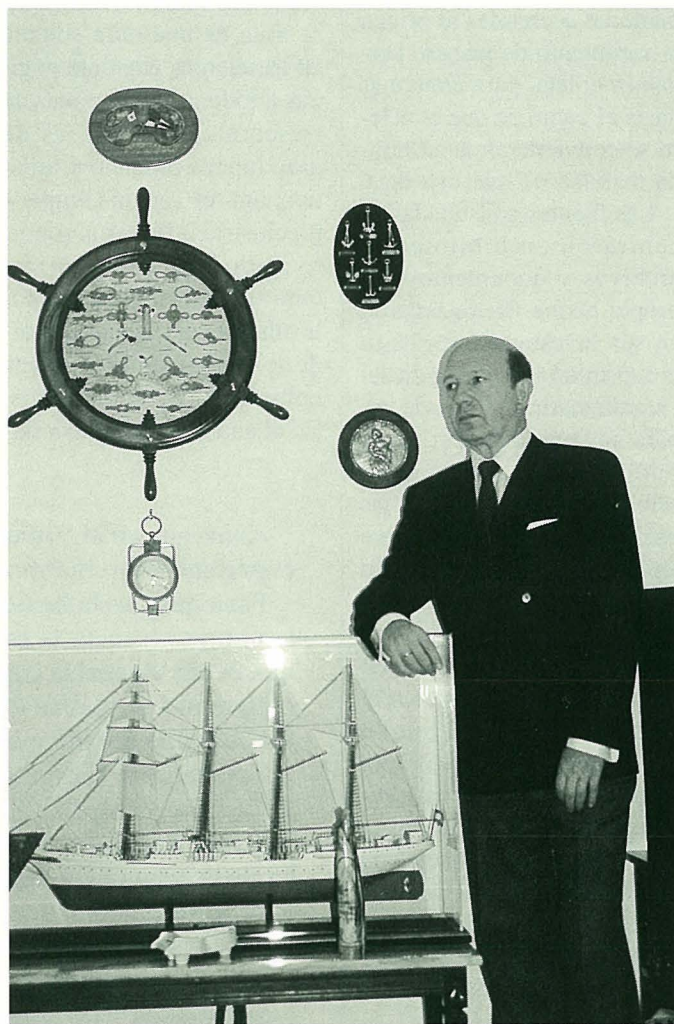
—Parece que la música ha formado parte de tu vida profesional.

—No profesionalmente. Diría que la música y el mar han sido y siguen siendo mis dos grandes aficiones, por no decir pasiones.

Desde muy pequeño estudié piano y violín. Luego, en la Universidad, fui Jefe de la Tuna. Allí tocaba el turno a la guitarra. Más tarde estudié percusión durante un año. También hice intentos con el saxofón, precisamente durante las prácticas de Milicias en Ferrol. Ahora sólo estoy centrado en el piano el poco tiempo que dispongo.

—¿Existe algún antecedente familiar en el ámbito musical?

—Es como si me leyeras el pensamiento. Siempre que surgen conversaciones sobre música me transporto a mis años jóvenes. Desde que tuve uso de razón me sentí influenciado en este camino por mi madre. Terminó su carrera de piano a los doce años y fue premio extraordinario en el Conservatorio de Música de Madrid. A esa edad dio su primer concierto como solista con la Orquesta Nacional. Cuenta que tuvieron que adaptar tacos de madera en los pedales, pues los pies no le llegaban en aquel gran piano de cola. Dio cinco recitales en el Palacio Real. El último se celebró en la Sala de Gasparini, con asistencia de S.M. el Rey Alfonso XIII. Actuó en salas de conciertos, en España y Europa, como solista y acompañando a grandes artistas de la época, sobre todo a aquel gran tenor, Miguel Fleta, de fama mundial.



Licenciado en Derecho, diplomado en Derecho Marítimo (Cátedra del Consulado del Mar, Universidad de Barcelona), Capitán de Infantería de Marina, Escala de Complemento, y Patrón de la Marina Deportiva.

Hoy, a punto de cumplir noventa años, recuerda con gran cariño el esplendor vivido en su fulgurante carrera.

—Entonces, ¿cuál es el ejercicio real de tu profesión?

—Hasta hace cuatro años mi actividad profesional siempre ha estado ligada a temas marítimos, relacionada con el seguro y liquidación de averías, especialidad cuyas prácticas hice en Londres durante un año. Actualmente me dedico al Marketing y Comunicación, de cuyo Departamento soy Jefe Superior, en Plus Ultra.

—Por cierto, ¿Plus Ultra es la compañía que tiene instalado un carillón en su fachada?

—Sí, efectivamente. Es el único en España con figuras móviles de estas características. Se inauguró en diciembre de 1993, en un acto presidido por S.A.R. la Infanta Doña Pilar de Borbón, con asistencia del Alcalde y destacadas personalidades del mundo de la cultura.

En este importante acontecimiento para la capital de



España tuvo un protagonismo muy especial la Armada. La intervención de la Banda de Infantería de Marina aportó una gran brillantez al acto, en el que, además, se hizo públicamente entrega de una bandeja de plata, conmemo-

rativa del evento, al Almirante Jefe de la Jurisdicción Central, Excmo. Sr. D. Justino Antón, quien asistió acompañado de altos mandos de la Armada. Fue transmitido por todos los medios de comunicación.

—Creo que ha habido posteriormente otras acciones de colaboración.

—Por supuesto y además de gran trascendencia y éxito. Se trata de la edición de un disco compacto con diecisiete obras representativas de cada una de nuestras Autonomías.

Es un disco de gran calidad, editado con el más moderno sistema digital e interpretado impecablemente por la Banda de Infantería de Marina de Madrid.

Considero que es muy positivo acercar estos valores a la sociedad en general, dando a conocer nuestra pluralidad cultural, con una filosofía integradora.

—¿Hay proyectos para un futuro próximo?

—Unir en un solo proyecto la música y la Marina es como un feliz sueño. Ideas hay muchas y muy variadas, que trataremos de llevar a cabo. Procuraremos atravesar el umbral de las ideas para acercarnos a las nuevas realidades. ■



EL PETROLERO DE FLOTA «MARQUES DE LA ENSENADA»



Desde su entrada en servicio el buque ha realizado 650 singladuras y cerca de 600 maniobras de aprovisionamiento de combustible.

Nuestro viaje a Rota no cabe duda que fue fructífero, pues tuvimos ocasión de coincidir con el Capitán de Fragata Mariano Mayo Cosentino, Comandante del «Marqués de la Ensenada». Teníamos muchas ganas de realizar un reportaje sobre este barco, pues cubre con eficacia una de las necesidades básicas de la Flota. Es de justicia que desde estas páginas agradezcamos sinceramente el mucho tiempo que nos dedicó toda su dotación unas horas antes de hacerse a la mar por un largo período de tiempo. Haciendo un paréntesis, cesaban en sus actividades y atendían nuestras preguntas.

LO QUE OPINA EL COMANDANTE

–Comandante, ¿cuáles son las notas que caracterizan el mando de un buque logístico como el Petrolero de Flota «Marqués de la Ensenada»?

–El mando de un buque logístico es muy particular; se actúa con mucha autonomía y, a su vez, integrado en la Fuerza, con cuyas unidades se realizan frecuentes maniobras de aprovisionamiento en la mar.

Al margen de consideraciones tácticas o logísticas, hay dos aspectos de estas maniobras, uno humano y otro estético, que quisiera mencionar.

El primero, los simpáticos intercambios de mensajes que tienen lugar cuando los buques están a distancias de 30 a 40 metros por el través, y el segundo, las ágiles maniobras de aproximación y alejamiento de los buques de combate, que componen un espectáculo de gran belleza y

sabor marineros; un privilegio que se ofrece exclusivamente a las dotaciones de los buques logísticos.

–Nos gustaría conocer las actividades del buque desde su entrada en servicio.

–El buque ha desarrollado una actividad bastante intensa desde su entrada en servicio hace ya casi cuatro años. En este tiempo ha realizado más de 650 singladuras y cerca de 600 maniobras de aprovisionamiento de combustible.

En los últimos meses hemos participado en varios ejercicios nacionales y combinados; hemos tomado parte en dos ocasiones en la operación «Sharp Guard» en el Adriático, en misión de paz con motivo del conflicto en la antigua Yugoslavia, y también hemos llevado a cabo operaciones de transporte de combustible. En cifras, 185 singladuras y 173 maniobras de aprovisiona-

miento en la mar desde el 26 de mayo del 1994 en que yo tomé el mando hasta el 1 de mayo del presente año, en que, por cierto, nos encontramos fuera de la base para participar en los ejercicios SUROIT-NORMINEX, LINKED SEAS y TAPON, tras cuya realización regresaremos a Las Palmas a últimos de junio, si Dios quiere.

–¿En qué consiste exactamente la misión de un buque de estas características?

–El apoyo a la Fuerza, para que pueda aumentar su permanencia en la mar sin necesidad de dirigirse a puerto para aprovisionarse, es nuestra razón de ser. Proporcionamos combustible y otros materiales, y con el helicóptero

embarcado prestamos apoyos para transporte de personal, material y otras misiones operativas.

–¿Cuáles son sus impresiones acerca de los diferentes puertos visitados y del tiempo libre de que dispone la dotación del buque?

–La gente lo pasa siempre bien; ahora todos disponen de

algún dinero y esto facilita las cosas. Yo destaco el interés creciente de las dotaciones por las actividades turísticas y culturales; y en este sentido, los puertos de Italia y Grecia que hemos visitado en los últimos meses han resultado muy atractivos.

Sin más apasionamiento que el normal, puedo decirle que la moral es excelente.

A veces parece que se quejan de exceso de actividad, pero lo que de verdad pretenden con esto es presumir de que están en un buque muy operativo, del que se sienten orgullosos.

–Por último, háganos una ficha técnica del barco que podamos recordar fácilmente.

–Es único en su clase en la Armada y se construyó en los astilleros de la E. N. Bazán de Ferrol. Entró en servicio el 3 de junio de 1991 con



6 El buque ha desarrollado una actividad bastante intensa desde su entrada en servicio hace ya casi cuatro años. En este tiempo ha realizado más de 650 singladuras y cerca de 600 maniobras de aprovisionamiento de combustible. 9

el nombre de «Mar del Norte», que luego se cambió por el actual de «Marqués de la Ensenada» en honor de don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Intendente de Marina y gran impulsor de la Armada.

Es un buque que se adquirió a un coste bastante bajo, cuyos gastos de operación y mantenimiento son también relativamente reducidos y que, por otra parte, está proporcionando un excelente servicio, por lo que ya goza de un merecido prestigio.

Yo creo que continuará así durante muchos años y que las dotaciones futuras podrán seguir sintiéndose orgullosas del «Marqués de la Ensenada», como nosotros y los que nos han precedido a bordo.

ASI PIENSAN LOS OFICIALES

Charlamos con el Teniente de Navío Fernando Moreu Munáiz, el Capitán de Máquinas Francisco José Santalla Serantes, el Alférez de Navío Adolfo García Quintela, Alféreces de Fragata José E. Fernández López y Francisco Javier Ibáñez Taboada y el Alférez ATS Emilio Sánchez de Quintana.

Llevan embarcados tiempos diferentes, entre un año y medio y cuatro meses, y todos coinciden en que se trata de un barco que navega mucho, una media de ciento ochenta días de mar. Piensan que es el que más días de mar hace al año de los integrados en la Flota. Al cabo del tiempo los puertos se repiten y las estancias en ellos son cortas, aunque se trata de ciudades agradables.

El ambiente a bordo es muy positivo y existe gran compañerismo debido al tiempo de permanencia fuera de sus casas. El trabajo es duro pero interesante y se realizan maniobras de aprovisionamiento tanto con buques de nuestra Armada como extranjeros. Algunos tienen cierta preocupación por su peso, pues confiesan que se come muy bien a bordo y las navegaciones son largas.

OPINAN LOS SUBOFICIALES

Entrevistamos ahora a algunos de los Suboficiales. Se trata del Brigada Manuel González Fernández y los Sargentos Ciro García Sagredo, Albino Aneiros Blanco, José María Díaz González, Antonio Arce González y José Leandro Masegosa.





El Brigada González es el Contra maestre de Cargo, por lo que tiene mucho trabajo ya que en el barco se realizan un número elevado de maniobras de aprovisionamiento. Además el hecho de llevar un helicóptero a bordo exige una dedicación especial. Tiene la familia en Ferrol aunque él es leonés de nacimiento.

Los Sargentos García, Aneiro y Arce tienen la familia en Las Palmas de Gran Canaria como la base del barco y se encuentran en éste para cumplir las condiciones específicas. Consideran que se navega bastante, aunque el barco es cómodo.

El Sargento Díaz González precisa que es de Limadres, del Ayuntamiento de Fene, en Ferrol. Lleva dos años y medio embarcado y nos comenta, sonriente, que a pesar de comer de forma abundante la gente adelgaza. Es el encargado de los víveres y pensamos debe hacerlo bien, pues todos sus compañeros aprovechan para gastar alguna broma. Todos están de acuerdo en que no hay problemas con la comida y piensan que es generoso, pues invita a café y a lo que «haga falta». Los menús se caracterizan por sus denominaciones gallegas: ensalada de limodre, merluza a la ría de Ares, pulpo a la gallega, lacón con grelos, etcétera. Fuimos testigos del buen humor que existe entre los Suboficiales.

Por último, el Sargento Escribiente Leandro, que es de Cartagena, lleva a bordo un año y confiesa que ha pasado por todas las jurisdicciones, la última la de la Zona Marítima de Canarias. Está encargado de todas las Oficinas, Comandancias, Segunda Comandancia, Detall y durante

los domingos, ante la carencia de Capellán, hace una celebración eclesial y ayuda al Sargento Díaz González en la elaboración del menú, como «arroz al caldero». Confiesa que se encuentra bien, aunque ve poco a la familia.

LOS CABOS PRIMERA NOS CUENTAN SUS IMPRESIONES

Charlamos en su comedor con los Cabos Primera Fernando Manso Rodríguez, Manuel Pérez Monzón, Marcos Rivero Pichel, Oscar Lagos Fernández y Santos Sánchez Ferrándiz. Los hay que llevan tres años ya a bordo, como el Cabo Sánchez Ferrándiz, y otros que hace poco que han embarcado, como el Cabo Manso. Todos coinciden que se trata de un barco en el que existe un gran compañerismo, distinto al resto de los de la Flota. Piensan que se navega mucho, aunque el trabajo se lleva bien y la habitabilidad es cómoda. La relación entre los mandos y subordinados es muy buena y en la maniobra todo el mundo trabaja por igual.

POR ULTIMO, OPINAN LOS MARINEROS

Son Juan José Brito Méndez, Pedro L. Miró Flores-Uría, David Tambo Cuevas, José A. Coruso Santana y Tomás Martín Trujillo.

Juan José Brito es natural de Tenerife, lleva un mes embarcado como cocinero e hizo el Servicio Militar en la Armada embarcado en el buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano». Le apetece navegar y lo está haciendo. Comenta que trabajaba más en «Elcano», aunque los puertos que tocaba éste eran más apetecibles. Dice que «para navegar, “Elcano”, y para vivir a bordo, el “Marqués de la Ensenada”».

Pedro Miró nació en Palma de Mallorca y lleva ya diez meses a bordo destinado en la Estación Radio. Considera buena la habitabilidad del barco, lo que hace más llevadero lo mucho que se navega. Está contento y piensa seguir en la Marina; en el mes de septiembre vuelve a la ETEA. Considera que este viaje al Adriático es una experiencia bonita, aunque no falta el trabajo.

David Tambo, valenciano, es marinero de reemplazo. Nos confiesa que lleva siete meses de «mili». Es repostero, aunque participa en la maniobra cuando hay que dar

petróleo a algún barco, además de montar las guardias que le puedan corresponder. Pensaba que la vida a bordo iba a ser más rutinaria.

José A. Coruso es natural de Las Palmas; piensa que en el barco se está bien y de las conversaciones mantenidas

con algunos compañeros dice que la vida en otros barcos es más dura. Nunca había estado embarcado, pero le gusta y piensa quedarse.

Por último, Tomás Martín, marinero de reemplazo, es de Tenerife y lleva a bordo cerca de cinco meses como despensero. Al principio le costó adaptarse, pero ahora ya se lleva bien con todos sus compañeros; le llaman cariñosamente «tacañón» pues no cedía

a sus peticiones de «rancho extraordinario». Confiesa, con una sonrisa, que el Contramaestre de Víveres le vigilaba estrechamente para que no fuese generoso; de ahí el mote, que al principio le molestaba, aunque ya lo lleva bien. ■



**DIA
DE LAS
FUERZAS
ARMADAS**

4 de JUNIO de 1995

