

NUMERO 73
Noviembre 1995



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL





PORTADA:
**S.A.R. durante
la demostración anfibia.**
(Foto: EDU Fernández-RED)

CONTRAPORTADA:
**Demostración anfibia
en la Sierra del Retén.**
(Foto: PEPE DIAZ-RED)



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

EGRAF, S. A.
C/ Luis I, 5-7
Teléf. 778 10 12
28031 MADRID

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

1 AGREGADURIA NAVAL
DE ALEMANIA.



14 LA VOZ DE LA ARMADA.
RED DE COMUNICACIONES
NAVALES DEL EMA.

20 LA ENSEÑANZA
EN LA ARMADA (ETEA).

25 PLAN DE CALIDAD DE VIDA
DE LA TROPA Y MARINERIA.

29 MANIOBRAS DEL TERCIO DEL
NORTE (PRIMAVERA DE 1956).

33 S.A.R. EL PRINCIPE DE ASTURIAS
ASISTE A UNA DEMOSTRACION
ANFIBIA.

37 ANIVERSARIO DE LA INICIACION
DE LA INDEPENDENCIA
DE MEXICO.

44 UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA
BASE NAVAL DE ROTA.

48 TRANSPORTE
«CONTRAMAESTRE CASADO».

52 BODAS DE PLATA
EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

54 APERTURA DE CURSO
EN LA ESEPA.

56 FRAGATA «VICTORIA» (F-82).



60 NIÑOS DEL HOSPITAL DE SAN
RAFAEL, DE MADRID, VISITAN
LA BASE NAVAL DE ROTA.

62 DE MARIN A CADIZ. A BORDO
DEL BUQUE ESCUELA «JUAN
SEBASTIAN DE ELCANO»

AGREGADURIA NAVAL DE ALEMANIA



Por C. Jáuregui

Continuando con la línea establecida en los últimos Boletines, nos ocupamos hoy de la Agregaduría Naval de Alemania en nuestro país.

No nos fue difícil establecer los oportunos contactos con el C.F. Dieter Krause, Jefe de la misma, gracias a la intervención del C.N.

Víctor José Quiroga Martínez, Jefe de la Sección de Relaciones Exteriores del Cuartel General.

El C.F. Dieter Krause es un gran enamorado de España y, curiosamente, nos pareció que rompía el cliché típico del carácter alemán; la

razón, él mismo nos la explicaba basándose en su ya largo contacto con el pueblo español, del que dice haberse contagiado de su espontaneidad y alegría.

Ante nuestra propuesta de realizarle una entrevista para nuestro BIP, nos responde encantado de tener la ocasión de aparecer en nuestras páginas, presentándonos una visión global de su país, de la Marina alemana, de su destino aquí como Agregado Naval y de, por supuesto, piropear a todo el pueblo español, con el que se siente tan identificado.

—¿Puede hacernos un resumen de los años que ha estado en nuestro país con anterioridad a su actual destino como Agregado Naval?

—Llegué a España en el año ochenta y siete para realizar el curso de Guerra Naval, que duró un año y medio. Después estuve tres meses trabajando en la Embajada a título particular y, más tarde, realicé el curso de mando en el CESEDEN, gracias a lo cual pasé más de dos años en España. Ahora, desde mar-

zo, ocupo este destino, que me permitirá estar unos tres o cuatro años más en España. Todo esto sin contar con los períodos de vacaciones que hemos pasado aquí con anterioridad, puesto que tanto a mi familia como a mí siempre nos ha atraído mucho el sol y la alegría que se respira en España, por lo que hemos sido unos incondicionales de sus islas Canarias.

—Acaba de mencionar el curso de Guerra Naval que hizo en nuestro

país, ¿qué opinión le merece este curso como Oficial de la Marina alemana?

—Profesionalmente, en este curso he aprendido mucho, porque nosotros hemos estado mucho tiempo orientados de cara al Norte. Me explico; yo he sido durante muchos años Comandante de lanchas rápidas en el Báltico y en el Mar del Norte, es decir, siempre centrados en el Flanco Norte de la OTAN. Con ocasión de los cursos que realicé en la



El C.F. Dieter Krause recibe de manos de S.M. el Rey el diploma del Curso en la Escuela de Guerra Naval.

Escuela de Guerra Naval y en el CESEDEN he tenido oportunidad de contactar con compañeros de la zona sur y durante el curso conocer todo el aspecto estratégico que corresponde a esta zona, contemplando al mismo tiempo las amenazas potenciales que afectan a este teatro de operaciones; me ha brindado también la posibilidad de ampliar mi formación profesional y conocer en mayor profundidad la forma de vida y las costumbres de los españoles. Personalmente, creo que me he visto influenciado positivamente con esta relación, ya que mis compañeros de curso me han dicho que he cambiando mucho a nivel personal; me he vuelto más abierto y extrovertido. Incluso, profesionalmente, también he recibido cierta influencia del carácter español, de su alegría y espontaneidad. Admiro la forma de vida del español; piensa ante todo en las necesidades de vida y todo gira en función de éstas; los alemanes pensamos demasiado en el futuro y, quizá, olvidamos el momento presente que, en definitiva, es lo único que tenemos seguro. Creo que la forma de encarar la vida vuelve al español más positivo y alegre.

—Centrándonos ahora en la parte profesional, nos gustaría

que nos comentase algo sobre su trabajo como Agregado Naval.

—Yo he tenido la ventaja de conocer anteriormente las bases de este destino, pues, como he dicho, estuve trabajando unos meses en la Embajada a las órdenes directas del Agregado Naval que estaba entonces, muy conocido para muchos Oficiales españoles; se trataba del Capitán de Fragata Wolf Lietzau y pude darme cuenta que en este destino no todo eran «bodas y bautizos». Realmente tiene una gran base de relaciones sociales con las que se pretende mejorar y estrechar los lazos entre las diferentes Marinas, y qué



duda cabe que, al conocerse los responsables correspondientes, todo se tramita con mayor facilidad.

Ese tiempo, como digo, me sirvió de gran experiencia para desarrollar mi actual destino de Agregado Naval, puesto que las amistades que tuve ocasión de hacer en aquel momento me han servido de gran ayuda para gestionar visitas oficiales, o a barcos, y establecer determinadas relaciones en los diferentes campos de mi trabajo diario; quizá por ello puedo afirmar que no tengo muchos problemas en él.

—Desde el conocimiento que ha adquirido a lo largo de este tiempo, ¿ha podido contrastar diferencias sustanciales entre la Marina española y la alemana?

—En absoluto, creo que ambas son muy parecidas, tanto por la cantidad de personal como por el material, número de buques e idénticos problemas de índole económica. Obviamente, las misiones hasta el ochenta y nueve se desarrollaban en zonas distintas, pero hoy este planteamiento también ha cambiado, con lo cual la Marina alemana se deja ver con más frecuencia por puertos españoles. Por otra parte, también veo formas de trabajo muy similares: los mismos libros y las mismas reglas OTAN para nuestros buques en la guerra naval. Desde luego, cada una tiene sus especialidades concretas, por lo que la relación entre ambas se hace mucho más interesante al poder aprender una de otra. Concretamente, en el campo de los submarinos, recientemente se han llevado a cabo los ejercicios «Tapón», en los que ha participado uno de nuestros submarinos; su Comandante nos ha comentado que él y su dotación era la primera vez que realizaban ejercicios en el Mediterráneo, lo que ha constituido una gran experiencia a nivel profesional, pues tuvieron ocasión de atravesar el estrecho de Gibraltar sumergidos.

Si he de resaltar alguna diferencia en concreto, quizá sea el hecho de que nosotros no tenemos el Cuerpo de la Infantería de Marina, pues a partir de 1956 nuestras FAS asumieron el papel exclusivo de la defensa del territorio nacional, por lo que el Cuer-

po de Infantería de Marina, eminentemente ofensivo, no tenía ningún sentido.

Por lo general, nuestros Comandantes me comentan que no tienen ningún problema en colaborar con la Armada española; por ejemplo, en el momento presente tenemos un petrolero alemán que abastece a los barcos españoles en el Adriático, o viceversa. Realizamos también conjuntamente muchos ejercicios PASSEX, y utilizamos el puerto de Palma de Mallorca de manera habitual para el relevo de nuestros barcos en el Adriático. Como dato de referencia, puedo decir que este año hemos tenido, hasta la fecha, un número de treinta visitas oficiales y no oficiales de barcos alemanes a puertos españoles, lo que representa un número muy elevado.

Creo que el simple hecho de existir la figura de Agregado Naval, independiente de la de Defensa, habla por sí mismo de la importancia que se da en nuestro país a la colaboración de ambas Marinas.

-Háblenos de las relaciones entre las dos Marinas. Nos consta que existen proyectos de nuevas construcciones en las que ambas están implicadas.

-Efectivamente, se está llevando a cabo un gran proyecto, que es la construcción de la nueva fragata F-100, que en Alemania se denomina F-124, junto con España y Holanda. Creo que es muy interesante y el primer proyecto de esta envergadura que se realiza de manera conjunta desde hace muchos años. Según la información que recibo, todo marcha muy bien y espero que este destino me dé la oportunidad de sentar las bases para un nuevo proyecto de construcción o de planeamiento de cualquier tipo en colaboración con España. Es preciso tener en cuenta que, en la actualidad, la Marina alemana tiene dificultades económicas similares a la vuestra, pero lo cierto es que necesitamos más barcos de cara al año dos mil.

-Y en relación con el Oficial de Marina, ¿cómo se desarrolla, en líneas generales, la proyección de la carrera del Oficial alemán?

-Hoy en día es diferente; los Oficiales de mi época ingresábamos primero en un cuartel, donde recibíamos instrucción puramente militar, y después pasábamos a la Escuela -similar a la de Marín, en vuestro



El C.F. Kraus junto al C.F. Hernández y a la autora de la entrevista, contemplan un número de nuestro «BIP» durante la charla que mantuvieron en las dependencias de Relaciones Exteriores del CGA.

caso-, que está en Flensburg, y allí estábamos por espacio de dos años y medio, incluyendo algunos meses de adiestramiento en navegación a bordo de nuestro Buque Escuela «Gorh-Fork» y el B/E «Deutschland», que actualmente se encuentra desguazado. Con posterioridad realizábamos algunos cursos de especialidades y de formación para la tropa, pero esto ahora ha cambiado. El Oficial alemán de hoy, después de algunos meses de enseñanza básica y de adiestramiento militar a bordo del Buque Escuela «Gorh Fork» sale para realizar sus estudios en las Universidades de la Bundeswehrg. Al finalizar estos estudios, que los realizan en un tiempo mucho más corto que en cualquier Universidad civil, en tres años obtienen su diploma, que está equiparado a cualquier titulación universitaria. De Alférez de Fragata regresan a la Marina para recibir una formación más especializada, para salir finalmente destinados a un buque, donde realmente comienza el desarrollo de su carrera como Oficial de la Armada.

-Y, puesto que ha tenido ocasión de conocer muy de cerca al Oficial español, nos gustaría conocer su opinión acerca de la formación que reciben nuestros Oficiales.

-No encuentro diferencias importantes en relación a su cualificación

profesional. A través de los contactos que he tenido con mis compañeros en el Curso de Guerra Naval aquí en España, y que rondábamos todos más o menos la misma edad, he podido percibir pocas diferencias; todos hemos pasado por experiencias similares, cada uno en su campo o especialidad. Quizá la Armada española presenta una ventaja notable para la formación de sus Oficiales, y es el hecho de que aquí un Oficial puede realizar funciones o cometidos muy diversos: un piloto de Harrier también puede ser destinado a una fragata; un submarinista puede pasar también a un barco de superficie o a un dragaminas, etc. Nuestra Marina tampoco tiene el Cuerpo Jurídico, ni el de Intervención ni el de Intendencia, puesto que éstos están constituidos por personal civil.

Nosotros, sin embargo, estamos más especializados. En Alemania un submarinista, por ejemplo, sólo puede estar destinado una sola vez en un barco de superficie a lo largo de su carrera; pero esos cambios, relativamente frecuentes, que tienen la oportunidad de hacer los Oficiales de la Marina española, en nuestro país no son posibles.

-Ocupándonos ahora de otros temas, como la marinería y el personal profesional, ¿cómo están integrados en la Armada alemana?



El Buque Escuela «Gorh-Forck» de la Marina alemana.

—Nuestro personal está integrado de un 15 por 100, aproximadamente, procedente del Servicio Militar, pero la mayoría de nuestro personal embarcado es profesional; tienen un contrato que oscila entre los cuatro y doce años. También tenemos personal profesional de categoría de Oficiales, cuyos contratos oscilan entre los seis y doce años. Hoy en día la oferta de vacantes para destinos de Oficiales tiene una respuesta en la vida civil de seis por plaza; no ocurre lo mismo, sin embargo, en relación con algunas especialidades para personal profesional de las escalas inferiores, en las que tenemos cierta escasez de demanda.

—Concretizando ahora en el personal femenino, ¿qué papel se le otorga a la mujer alemana en la Marina?

—Desde hace algunos años las mujeres han ingresado en las FAS, pero solamente en el Cuerpo de Sanidad y en el Cuerpo de Música Militar a nivel de Suboficiales.

—Y ya de cara al futuro, ¿cómo se plantea la Marina alemana el año 2000?

—Bien; como se sabe, actualmente estamos cambiando nuestras Fuerzas Armadas en general, puesto que a raíz de 1989 el papel que les compete ha cambiado sustancialmente. Antes de esta fecha nuestras Fuerzas Armadas, por Ley Fundamental, se encargaban de la Defensa Nacional exclusivamente; a partir de la unificación, por decisión del Tribunal

Constitucional, se decidió que Alemania tenía los mismos derechos y obligaciones para sus Fuerzas Armadas que el resto de las naciones. De este modo se procedió a una profunda reforma organizativa para realizar misiones en el extranjero; de ahí que, por supuesto, la estructura de nuestra Marina también haya cambiado en cierta medida; quizá no tanto como los Ejércitos de Tierra y Aire, ya que nuestra presencia exterior siempre se ha mantenido, pero han cambiado sus misiones y participaciones conjuntas con el resto de los países de la OTAN.

Hemos tenido que hacer una importante reducción de nuestros efectivos militares, porque tras la unificación nos encontrábamos con un número total de más de seiscientos mil hombres, y el objetivo a alcanzar es un número aproximado de trescientos cuarenta mil; es decir, en lo que con-

ciere a la Armada, contará al final con unos veintisiete mil hombres. Esto implica también reducir la cantidad de barcos al 50 por 100.

La estructura a seguir por nuestra Marina será la apropiada para efectuar misiones de la ONU en aguas extranjeras, como actualmente en el Adriático.

—A la vista de estas nuevas misiones que debe desempeñar la Marina alemana, ¿se han creado nuevas necesidades para llevarlas a cabo?

—Más que nada han debido adaptarse los planes operativos; por ejemplo, se han contemplado mayor número de ejercicios en el Mediterráneo, para aprender mejor sus condiciones meteorológicas o geofísicas, lo cual ha afectado, sobre todo, a las flotillas de submarinos, lanchas rápidas y dragaminas, ya que el objetivo principal estaba centrado anteriormente en el Báltico, para lo cual disponíamos de sistemas tácticos y operativos específicos para dicha zona; ahora se deberán cambiar notablemente para adaptarlos a mares más amplios y ser capaces de realizar cualquier cometido que se nos pida a través de la ONU.



Publicación para las dotaciones de la Marina alemana similar a nuestro «BIP».

—¿Qué lugar ocupa el programa científico en la Marina alemana?

—Contamos con barcos científicos similares a los de la Armada española y un barco de investigación oceanográfica, el «Planet», que está diseñado para poder realizar misiones científicas en cualquier parte del mundo, como puede ser en el Artico. Todos estos programas científicos están supeditados a los intereses de la OTAN.

—Creo que hasta aquí hemos elaborado un programa general de lo que es la Marina alemana hoy día, ¿le gustaría ahora dedicar un espacio a su vida familiar en España?

—Debo decir, ante todo, que en mi familia siempre ha existido el deseo de venir a España. Desde que la visitamos por primera vez, mi mujer no hacía más que preguntarme si no habría algún destino en España. Tuvimos que esperar varios años hasta que esto fue posible. Hasta ese momento veníamos de vacaciones a las Islas Canarias, Costa del Sol..., y en algún momento hemos llegado a plantearnos el venirnos a vivir a España definitivamente. Así que cuando me preguntaron mis superiores que si quería ocupar un destino en España, mi respuesta fue afirmativa, sin ni siquiera saber cuál era ese destino; como no necesitaba preguntar a mi familiar, acepté de inmediato la oferta que se me brindaba. En principio estaremos tres años, aunque yo desearía permanecer algún tiempo más.

—¿Qué opinión le merece la ciudad de Madrid para vivir?

—Madrid es una ciudad muy interesante, divertida y que ofrece un elevado número de opciones para el recreo y la cultura; ahora bien, hoy en día ha perdido un poco del aspecto típico español. Se ha vuelto una ciudad muy cosmopolita. Quizá para el extranjero —que deseamos encontrarnos con las raíces de los pueblos— sean más atractivas ciudades como Sevilla, Cádiz, Cáceres..., porque allí palpamos la verdadera tradición española. Qué duda cabe que en Madrid, aún hoy, existen zonas o barrios determinados que mantienen su auténtico sabor, pero se encuentran en un segundo plano, frente a una ciudad a la que las corrientes actuales pueden volver impersonal. Desde luego, no sólo ha cambiado para peor, también es cierto que hoy Madrid está más lim-



Agregados Navales extranjeros con sus respectivas esposas, durante una recepción oficial.

pia, que su tráfico es más ordenado, aunque todavía dista mucho para alcanzar la forma de conducir del alemán, lo que yo agradezco de corazón porque de alguna manera vuestra forma de conducir es, digamos intuitiva.

—Sabemos que tiene una hija de quince años, ¿podría hablarnos sobre su adaptación a nuestro modo de vida?

—Me gusta poder decir que mi hija domina el idioma español a la perfección, lo que no sólo es producto de su esfuerzo, sino también consecuencia de haber venido desde el año ochenta y nueve todos los años un mes y medio de sus vacaciones a España, a casa de un compañero mío y compatriota de ustedes, Juan Carlos Muñoz Delgado, lo que le ha permitido practicar el español ininterrumpidamente; además, ella acude a dar clases a un colegio alemán, donde el 50 por 100 de los alumnos hablan español, excepto en las clases que se dan en alemán.

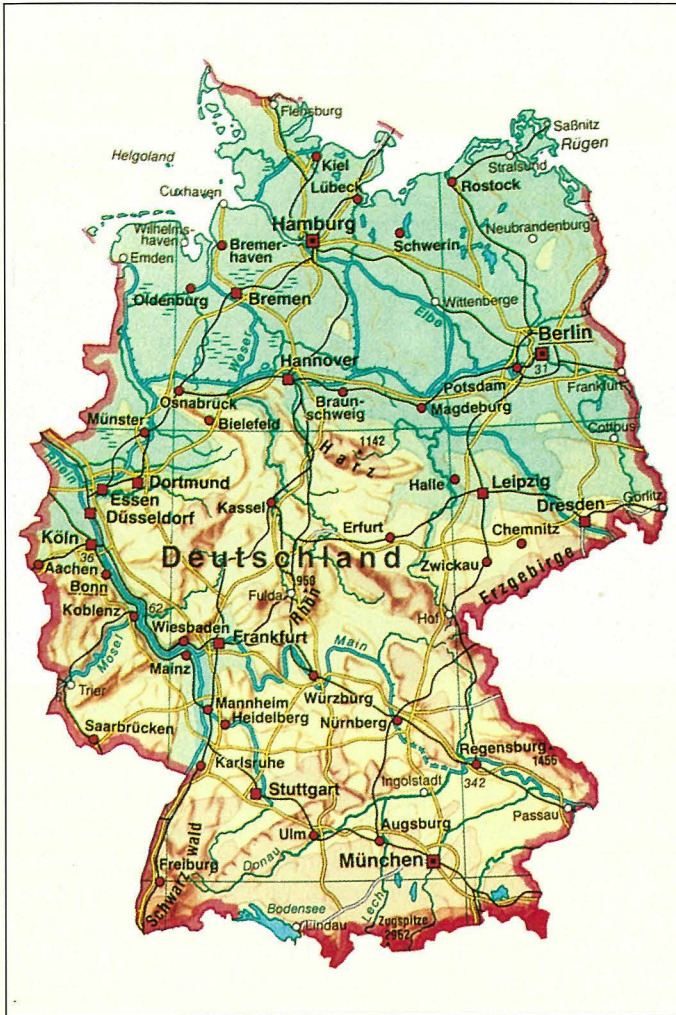
Ha encontrado cierta dificultad en alcanzar la equiparación entre su nivel de estudios con el que se lleva en España, ya que aquí se hacen más horas escolares; en Alemania los escolares regresan a casa al mediodía y ya no vuelven por la tarde; esto quiere decir que el ritmo escolar es más lento.

—Háblenos ahora de aquellas ciudades o sitios de España que más le hayan impactado.

—Guardo en la memoria una impresión fantástica del Puerto de Santa María, donde fuimos un año a pasar nuestras vacaciones de verano y, después, también en primavera; allí encontramos muchos amigos y una alegría muy especial. Pero tampoco podemos olvidar Sevilla, Galicia, Santander, Extremadura en general...; quizá lo que menos conozco sea Cataluña, pero ahora tengo unos años por delante para completar nuestro conocimiento de toda España.

—Para finalizar nuestra entrevista, nos gustaría conocer ¿cuál sería su meta a alcanzar desde el puesto que ocupa ahora al frente de su Agregaduría Naval?

—Bien; más que hablar de metas me gustaría hablar de deseos, y uno de ellos sería ver más barcos alemanes en puertos españoles, y viceversa, con la finalidad de intensificar las relaciones y los intercambios entre ambas Marinas. Quizá el primer punto de partida para consguir esto sería potenciar ambos idiomas en la formación de los Oficiales de las respectivas Armadas, porque, aunque tanto unos como otros hablan normalmente el inglés, lo ideal sería poder hablar los idiomas respectivos, lo cual es indispensable si pensamos en intercambios de alumnos entre las diferentes escuelas. Creo que esto resume un poco toda mi expectativa como Agregado Naval. ■



LA ACTUALIDAD DE ALEMANIA

LA República Federal de Alemania está en el corazón de Europa. Limita con nueve países: Dinamarca al Norte, los Países Bajos, Bélgica, Luxemburgo y Francia en el Oeste, Suiza y Austria en el Sur y la República Checa y Polonia al Este. Esta situación central es aún más notoria desde el restablecimiento de la unidad estatal de Alemania el 3 de octubre de 1990. La República Federal de Alemania es hoy más que nunca encrucijada entre el Este y el Oeste, pero también entre Escandinavia y el Mediterráneo. Incardinada en la Comunidad Europea y en la OTAN, Alemania es un puente hacia los países de Europa central y oriental.

Alemania tiene una población de alrededor de 80 millones de habitantes. La República Federal de Alemania es, después de Rusia, el país con más población

de Europa, por delante de Italia (58 millones), Gran Bretaña (57 millones) y Francia (56 millones). Por superficie, Alemania es más pequeña que Francia (552.000 km²) y España (505.000 km²).

Los paisajes alemanes son extraordinariamente variados y sugerentes. De Norte a Sur Alemania se divide en cinco grandes regiones naturales: la llanura del Norte, la elevación de las montañas medias, las tierras escalonadas de las montañas medias suroccidentales, las estribaciones suralemanas de los Alpes y los Alpes bávaros.

La elevación de las montañas medias traza la línea de separación entre el Norte y el Sur de Alemania; el valle del Rin Medio y las depresiones de Hesse forman un cauce natural para el tráfico Norte-Sur.

El clima de Alemania constituye un tipo de transición entre el marítimo (zona de vientos occidentales moderados y templados del Océano Atlántico) y el continental en la parte oriental. Las temperaturas no suelen experimentar grandes fluctuaciones. Las precipitaciones se distribuyen a lo largo de todo el año. En invierno la temperatura media oscila entre 1,5° C en las tierras bajas y 6° C bajo cero en las montañas. Los valores medios del mes de julio se sitúan en torno a los 18° C en las tierras bajas y los 20° C en los valles protegidos del Sur.

Alemania tiene una gran riqueza de variedades dialectales. Durante la división de Alemania se fue desarrollando en ambos Estados alemanes un vocabulario político divergente; asimismo, fueron surgiendo nuevas palabras que no se comprendían de buenas a primeras en el otro Estado. Con todo, el léxico básico y la gramática siguieron siendo los mismos en el Este y en el Oeste. El idioma común fue uno de los pilares que sostuvo a la nación dividida.

El alemán es el idioma materno de más de 100 millones de personas. Aproximadamente uno de cada diez libros aparecidos en el mundo está escrito en alemán. El alemán es el idioma más traducido después del inglés y del francés, y, a la vez, el idioma al que más se traduce.

De los más de ochenta millones de habitantes de la República Federal de Alemania seis y medio son extranjeros.

La integración de la CE y la convergencia de Occidente, la disolución del bloque oriental y la inmigración desde países asiáticos y africanos trajo consigo un considerable y absolutamente natural incremento del número de extranjeros de la más variada procedencia.

Casi el 60 por 100 de los extranjeros llevan residiendo diez o más años en Alemania.

La República Federal debe mucho a los trabajadores y empresarios extranjeros: contribuyeron enormemente al auge económico y aportan actualmente más de cien mil millones anuales al producto nacional bruto alemán.

Alemania condena enérgicamente la xenofobia, persigue y castiga de forma implacable la violencia contra las personas, protege a los extranjeros que viven en su territorio y les ofrece toda suerte de posibilidades de integración. La política alemana viene patentizando reiteradamente su solidaridad con los extranjeros.

LOS ESTADOS FEDERADOS

La República Federal de Alemania está integrada por dieciséis Estados Federados (*Länder*).

Alemania siempre estuvo dividida en *Länder*, aunque, eso sí, los límites territoriales variaron frecuentemente a lo largo de los siglos.

En la zona de ocupación soviética se crearon en el territorio de lo que después sería la RDA cinco *Länder*, basados en parte en antiguas tradiciones estatales.

El 13 de octubre de 1990 se consumó la adhesión de la RDA y, por tanto, de los *Länder* de Brandeburgo, Mecklemburgo-Pomerania Occidental, Sajonia, Sajonia-Anhalt y Turingia a la República Federal de Alemania. Berlín oriental se unió a Berlín occidental.



Baden-Wurtemberg

Baden-Wurtemberg es una de las regiones con los paisajes más bellos del país. No sólo el boscoso macizo central de la Selva Negra o el Lago de Costanza, llamado el «Mar de Suabia», sino también los verdes valles del Rin y del Danubio, del Neckar y del Tauber, la escarpada Schwäbische Alb y el suave Markgräflerland son destinos vacacionales muy apreciados por los turistas y excursionistas.

Desde el punto de vista de las comunicaciones, su situación es muy ventajosa, hecho que potencia aún más su atractivo como destino turístico y emplazamiento industrial.

Baden-Wurtemberg es una región altamente indus-

trializada y se cuenta entre los Estados Federados económicamente más poderosos.

La Universidad de Heidelberg, fundada en 1386, es la más antigua de Alemania; a su vez, Karlsruhe alberga la universidad técnica más antigua del país. Karlsruhe es también sede de la Corte Federal de Justicia y de la Corte Constitucional Federal, los más altos tribunales alemanes.



Estado Libre de Baviera

El más extenso de los Estados Federados, tiene la tradición estatal más antigua; ya en el siglo VI existía un ducado bávaro. A su rico legado histórico-cultural, fruto de su larga historia y el encanto de sus paisajes, debe Baviera su atracción como paraíso turístico alemán.

Nuremberg está situada en el punto de intersección de la futura red de autopistas europeas: de Nápoles a Estocolmo, de Lisboa a Varsovia, pasando por Praga. Constituye un importante emplazamiento industrial, en el que destacan los sectores de la construcción de maquinaria, industrias eléctricas y fábricas de juguetes.

Ratisbona muestra al visitante un casco medieval conservado en su mayor parte; Nuremberg, la ciudad de Alberto Duero (1471-1528), conserva en sus iglesias y museos tesoros artísticos bajomedievales de inestimable valor. Augsburgo es la ciudad que conserva el más puro estilo renacentista. Steingaden, que fue incluida en la lista del patrimonio universal de la UNESCO, al igual que la antigua residen-



cia principesco-episcopal de Wurzburg. Múnich no sólo alberga la mayor universidad de Alemania, sino también la mayor colección del mundo de objetos relacionados con la historia de las ciencias naturales y de la técnica, que se conserva en el Museo Alemán, y cuenta asimismo con numerosos edificios históricos, famosas colecciones de arte e importantes teatros. Los castillos del legendario rey Luis II, Herrenchiemsee, Linderhof y Neuschwanstein, construidos en estilo historicista del siglo XIX.

Baviera también ofrece un sinfín de posibilidades a los amantes de la música. Baste mencionar los festivales de Bayreuth, en los cuales se representan las óperas de Richard Wagner, quien vivió en esta ciudad entre 1872 y 1883.



Berlín

Tras la Segunda Guerra Mundial, Berlín fue durante decenios el símbolo de la división alemana y foco de la guerra fría entre las potencias vencedoras occidentales y la Unión Soviética.

Antes de su decadencia espiritual y cultural durante la dictadura nazi y de los estragos de la Segunda Guerra Mundial, Berlín no sólo fue la metrópoli económica de Alemania, sino también, en los «dorados veinte», una capital cultural de Europa.

Una vez superada la división de Alemania, también en el ámbito cultural puede volver a confluír y conjugarse todo lo que estuvo separado durante decenios. Berlín tiene tres óperas, varias grandes orquestas y decenas de teatros y ha vuelto a ser una de las ciudades con mayor número de museos del mundo.

La futura sede del Gobierno de la nación crece sin cesar; se calcula que en el año 2000 el área metropolitana de Berlín prácticamente duplicará la cifra de habitantes, que hoy ronda los 3,5 millones.

Hoy en día Berlín sigue siendo el mayor emplazamiento industrial del país.

La ciudad reunificada se enfrenta a grandes retos. La brecha económica se está cerrando. Es cierto que la reunificación supuso un gran auge económico para la ciudad, pero las medidas para comunicar las partes antaño divididas, para ampliar y modernizar la futura sede del Gobierno y para asimilar el vertiginoso crecimiento de la población requieren creatividad, ingentes recursos y dinamismo empresarial.



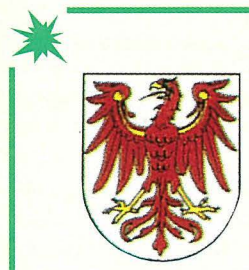
Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo

Hamburgo es el principal puerto de mar de la República Federal de Alemania y a la vez la principal plaza del comercio exterior y del tránsito de mercancías.

Hamburgo es, asimismo, el principal centro bancario y de servicios para todo el norte de Alemania.

También como capital cultural Hamburgo posee desde siempre una gran fuerza de atracción.

Gracias a un cultivado espíritu cívico, a una concepción cosmopolita de la cultura y a una política de compras de gran amplitud de miras, el Centro de Arte de Hamburgo, el Museo de Artes y Oficios y el Museo Etnológico, por sólo citar tres ejemplos, pudieron reunir imponentes colecciones.



Brandeburgo

El Estado Federado de Brandeburgo se extiende alrededor de la capital alemana. En las inmediaciones de Berlín se halla la capital, Potsdam. Brandeburgo es, entre los nuevos Länder, el de mayor extensión.

Con la implantación del libre tráfico fronterizo sin necesidad de visado entre Alemania y Polonia, adquiere nueva significación como encrucijada comercial para los países del Este.

En el momento presente Brandeburgo tiene buenas expectativas de participar en el auge económico de Berlín. Está previsto convertir Berlín y Brandeburgo en un solo Estado Federado cuya capital sería Potsdam. Los preparativos corren a cargo de una comisión mixta.



Ciudad Libre Hanseática de Bremen

Dos ciudades, un Estado: Bremen y Bremerhaven distan entre sí 65 km., pero for-

man un todo. La vieja ciudad comercial y el moderno puerto de mar constituyen el Estado Federado de menor superficie y menor número de habitantes. Pero la «Ciudad Libre Hanseática de Bremen» es, junto con Baviera, el Estado de mayor antigüedad en territorio alemán y, después de San Marino, la segunda ciudad-Estado más antigua que aún existe en el mundo.

La industria de Bremen no se concentra ya exclusivamente en la navegación y los astilleros; la ciudad ha desarrollado una industria aeroespacial de alto rendimiento. Bremerhaven es el centro de la investigación polar alemana. Y en esta misma ciudad se encuentra el Museo Naval Alemán, con sus viejas lanchas y gabarras.



Hesse

La situación central de Hesse en el antiguo territorio federal favoreció el papel de su metrópoli, Francfort del Meno, en cuanto principal centro financiero de Alemania tanto como la fuerza de atracción de sus ferias. Y es en Francfort donde el Deutsche Bundesbank (Banco Federal Alemán) vela por la estabilidad del marco.



Mecklemburgo-Pomerania Occidental

Mecklemburgo-Pomerania Occidental es el Estado Federado de mayor actividad agrícola y la región con menor densidad de población. Sus escarpadas costas son las más pintorescas del país. La naturaleza intacta, el mar y sus «mil lagos» constituyen su mayor patrimonio.

Tras la unificación alemana la capital recayó en Schwenin (130.000 habitantes).



Baja Sajonia

En Baja Sajonia se halla el punto de intersección de los grandes trazados norte-sur y este-oeste de las autopistas y del ferrocarril, y aquí es donde el canal Mittelland comunica el Rin con el Elba y el Oder y, por tanto, las vías fluviales de Europa occidental y oriental.

De los 7,3 millones de habitantes de este Estado Federado, medio millón vive en la capital, Hannover, conocida a nivel internacional como destacada ciudad ferial. La organización de la exposición Universal del año 2000 es un gran proyecto de cara al futuro de la ciudad.

La ciudad universitaria de Gotinga desempeñó un importante papel en la historia política y en la historia de las ciencias naturales.



Renania del Norte-Westfalia

Renania del Norte-Westfalia tiene una superficie de 34.000 km², equivalente a la de Bélgica y Luxemburgo juntos. Con sus más de 17 millones de habitantes, es el Estado Federado más poblado del país y constituye la mayor área de aglomeración urbana de Europa. La cuenca del Ruhr es una sucesión ininterrumpida de ciudades con unos 7,5 millones de habitantes y el principal centro industrial a nivel europeo. Es también el centro energético de Alemania: tiene 31 grandes centrales eléctricas.

La dinámica económica de este Estado Federado viene avalada por la existencia, junto a la gran industria, de 450.000 pequeñas y medianas empresas.

La pujante actividad económica tiene un reflejo visible en la estrecha red de autopistas, ferrocarriles y vías fluviales, en la cual confluyen importantes corrientes del tráfico europeo y que comunica entre sí numerosas grandes ciudades, como Colonia, Essen, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Bochum, Wuppertal, Bielefeld,

Gelsenkirchen, Solingen, Leverkusen y Aquisgrán. Duisburg tiene el puerto fluvial más importante del mundo. La región, antaño marcada por el carbón y el acero, está viviendo una fase de transición. Colonia, la ciudad más grande de este Estado (más de un millón de habitantes) e importante centro urbano desde los tiempos romanos, es famosa por sus iglesias románicas y por su catedral gótica, pero también por sus museos.

Al Sur de Colonia se encuentra Bonn, ciudad de tamaño medio y sede de una prestigiosa universidad, que en 1949 pasó a ser la capital provisional de la República Federal de Alemania. Una vez recaída la capitalidad en Berlín, se ha previsto que Bonn siga desempeñando un importante papel como centro administrativo y científico de la República Federal de Alemania



Renania-Palatinado

Si en los primeros tiempos se contó entre las regiones más pobres, en la actualidad es el Estado Federado que más exporta y en él tiene su sede la mayor empresa quí-

mica de Europa, la BASF, en Ludwigshafen, y la mayor cadena de radiodifusión de Europa, la segunda televisión alemana (ZDF), en Maguncia. Siete millones de turistas visitan anualmente Renania-Palatinado, y no sólo para descansar, sino también para curarse en sus famosas fuentes termales. De las rocas volcánicas de las montañas medias brotan fuentes de aguas minerales y medicinales. Los viñedos del Palatinado, a orillas del Rin, del Mosela y del Ahr, producen dos tercios de la cosecha vinícola alemana. Otra importante fuente de ingresos en esta región de extensos bosques es la silvicultura.



Sarre

Esta región, rica en minas de carbón y plantas siderúrgicas, fue separada del Reich alemán en 1920, colocándose bajo la administración de la Sociedad de Naciones. En 1935 la gran mayoría de la población se pronunció a favor de la reintegración en Alemania. Algo similar sucedió tras la Segunda Guerra Mundial: el Sarre fue nuevamente segregado. Su población votó a favor de la pertenencia a la República Federal en un plebiscito. El consentimiento de Francia al respecto constituyó un hito en la senda hacia el entendimiento franco-alemán. La reincorporación se efectuó el 1 de enero de 1957, con arreglo al artículo 23 de la Ley Fundamental, a la sazón una novedad, que serviría de modelo al proceso de la unificación alemana en 1990.

La región debe su nombre al Saar, afluente del Mosela;

este río es navegable, gracias al canal del mismo nombre, entre Dillingen y Konz/Mosela.

Sarrebruck (192.000 habitantes), capital del Estado Federado, es una importante ciudad de ferias y congresos que sintetiza de forma muy lograda los estilos de vida francés y alemán.

En el área que abarca el Sarre, Lorena y Luxemburgo se está operando un notable proceso de convergencia; la abreviatura Saar-Lor-Lux se ha convertido, mientras tanto, en el distintivo de uno de los núcleos de Europa.



Estado Libre de Sajonia

Más de una quinta parte de los 4,9 millones de sajones viven en Leipzig (530.000 habitantes) y Dresde (501.000 habitantes).

Leipzig, otrora una de las principales plazas comerciales de Alemania y centro de la producción editorial, quiere enlazar con su tradición como ciudad ferial por medio de la feria que lleva su nombre, concebida como puerta hacia Europa oriental. Dresde, conocida popularmente como la Florencia del Elba, espera poder volver a

confirmar su antiguo prestigio como metrópoli cultural.

Hoy por hoy Sajonia es, entre los nuevos Estados Federados, el que mejores expectativas económicas tiene.



Sajonia-Anhalt

Sajonia-Anhalt representa la clásica Alemania Central a orillas del Elba y del Saale.

Este Estado Federado tiene una densidad de población muy baja.

Casi uno de cada cinco habitantes, de un total de tres millones, vive en las grandes ciudades de Halle (310.000 habitantes), Magdeburgo (278.000 habitantes) y Dessau (101.000 habitantes).

La catedral de Magdeburgo, ciudad imperial y sede episcopal, es uno de los edificios sacros más importantes de Alemania; la catedral, la iglesia del mercado y la «torre roja» dominan el centro histórico de la ciudad de Halle, antiguo emporio de la sal y cuna del compositor Georg Friedrich Händel (1685-1759).

Otro de los lugares memorables de la geografía artística del siglo XX es Dessau, gracias a la «Bauhaus», cuya repercusión en el ámbito de la arquitectura es bien conocida.



Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein es el único Estado Federado alemán que abarca dos mares: el Mar del Norte y el Báltico. En un antiquísimo documento se establece que ambas partes debían quedar «por siempre indivisas». Así pues, las dos regiones desde antiguo se nombraron juntas, a diferencia de los otros Estados Federados «compuestos» constituidos por las potencias de ocupación después de 1945.

Kiel (246.000 habitantes), capital del Estado Federado, y la ciudad hanseática de Lübeck (215.000 habitantes) deben su importancia a los puertos del Báltico. Lübeck-Travemünde es uno de los principales puertos de transbordadores de Alemania.

Lübeck, en cuya Holstenor, antigua puerta de entrada de quinientos años de antigüedad, se lee, en inscripción latina, el lema «Dentro, concordia; paz, afuera», es uno de los conjuntos monumentales alemanes incorporado a la lista del patrimonio universal de la UNESCO. La tradicional «Semana de Kiel» es referencia obligada en el deporte de la vela.



Turingia

Por su situación y riqueza forestal Turingia también se conoce como «el corazón verde de Alemania».



La capital de este Estado Federado es Erfurt, fundada en el siglo VIII y conocida como «ciudad jardín». Su casco antiguo, extraordinariamente rico en casas de patricios, iglesias y conventos, es un auténtico museo de arquitectura al aire libre.

En Eisenach nació, en 1685, Johann Sebastian Bach. En el castillo de Wartburg, junto a Eisenach, se refugió de 1521 a 1522 Martín Lutero. Fue aquí donde tradujo el Nuevo Testamento al alemán. Este hecho se considera un importantísimo hito en el desarrollo de la lengua escrita alemana.

Históricamente, la tradicional y muy lamentada fragmentación territorial de Alemania tuvo un clarísimo exponente en Turingia. En el plano cultural este particularismo también dio frutos positivos, ya que los soberanos de los Estados pequeños gustaban de prodigarse como mecenas de las bellas artes. Hacia 1800 Weimar era algo así como una capital del espíritu, y no sólo dentro del ámbito de la cultura alemana. En Weimar escribió Goethe algunas de sus más famosas obras, como, por ejemplo, la versión definitiva del *Fausto*. También vivió en Weimar Friedrich Schiller, quien escribió en esta ciudad, entre otras obras, su *Guillermo Tell*. Así como Franz Liszt (1811-1886) vivió y trabajó en Weimar durante la segunda mitad del siglo pasado. En 1919 se fundó aquí la «Bauhaus», escuela consagrada a superar la división entre el arte, las artes aplicadas y la técnica.

EL PRESENTE DE LA ALEMANIA UNIDA



La Alemania unida está tratando de hacer honor a su redoblada responsabilidad en estrecha coordinación con sus aliados europeos y atlánticos.

El Gobierno Federal también está dispuesto a apuntalar el compromiso alemán en el marco de las operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas.

Las medidas de ayuda que Alemania viene aplicando en beneficio de los países de Europa central y oriental y de la ex Unión Soviética ponen de manifiesto hasta qué punto Alemania está dispuesta a colaborar a nivel tanto bilateral como multilateral. Alemania también aporta, por ejemplo, el 28 por 100 de las ayudas que la Comunidad Europea canaliza hacia la antigua Yugoslavia y ha acogido a casi la mitad de los refugiados procedentes de la región azotada por la guerra civil.

Para el Gobierno Federal reviste especial importancia el hecho de que en 1991 los Jefes de Estado y de Gobierno reunidos en Maastricht no sólo negociaron el Tratado sobre la Unión Económica y Monetaria, sino que también acordaron la materialización de la Unión Europea, la cual constituye un techo para el proceso de profundización de la Comunidad Europea. Ello se lleva a efecto mediante una política exterior y de seguridad común, y a través de la cooperación en los ámbitos de la justicia y de los asuntos de interior.

El principio básico de la democracia según el cual «todos los poderes públicos emanan del pueblo» está consagrado en la constitución. El pueblo ejercita la soberanía directamente en elecciones y votaciones, e indirectamente a través de órganos legislativos, ejecutivos y judiciales especiales. Los órganos constitucionales con tareas fundamentalmente legislativas son el Bundestag y el Bundesrat. Las funciones ejecutivas, es decir, la actividad estatal, son ejercidas sobre todo por el Gobierno Federal, al frente del cual está el Canciller Federal, y el Presidente Federal. La función judicial corresponde a nivel constitucional a la Corte Constitucional Federal.

El federalismo alemán, a semejanza del sistema de los Estados Unidos de América o Suiza, combina la unidad hacia afuera con la multiplicidad hacia adentro. La salvaguardia de la diversidad regional es la tarea tradicional del federalismo. Esta función adquiere hoy en día una nueva entidad a través de comités regionales específicos, como la protección de los monumentos, la conservación de tradiciones urbanísticas y el fomento de las culturas regionales.

El Derecho de la República Federal de Alemania es básicamente Derecho escrito. La mayor parte de las normas son Derecho federal, que abarca más de 4.000 leyes y reglamentos. El Derecho de Land (regional) abarca, junto a las normas en materia de policía y régimen local, sobre todo el ámbito de la enseñanza (escuelas y universidades) y la prensa y radiodifusión.

El fundamento de la política exterior alemana sigue siendo la incardinación permanente de la República Federal en el concierto de las democracias liberales, su pertenencia a la Comunidad Europea (CE) y a la Alianza Atlántica (OTAN). De ello se derivan cuatro objetivos básicos en el campo de la política exterior: la continuación del proceso de la integración europea, el desarrollo de la OTAN, la estabilización y el apoyo a los procesos reformistas en Europa central y oriental y la cooperación con los países en vías de desarrollo.

La República Federal de Alemania está resuelta a coadyuvar al progreso pacífico del mundo. Asume la responsabilidad y las tareas que se derivan a escala planetaria del peso y del prestigio de la Alemania unida. Además, siendo uno de los grandes países industrializados y teniendo un muy notable nivel de intercambios comerciales con interrelaciones en todo el mundo, depende de la existencia de un sistema económico mundial estable y operativo. Su política se orienta a establecer, sobre la base de un diálogo fructífero, un equilibrio de intereses entre el norte y el sur, entre los países industrializados y los países en vías de desarrollo. Este propósito lo persigue ante todo en el seno de la ONU y de los organismos que forman parte de su sistema.

En la actualidad la República Federal de Alemania mantiene relaciones diplomáticas con prácticamente todos los Estados del mundo. Dispone de más de 230 representaciones en el extranjero, a las que se suman otras diez ante organizaciones internacionales y supranacionales, así como dos representaciones ante potencias protectoras.

La Alianza Atlántica (OTAN) ha sido y sigue siendo la base imprescindible de la seguridad de sus miembros en Europa y Norteamérica. La República Federal de Alemania ingresó en la OTAN en 1955.

A finales de 1991 se creó, sobre la base de una iniciativa germano-estadounidense, el Consejo de Cooperación del Atlántico Norte (CCAN), al cual se han incorporado todos los países del antiguo Pacto de Varsovia y los Estados sucesores de la URSS. Este Consejo, que ya ha sido institucionalizado y se reúne periódicamente, patentiza la voluntad de la Alianza occidental de entablar una cooperación global con miras a la seguridad en Europa.

El desarme y el control de armamentos siguen siendo un elemento indispensable de la política exterior y de seguridad alemana. Su cometido consiste en limitar los potenciales armamentísticos y fijar de común acuerdo reglas vinculantes sobre el uso del poder militar.

Las Fuerzas Armadas Federales

Las Fuerzas Armadas Federales son un Ejército moderno basado en el servicio militar obligatorio para los varones. El servicio básico dura en la actualidad doce meses. Además, el Ejército cuenta con soldados profesionales y reenganchados, que permanecen en filas por un período de hasta quince años. Las mujeres tienen acceso a la carrera médica militar y a las bandas de música. La administración federal civil de las Fuerzas Armadas tiene alrededor de 186.000 empleados.

Las Fuerzas Armadas Federales están integradas por el Ejército, la Fuerza Aérea y la Marina. En todos los niveles están previstas notables medidas de desarme: cientos de carros de combate y aviones están siendo desguazados y se están retirando del servicio varios buques. El presupuesto de defensa es restrictivo. A mediados de los años noventa se aplicarán nuevas directrices para las Fuerzas Armadas. El Ejército de intervención inmediata y el territorial formarán un solo Cuerpo. Únicamente algunas unidades móviles con efectivos de 10.000 a 15.000 hombres y con un elevado porcentaje de soldados profesionales mantendrán en tiempos de paz su plantilla completa.

El C.F. Dieter Krause nos hace llegar un artículo, publicado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada alemana, en el que se recogen las líneas maestras que trazan el presente y el futuro de la Armada alemana

EL FUTURO DE LA ARMADA

Por el Almirante Hans-Rüdolf Boehmer
Jefe del Estado Mayor de la Armada

EN octubre de 1989, tres unidades de la Armada alemana visitaron por primera vez Leningrado, en la Unión Soviética. Empezamos a hablar vagamente de una «calidad de socios». Había un presentimiento de que la confrontación Este-Oeste era cosa del pasado, que el mundo cambiaría. Pero las reacciones al cambio que se estaba iniciando en la política de seguridad fueron más bien discretas y expectantes.

En aquel tiempo, mientras se realizó el cambio, el mando de la Armada respondió a la creciente necesidad de orientación con la presentación de los «Objetivos de la Armada». Se trataba de distanciarse de una orientación fijada geográficamente hacia una misión concentrada sobre el Mar Báltico y conseguir una Armada que en el futuro estuviera en condiciones de operar donde quiera que pudiese llegar a ser necesario en el interés de la seguridad de Alemania y de sus aliados. El objetivo sería una contribución alemana independiente y adecuada a la Alianza marítima, conservar todos los componentes técnicos y tácticos existentes de la Flota y ajustar la dimensión de ésta a perspectivas financieras realistas.

La Armada conserva su margen de actuación

Para la Armada, esta reflexión tenía la ventaja de que así conservaba la iniciativa de actuación. No fue objeto de modificación, sino que quería cambiar. Pero ante todo disponía así la Armada, al poco tiempo de producirse el cambio en materia de política de seguridad, de un concepto consensuado, pudiendo de esta manera proceder

sin dilación a un planeamiento sistemático con el que se evitaban sobre todo fricciones drásticas en el desarrollo del cuerpo de personal. Una característica de la buena y previsora labor conceptual de entonces consiste en que su análisis de riesgo y la necesidad resultante de Fuerzas Armadas básicamente continúan siendo válidos aún en la actualidad. Esto resultó ser una ventaja, especialmente en los planeamientos de los últimos años, bastante turbulentos, debido a los repetidos recortes presupuestarios, en los que la Armada pudo mantener su rumbo conceptual.

El Libro Blanco confirma la importante dimensión marítima de la seguridad en Alemania y la reorientación de

la Armada a la vista del cambio habido en la situación estratégico-militar. Y al mismo tiempo pone de manifiesto la mayor importancia de la Armada respecto a medidas en materia de reacción anticrisis y prevención de conflictos. La condición previa para ello es que la Armada disponga de capacidades de inmersión, en superficie y en el espacio aéreo suprayacente, con una estructura operativa eficaz y económicamente razonable.

El Libro Blanco y la Directriz Conceptual mencionan también por primera vez los grupos operativos de la Armada que han de considerarse como aportación táctico-operativa independiente de la Armada. Al igual que los objetivos de la Armada, también el Libro Blanco y la Directriz Conceptual se distancian del escenario de conflicto bipolar de la época de la guerra fría. En su lugar establecen como punto de referencia para la Flota futura un escenario de crisis y de conflicto en una situación de política de seguridad cambiada.

El mandato primario de las Fuerzas Armadas, como también de la Marina, continúa siendo la defensa nacional y de la Alianza, para la que todavía estamos y seguiremos estando mejor equipados y preparados. Pero la prioridad le corresponde en estos tiempos a la prevención y superación de crisis. Las crisis deberán solucionarse o frenarse en lo posible en el mismo lugar donde se originan, pero en todo caso deberán quedar alejadas de Alemania.

Lo que esto puede significar en realidad, lo han visto y experimentado





los soldados de la Flota en las diversas operaciones multinacionales del pasado. Sin mayor preparación, en 1991 la Armada tuvo que realizar dragados de minas en el golfo Pérsico, en 1994 evacuar el contingente del ejército estacionado en Somalia y desde hace más de tres años viene participando, en el mar Adriático con fragatas y aviones de patrulla marítima en el embargo de las Naciones Unidas contra lo que queda de la antigua Yugoslavia.

La contribución razonable, ajustada a la política, independiente y de eficacia táctico-operativa de la Armada dentro del marco de la defensa nacional y de la Alianza y en la reacción a las crisis, establecida en los documentos básicos conceptuales, conduce en el planeamiento a los dos grupos operativos como núcleo de la Armada. Ambos grupos operativos constan de fragatas con helicópteros embarcados, corbetas, cazaminas, submarinos y unidades de apoyo logístico. De complemento sirven cazabombarderos navales con base en tierra y aviones de patrulla marítima. De esta manera se pone de manifiesto que, a pesar de la reducción de las Fuerzas Armadas Federales, hemos conseguido un objetivo necesario para la supervivencia de la Armada: la «Flota redonda», la conservación de todos los componentes de la Armada existentes hasta ahora y con ello la capacidad precisa para la guerra naval combinada. En el planeamiento de la Armada como parte del planeamiento de las Fuerzas Armadas Federales, todos estos componentes

han quedado establecidos, existiendo ya los planes para su empleo en el futuro.

El objetivo es la economía y el incremento de la eficacia

En cuanto a su estructura, la Armada permanecerá orientada hacia la participación en operaciones marítimas de la Alianza o de los sistemas de la Alianza a que pertenece. Sus capacidades quedarán limitadas a tareas de protección, seguridad y presencia, tanto en aguas costeras como también en alta mar.

Este año será puesta en servicio la segunda de un total de cuatro fragatas del tipo 123. Para el año 2004 proyectamos poner al servicio de la Armada la primera fragata del tipo 124, reemplazando así los eficaces destructores de la clase Lütjens. A principios del próximo milenio empezará a llegar, asimismo, el primer lote de la nueva generación de submarinos de la clase 212. La célula de combustible del submarino 212 supone una revolución en la propulsión de los submarinos convencionales, eliminándose su dependencia del aire exterior en la operación táctica. De esta forma mantenemos además una ventaja tecnológica en la construcción de submarinos que desde siempre ha venido siendo un sector primordial de la construcción naval alemana.

A medio plazo, un nuevo medio de guerra naval, la corbeta, vendrá a sustituir las lanchas rápidas de las clases

148, 143 y 143A. De esta forma aseguramos la conservación de las capacidades y experiencias ya tradicionales de la Armada alemana en la guerra de superficie en la proximidad de las costas y en zonas marítimas marginales. También los aviones de patrulla marítima y los helicópteros de las fuerzas aeronavales requieren una sustitución. En todo caso, actuaremos en colaboración con nuestros socios en la Alianza.

Con miras a economías y aumento de la eficacia, la Armada ha realizado considerables modificaciones organizativas. Ello comenzó en 1992 con la reducción del Estado Mayor de la Armada en Bonn, pasando de seis a tres divisiones. Otro importante paso en esta dirección ha sido el concepto regional de estacionamiento de nueva creación de la Armada. Con este concepto reduciremos el número de bases navales de nueve a cinco, fusionando las unidades en «bases tipo» al mando de la flotilla respectiva. Esto supone una considerable limitación de los gastos en el sentido de *lean management*. De esta medida forma parte también la fusión funcional de los hasta ahora 14 centros de instrucción en tan sólo cinco en el futuro.

La Armada ha comenzado a trasladar alrededor de una quinta parte de sus futuros efectivos a Mecklemburgo-Pomerania Occidental. A la flotilla de lanchas rápidas en Warnemünde le seguirá en los próximos años la futura plantilla de la nueva gran Escuela de Técnica Naval en Parow, cerca de Stralsund. La Oficina General de la Armada, uno de los tres Mandos Superiores, se trasladará de Wilhelmshaven a Rostock. De esta forma la Armada estará presente en todos los Estados federados costeros alemanes.

La Armada está bien preparada, en cuanto a su concepción y planeamiento, para sus nuevas tareas y puede esperar confiada el próximo milenio. Su organización básica es clara y eficaz, sus medios de guerra naval son modernos, su planeamiento operativo está orientado con vistas a los imponderables del futuro. Pero lo más importante es, sobre todo, que la Armada cuenta en sus filas con gente preparada y deseosa de hacer algo. Cabe señalar en particular que, pese al alto grado de mecanización, con una participación de soldados sujetos al servicio militar obligatorio de un 20 por 100 seguiremos teniendo una Armada que participa en el amplio conjunto de todas las capacidades y talentos de nuestro pueblo. Esto es bueno y me llena el orgullo. ■

LA VOZ DE LA ARMADA



ARMADA
ESPAÑOLA





Hoy en día las comunicaciones son una necesidad vital para cualquier institución y de forma muy especial para la Armada. Poder enlazar con los buques en cualquier lugar y circunstancia constituye una prioridad para el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada como Mando superior de ésta, y contar con información exacta en tiempo real, elemento de trabajo que permite tomar decisiones con garantía.

Todo este proceso se desarrolla y hace posible a través de las Estaciones Radio del Estado Mayor de la Armada, ubicadas en la Jurisdicción Central, concretamente en San Sebastián de los Reyes, Santorcaz y Bermeja. Sobre ellas charlamos con su Jefe, el Capitán de Fragata José Luis de Diego Jimena, que nos invitó a visitar las de Santorcaz y Bermeja, por ser las dos Estaciones principales de la red de comunicaciones navales del EMA. Iniciamos la visita por la Estación Radio de Bermeja, situada a unos treinta kilómetros de Madrid; se trata de una amplia extensión de terreno en plena meseta castellana; sus edificios son acogedores, lo cual es necesario, pues la gente que trabaja en la Estación Radio se encuentra aislada la mayor parte de la semana.

Nos recibe el Capitán de Corbeta José Manso Revilla, Jefe de la misma, quien nos atiende con el máximo cariño. Tras invitarnos a un café, nos acompaña, en una rápida visita por las instalaciones, pues la reunión más prolongada será en Santorcaz, con el C.F. De Diego y personal destinado en las Estaciones Radio, ya que nuestra visita coincide con la realizada a las mismas por el C.N. Jefe del Estado Mayor de la Jurisdicción Central, José María Otero Menéndez.



ENTREVISTA AL JEFE DE LA EREMA

PREGUNTAMOS al Capitán de Fragata De Diego cuál es la razón para que las Estaciones Radio estén ubicadas en medio de la meseta. Sonríe y nos comenta que, en el mes de abril, recibían en la Estación Radio de Santorcaz a una nutrida visita de representantes de las Cortes Generales, Almirantes y altos cargos de la Administración, Universidad, etcétera, con motivo del Curso de Altos Estudios Militares. Aquella mañana el tiempo parecía acompañar, pues había amanecido un día claro y soleado, quedándose atrás escarchas y nieve del invierno. También en esta ocasión uno de los visitantes le preguntó de improviso: «¿Qué hace la Armada en medio de la meseta?». Al parecer muchos visitantes preguntan lo mismo sobre el emplazamiento de la EREMA. Según nos explicó el C.F. De Diego, las primeras decisiones sobre el emplazamiento se remontan al nacimiento de la telegrafía sin hilos (TSH), a principios de siglo. Tras el primer enlace radio transoceánico efectuado por Marconi en 1901, la Armada se plantea la utilidad de incorporar este avance tecnológico a los buques. En el año 1919 optó por la instalación de un transmisor y un receptor de ondas radio en el Ministerio de Marina que se encontraba en la calle Bailén de Madrid; lógica-

mente, los equipos tenían la potencia necesaria para llegar con sus emisiones a los buques que operaban en la mar.

Actualmente existen razones de carácter militar y técnico que aconsejan y permiten situar las Estaciones Radio en el punto en que se encuentran. De las razones militares destaca el situarlas a una distancia relativamente elevada de cualquier ataque aéreo, pues exigiría un recorrido de más de 500 kilómetros sobre un territorio protegido. A esta situación se unen las excepcionales condiciones de propagación electromagnética que existen en este área; prueba de ello es la próxima instalación, por el Ministerio de Defensa, del terminal de tierra principal de la parte militar del satélite «Hispasat», en la Estación Receptora de Bermeja cuya coordinación y utilización correrá a cargo

del Estado Mayor de la Defensa. A este respecto, el C.F. De Diego subraya el reto que se le presenta a la Armada en cuanto a sostenimiento y modernización del equipamiento radio de la EREMA, que permite asegurar el enlace con una unidad en cualquier lugar de la Tierra.

En otro orden de ideas, el C.F. De Diego nos comenta que una de sus preocupaciones importantes es el personal. La plantilla cuenta con pocos Oficiales y bastantes Suboficiales, cuya labor permite el funcionamiento diario de la EREMA. Los Suboficiales radio son realmente los encargados de la aplicación diaria de los procedimientos, de la materialización de los enlaces y, en buena medida, de la racionalización del uso de los equipos, sin olvidar a los Suboficiales de otras especialidades como elementos posibilitantes de lo anterior, pues en las Estaciones Radio existe una amplia infraestructura, con calderas, depuradoras, centrales eléctricas, grupos de emergencia, grupos de aire acondicionado, etcétera.

El C.F. De Diego destaca que en la década de los setenta, al entrar en servicio la EREMA con su configuración actual, como cuarta generación de las Estaciones Radio del Estado Mayor de la Armada, se inició un período que duró hasta la década siguiente en el que una significativa mayoría de los Suboficiales ocupaban el destino con carácter voluntario y con una permanencia de cuatro o cinco años, lo que permitió unas buenas condiciones en la ejecución del trabajo diario. Durante los últimos años este hecho se fue deteriorando, de manera que en estos momentos hay menos voluntarios y las permanencias son menores. El Mando es consciente del significado de esta nueva situación para unas instalaciones concretas y específicas como son las de la EREMA, por lo que



que tanto por parte del Almirante de la Jurisdicción Central como del Almirante de Personal se apoyan iniciativas de esta Jefatura para mejorar la situación y en lo posible, volver a la época anterior.

ENTREVISTA AL JEFE DE LA ESTACION RADIO DE SANTORCAZ

EL Capitán de Corbeta Salvador Delgado Moreno, se hizo cargo del destino en el mes de abril de 1994. Había estado embarcado como Segundo Comandante de la Corbeta «Infanta Elena» y piensa que su vida ha sufrido un cambio importante. «He pasado de la mar al monte», nos comenta, sonriente. En Santorcaz la vida es muy tranquila, con menos tensión, aunque con tanto o más trabajo, pero sin agobios ni prisas.

Su familia está muy contenta. Puede pasear por el campo y correr o montar en bicicleta, pues tiene casa en la Estación Radio; no hay polución y no hay prisas.

Nos comenta el C.C. Delgado que una de sus preocupaciones más importantes la constituye el bienestar de su personal, separado, en muchos casos, de su familia ya que viven en algunas de las zonas marítimas, y debe atenderse de forma especial su aspecto humano.



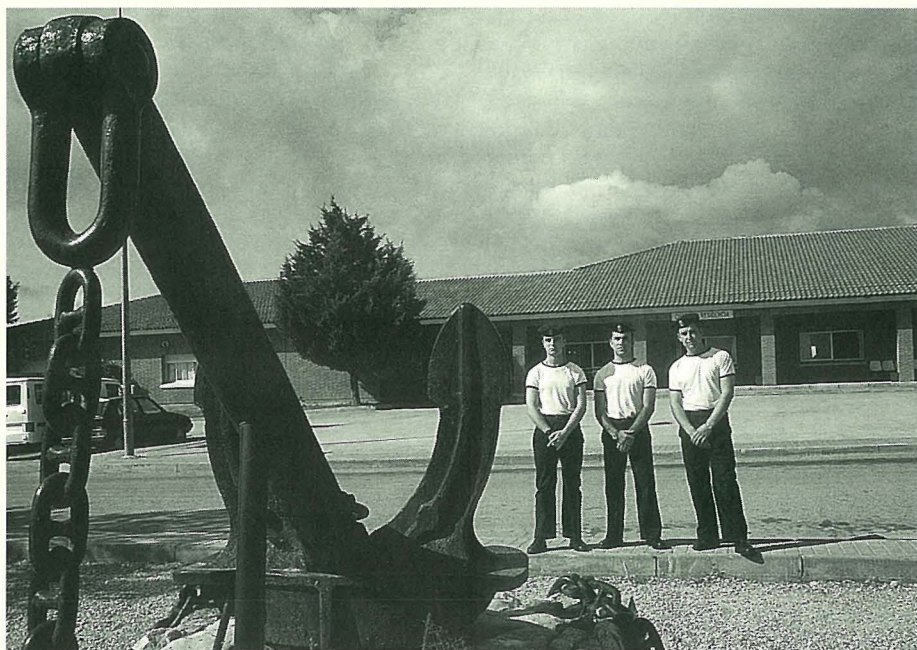
Al ser el Segundo Jefe de las Estaciones Radio, le corresponde recibir todas las novedades de éstas, tanto técnicas como de personal, para posteriormente informar al C.F. Jefe de las mismas.

En relación con su vida familiar, piensa que es cómoda; no hay muchas necesidades y además no es posible generarlas. La única incomodidad es la distancia y la falta de contacto con la ciudad, compensada con que tanto a él como a su mujer les gusta mucho el campo. Tiene cuatro hijos, que van a clase en Alcalá de Henares; es éste uno de los pocos inconvenientes del destino.

En la Estación viven tres familias, existiendo una excelente relación entre ellas, así como entre el personal destinado en la misma y la gente de los pueblos de los

alrededores; resalta en este sentido la gran acogida que se les dispensa, pues cuentan con la Estación Radio para todo. «Son personas entrañables —nos comenta el C.C. Delgado—, que ayudan a llevar bien el aislamiento. Por nuestra parte, prestamos colaboración ante las diferentes emergencias, tanto en prestar servicio con una ambulancia como ayudar a sofocar un fuego son pequeñas prestaciones que se pueden dar y se hacen encantados.»

Más tarde tuvimos ocasión de visitar con todo detalle la Estación Radio acompañados por el C.C. Delgado, que hizo de cicerone eficaz y ameno. No quedó un solo rincón sin explorar y comprobar cómo se trabajaba allí, sin prisa pero sin pausa, pues su elevado número de equipos y la responsabilidad que exige el mantenerlos en funcionamiento conlleva una dedicación permanente y un personal cualificado y eficaz.



ENTREVISTA AL JEFE DE LA ESTACION RADIO DE LA BERMEJA

EL Capitán de Corbeta Jorge Manso Revilla, nos acompaña desde Bermeja a Santorcaz. Ya en esta Estación Radio tuvimos ocasión de charlar

con él, con la imprescindible compañía de un bolígrafo y un cuaderno. Empieza por comentar la importancia de su destino, mientras nos comenta que, a su juicio, las Estaciones Radio son desconocidas en mayor o menor medida por parte del personal de la Armada. Indudablemente su situación geográfica influye en este sentido; es difícil visitarlas y el que vive en ellas y trabaja sin límite de tiempo, debe sentir cierta sensación de aislamiento.

Piensa que es un destino importante y operativo, pues sin la existencia de las Estaciones Radio los buques y sus mandos se encontrarían en la mar sin enlace alguno con tierra.

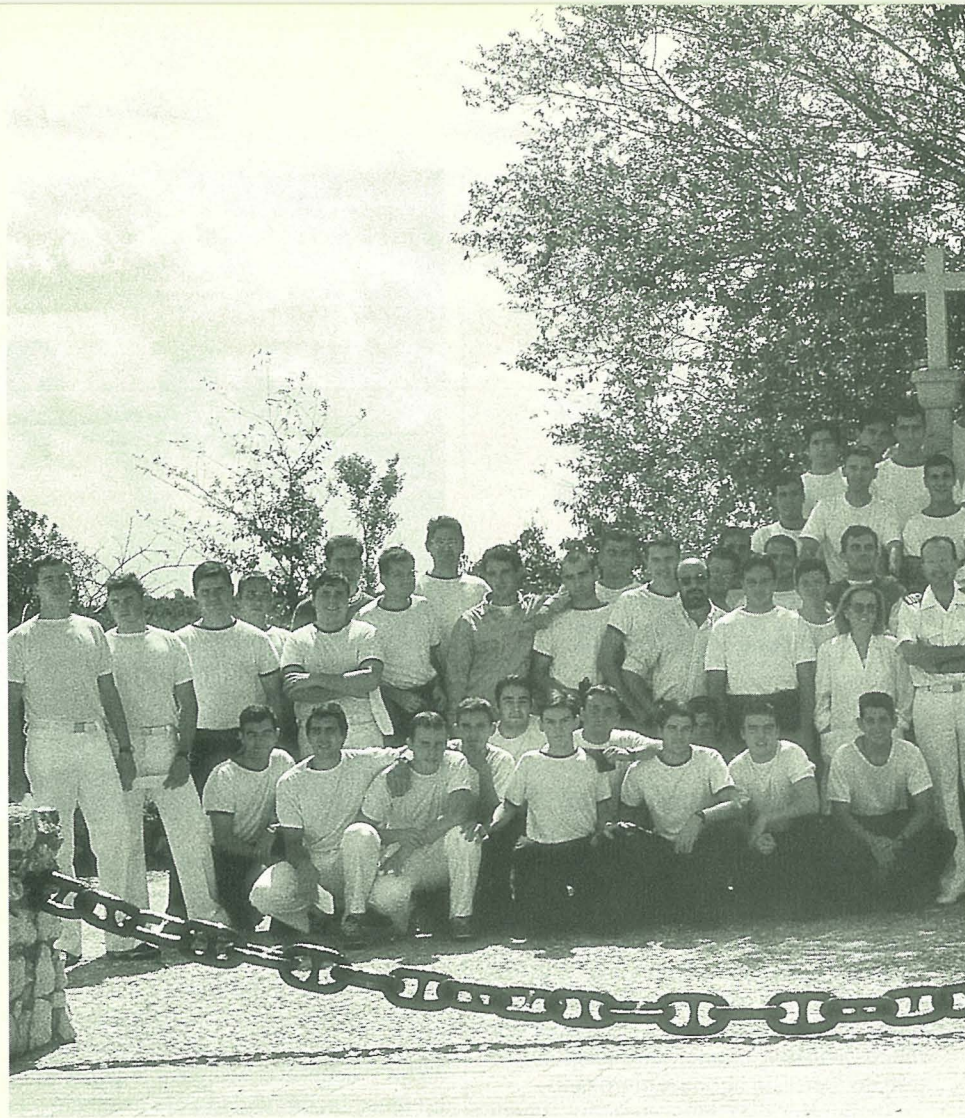
Destaca que en las Estaciones Radio adquiere una especial importancia la buena convivencia, ya que el aislamiento crea problemas que hay que resolver en el día a día; son problemas que dan pequeñas desilusiones, junto a las grandes satisfacciones que se encuentran en el quehacer cotidiano. Permítasenos hacer un pequeño paréntesis. En las muchas entrevistas que hemos realizado a lo largo de los años, siempre nos ha llamado la atención y nos ha parecido un síntoma realmente positivo el que todo el mundo considere que su trabajo reviste una gran importancia; lo cual, además, es un hecho cierto. Ningún engranaje puede funcionar si uno solo de sus dientes no realiza su labor con la mayor perfección.

Continuamos ya con la entrevista. El C.C. Manso destaca también el bagaje que el trato tan directo y continuo con el personal le está proporcionando; piensa que le será muy útil a lo largo de su vida profesional.

Tiene la suerte de que su mujer e hijos le siguen contentos donde sea, y así sucede ahora. La relación con los pueblos próximos es muy cordial. Les invitan continuamente a todos los actos culturales y festivos que celebran, como este verano, que presidió una corrida de toros.

HABLAMOS CON LOS OFICIALES

EL Teniente de Navío Antonio Simón Sánchez es el Jefe de la Estación Radio de San Sebastián de los Reyes, la más antigua de las tres que conforman la EREMA, y en ella viven precisamente el C.F. De Diego. Nos comenta



el T.N. Simón que es un destino que exige una dedicación permanente, pues a pesar de su antigüedad, la Estación está activa y atiende los compromisos internacionales de la Armada referentes a la emisión de avisos a los navegantes, partes meteorológicas y NAVAREAS. Sumisión es ser estación de reserva o emergencia de las dos principales, Bermeja o Santorcaz. Vivir en una de las viviendas oficiales de las Estaciones Radio es hacerlo en una «jaula de oro», pues son amplias y cómodas, pero cumplen una misión importante al permitir al Jefe u Oficial estar «a pie de obra» las veinticuatro horas del día. Significa encontrarse de servicio permanente para poder atender los problemas de la Estación en tiempo real. En la EREMA hay cien personas destinadas, cada una con su problemática, que hay que conocer y, en lo posible, ayudar.

Está casado y tiene cuatro hijos, tres están ya en la Universidad y el más pequeño tiene siete años. En la Estación Radio se vive de manera distinta a su anterior destino en el Estado Mayor de la Flota; pero, desde luego, está contento, como también lo estuvo anteriormente.

Charlamos ahora con el Capitán de Intendencia Carlos Caballero Ballejo, que es el Jefe del Servicio Económico-Administrativo y de Aprovisionamiento de la EREMA. Lleva ya cuatro años en el des-

tino y vive en la Estación Radio de Santorcaz. Piensa que allí su familia disfruta de una buena vivienda, lo que, por otro lado, es necesario para suplir el cierto aislamiento que pueden sentir. Tiene cuatro hijos pequeños, de edades similares a los del C.C. Salvador Manso: nueve, siete, cinco y tres años; todos van al colegio público «Ciudad del Aire» en Alcalá de Henares, pues es al que asisten prácticamente todos los hijos del personal destinado en la Estación Radio.

La vida social suelen hacerla en los pueblos de alrededor y ésta es bastante intensa. El campo les gusta mucho a toda la familia y no tiene tiempo de aburrirse porque hay bastante trabajo. Se debe estar disponible las veinticuatro horas, ya que se pueden recibir llamadas telefónicas a altas horas de la noche, pues las averías se presentan en cualquier momento y hay que atender las peticiones de aprovisionamiento.

Resalta la preparación técnica de los Suboficiales Radio, y nos comenta cómo se repara todo con la finalidad de aprovecharlo y no desprenderse de nada.

El Teniente de Navío Santiago M. Bello Vázquez es el Oficial de Servicios Generales de Bermeja y tiene a su cargo el mantenimiento de la Estación, excepto la receptora, que la lleva el Comandante. Se encuentra muy a gusto en su destino y



tiene una hija de doce años. Sólo podrá estar dos años en él debido a los estudios de su hija.

El Alférez Médico Juan Antonio Jiménez Rodríguez tiene a su cargo la sanidad de las tres Estaciones y, dada la distancia que las separa, tiene problemas específicos que no se presentan en otras Unidades o Centros. Vive en Alcalá y visita rotativamente los diferentes destinos. Proviene del Ejército de Tierra y piensa que la Armada es distinta, cogió el destino voluntario y no se arrepiente porque no tiene muchas dificultades.

HABLAMOS CON LOS SUBOFICIALES

Lo hacemos con algunos de los destinados en la Estación Radio de Bermeja; nos reciben con toda amabilidad, aunque un poco sorprendidos por

nuestro interrogatorio, al que, sin embargo, se someten gustosos.

El Subteniente Alberto Vizoso Rico es el primero. Nos comenta que se encuentra contento en el destino, en el que lleva ya siete años, lo que le ha permitido situar a sus hijos en la Universidad. Antes tuvo mucha movilidad y falta de estabilidad mientras cumplía sus condiciones de embarque, luego centró su vida en Madrid.

El Brigada Antonio Cinza Leira, por el contrario, lleva sólo tres semanas se encuentra «como un recién casado» en el destino, nos dice, sonriente. Tiene a su familia en Ferrol y en seis años ha pasado por tres destinos. Le falta todavía el embarque, luego se situará definitivamente. Piensa que la vida fuera del trabajo es aburrida, por ello le gusta salir de cuando en cuando y se acerca a Arganda; no obstante, considera que la Residencia de la Estación Radio es acogedora.

El Sargento José Herrera Sanz lleva allí un año y vino voluntario al destino; vive en Madrid y tiene un hijo. Piensa que el destino es muy interesante y con futuro, no falta trabajo y se puede aprender mucho.

El Cabo Primero (V) Santiago Sánchez Navas lleva cinco años en el destino, al que vino también voluntario y vive con su familia en Alcalá. Anteriormente vivió en Madrid tres años. Tiene un hijo, y su mujer, gaditana, desea irse para Cádiz; por su parte, se encuentra a gusto en el destino y el trabajo no falta.

El Sargento José Manuel Vivancos Pérez lleva tres semanas, pues acaba de recibir el despacho en la Escuela de Suboficiales. Está esperando que venga su mujer y mientras le dan una casa del INVIFAS, piensa vivir en Valdelechas. Ellos vienen de Cartagena y ha observado que en este pueblo las viviendas están al mismo nivel económico que allí.

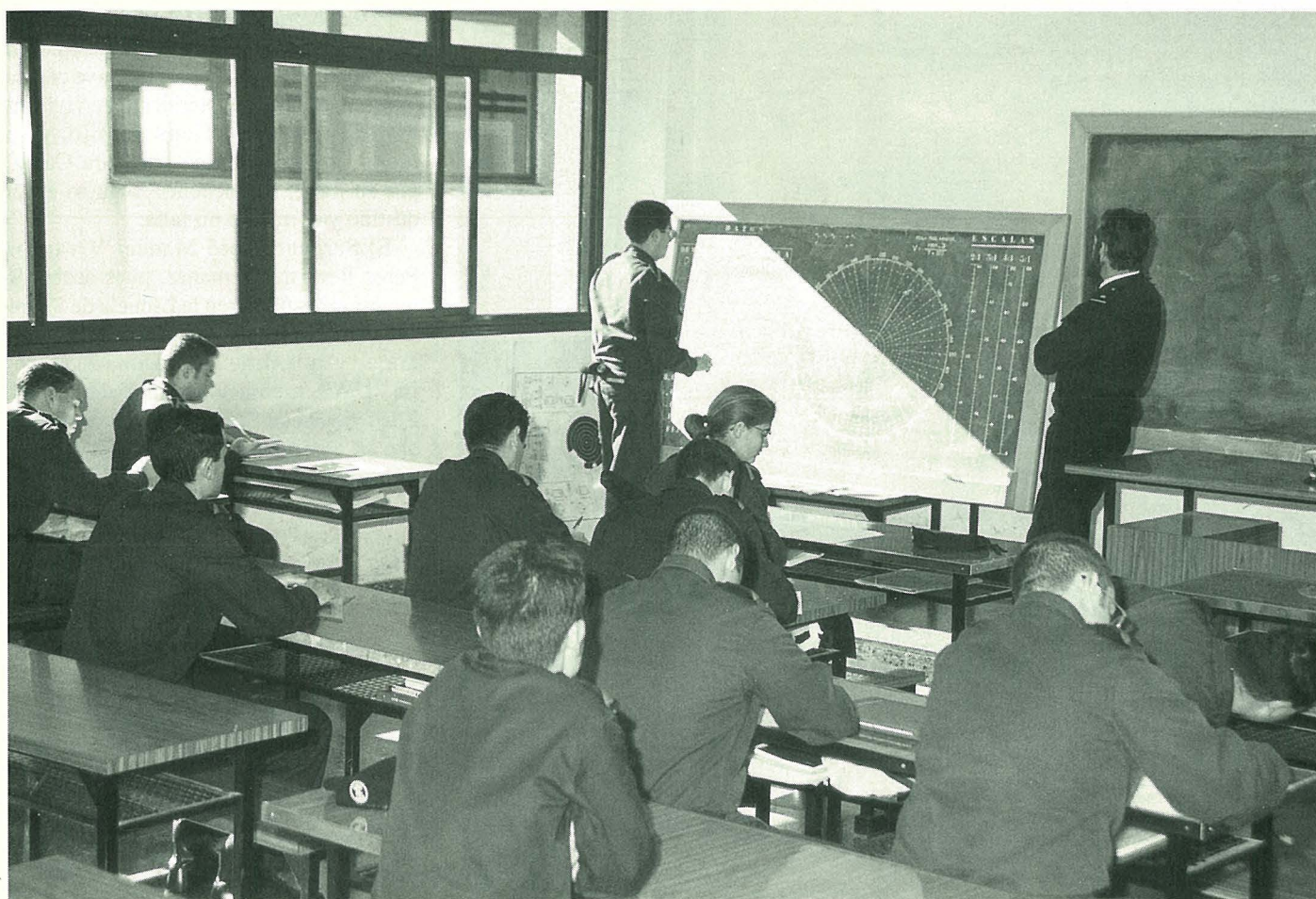
HABLAMOS CON MARINEROS DE REEMPLAZO

EUSEBIO Crespo Romero es Médico y está destinado en la Enfermería de la Estación Radio de Bermeja. Opina que la vida allí es un poco aburrida, pues hay pocos enfermos, si bien se hacen buenos amigos y éste es su caso. Vive en Alcalá y va a su casa tres o cuatro días a la semana; tiene aprobado el MIR y piensa estudiar la especialidad de Traumatología.

Angel García Martínez es informático en la vida civil y aquí desempeña el destino de teletipista; es natural de León y coincide en lo dicho por Eusebio.

Por último, Antonio Miguel Rangel Vera está como pañolero y es natural de Badajoz; durante los períodos de descanso suele ir a Valdelecha, pues está cerca, y los fines de semana se acerca a casa.

Hasta aquí una visión rápida de las Estaciones Radio de la Armada, cuya voz hacen llegar a todos los lugares del mundo en donde se encuentre uno de nuestros buques. Desde estas páginas deseamos agradecer las muchas atenciones recibidas en una visita inolvidable. ■



LA ENSEÑANZA EN LA ARMADA

ESCUELA DE ELECTRONICA Y ELECTRICIDAD DE LA ARMADA (ETEA)

El personal es el elemento más importante de cualquier institución y la Armada no puede ser una excepción a esta regla; muy al contrario, constituye, sin lugar a dudas, la base sobre la que se asienta su eficacia y su razón de ser. Un barco o una Unidad es aquello que sus dotaciones o miembros sean capaces de realizar. Por ello la enseñanza constituye uno de sus pilares fundamentales.

Hoy traemos a estas páginas a la ETEA. En ella se imparte enseñanza a nivel superior, medio y básico; en sus aulas inician su andadura, procedentes de la vida civil, jóvenes de ambos sexos que han

escogido la Armada como meta de sus aspiraciones y continúan luego su formación en los diferentes cursos hasta alcanzar el ingreso en la Escala Básica de Suboficiales. También éstos acuden a la ETEA a realizar estudios concretos en cursos monográficos de duración variable. Quedan, por último, los Oficiales de la Escala Superior y Media, que buscan en la ETEA alcanzar la especialidad en Comunicaciones o Electrónica que posteriormente ejercerán en los diferentes buques, Unidades de Infantería de Marina o destinos relacionados con estas especialidades.

ASI LO VE EL COMANDANTE DIRECTOR

EL Capitán de Navío Fernando Cominges Molins ha sido Comandante Director de la ETEA hasta hace unos días, en que ha pasado a la situación de Reserva, concretamente el día 30 de septiembre. Con él hablamos de su experiencia al frente del Centro. Persona afable, de palabra fácil y trato sencillo y cordial, resulta muy agradable tener ocasión de entrevistarse, especialmente cuando nos une a él una amistad de muchos años.

Desea subrayar, como Director de la ETEA, que la Escuela no sólo es un centro de enseñanza, sino también de formación del personal. El hecho de que los alumnos se incorporen a ella directamente desde la calle obliga a iniciar desde cero su transformación de civiles en militares; teniendo en cuenta, además, que la imagen que los habitantes de Vigo y sus alrededores se formen de la Armada vendrá basada, en buena parte, de la impresión que le causen los alumnos. «Estos son el balcón desde donde la gente civil ve a la Armada; de ahí la importancia de la ETEA en este aspecto concreto», nos comenta el C.N. Cominges.

Como Comandante Director debe coordinar el trabajo de sus colaboradores más inmediatos, así como atender de una forma especial a la gestión de recursos y cumplimiento de las directrices emanadas de la Dirección de Enseñanza Naval y dar una imagen positiva de la ETEA en su proyección al exterior.

Todo ello le exige mantener un permanente contacto con los mandos navales: Almirante Jefe de la Zona Marítima, Almirante Jefe del Arsenal de Ferrol y Almirante Jefe Director de Enseñanza Naval, en el aspecto militar, y con el alcalde de Vigo y representaciones ciudadanas más próximas a la Escuela, en el civil; prestándoles toda la ayuda posible con el mayor cariño. Las instalaciones de la ETEA se utilizan para campeonatos de fútbol, regatas de traineras, fiestas patronales, etc. «En estas colaboraciones destaca el gran civismo del público; pues siendo éste a veces muy numeroso, siempre

queda el recinto limpio y llenas las papeleras y cubos de basura estratégicamente repartidos», nos dice el C.N. Cominges.

De todo ello tenemos ocasión de ser testigos, pues nuestra entrevista se vio gratamente interrumpida por los representantes de la Comisión de Fiestas de Chapela, que deseaban contar con la colaboración de la Escuela en una procesión marítima a lo largo de la ría. Nos llamó la atención el cariño con que les atendió el Comandante y la delicadeza con que fue dándoles una serie de consejos sobre la seguridad del personal que participaría en la misma. Chapela, Moaña, Cangas, Teis, que próximamente donará a la ETEA su «Sardina de Oro», son «barrios» de Vigo que mantienen muy buenas relaciones con la Escuela.

Son frecuentes también, y sumamente cordiales, los contactos con el Gobierno Civil, Policía Nacional —que usa las instalaciones de la Escuela para adiestramientos específico— y con la Junta de Galicia, cuyos helicópteros de Protección Civil toman tierra en sus muelles o campo de fútbol.

En cuanto a la Universidad, ocupa un puesto preferente, ya que existe un acuerdo de colaboración mutua del que los dos centros salen muy beneficiados.

Piensa el C.N. Cominges que el Director de la ETEA, junto al Comandante de Marina, son la representación de la Armada en Vigo, ciudad que se ha volcado siempre en favor de la Marina.

IMPRESIONES PERSONALES DE ALGUNOS JEFES

Carlos Sande Amor, Capitán de Fragata, Ayudante Mayor de la ETEA, nos comenta que lleva destinado en esta Escuela desde septiembre de 1991, donde vino procedente del EMA.

La Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada está ubicada en la ría de Vigo, la más meridional de las rías gallegas. Su privilegiada situación, al pie del monte de la Guía y dando vista al estrecho de Rande, hoy cruzado por un magnífico puente, hacen que su recinto sea un pintoresco rincón de belleza poco común.

El origen de la ETEA es la antigua Base Naval Secundaria de Ríos, fundada en 1916 como estación Torpedista y parque de Abastecimiento para operaciones militares de los buques de la Armada.

A lo largo de su dilatada historia ha ido heredando todas las experiencias y enseñanzas que en los diferentes centros de la Armada se han impartido y que con el paso del tiempo se han ido adecuando a las necesidades del momento y que en ciertas épocas llegó a ser puntera en avances tecnológicos.

El conjunto de las diversas dependencias que integran la ETEA, además de formar una estructura armónica y de gran belleza arquitectónica, enmarcada dentro



de un bello paisaje de tierra y mar, ofrece la particularidad de que sus distintos edificios ostentan nombres de ilustres y gloriosos marinos a los que España debe agradecimiento eterno: Gravina, Churrucá, Oquendo, Francisco Moreno, Elcano, Isaac Peral, etc.

Pasando al terreno del trabajo en esta Escuela, nos comenta que como Ayudante Mayor le corresponde la gestión, coordinación y control de los recursos y del apoyo logístico necesarios para el cumplimiento de las funciones de la ETEA.

Dependen directamente de él los Jefes de Mantenimiento, Detall de Dotación, Seguridad, así como los Oficiales de Aprovisionamiento, Sanidad y Asistencia Religiosa.

Desde el punto de vista humano este destino es enriquecedor, en cuanto se aprende a tratar a diferentes personas con sus múltiples problemas y hace pensar y tener que decidir, a su nivel, para aconsejar y dar soluciones a muchos temas.

Por otro lado, el mantenimiento a todos los niveles de la Escuela hace que se aprenda todo lo relacionado con la gestión de material, para lo cual tiene que estar al día en lo referente a disposiciones y decretos y saber quién es la persona con quien se tiene que contactar para buscar la solución al problema que se ha planteado.

* * *

El Capitán de Fragata Jefe de Estudios, José G. Martínez Ratero, se encuentra destinado en la ETEA desde septiembre de 1991, aunque anteriormente estuvo varias veces como profesor.

Piensa que el trabajo del Jefe de Estudios es de una gran trascendencia para la eficacia de la Armada, ya que ésta dependerá, en parte, de la formación recibida por los alumnos de la ETEA a lo largo de los diversos cursos que en ella se desarrollan.

Su impresión global es que el resultado de la enseñanza es difícil de medir. No bastan unas notas de un examen para medir la eficacia de la enseñanza, ni tampoco unos fáciles comentarios, favorables o no, basados en circunstancias muy variables.

Es difícil saber y demostrar hasta qué punto una determinada enseñanza teórico-práctica en la ETEA ha evitado o subsanado averías de importancia en equipos electrónicos navales, o bien ha supuesto una eficaz utilización operativa de los mismos en las diversas situaciones tácticas, o ha permitido opinar con fundamento en ocasionales ámbitos deliberantes sobre el tema.

Personalmente considera que es un destino muy interesante, pues obliga a estar actualizándose constantemente y adecuar la enseñanza a las cambiantes necesidades de la Armada con motivo de nuevas construcciones navales o modernización de otras.

Por otra parte, la actual reestructuración general de las enseñanzas de Formación y Perfeccionamiento exige un replanteamiento de objetivos y consecuentemente un gran dinamismo en los correspondientes planes de estudios.

Pero incluso con todo previsto y organizado, como en una gran fábrica, casi nunca habrá rutina, ya que existen muchas y variadas circunstancias que desde fuera y dentro obligan a una permanente atención para evitar o resolver múltiples problemas escolares.

Con objetivos claramente definidos, un buen profesorado, seleccionado con rigor y un mínimo de recursos económicos para prácticas de laboratorio, el destino irá sobre ruedas y los resultados serán buenos.

* * *

José Antonio Pena Méndez, Capitán de Corbeta (CG ES), Director del Departamento de Instrucción y Adiestramiento, nos comenta que lleva en la ETEA dos años.

En cuanto a sus impresiones sobre su trabajo, piensa que implica una dedicación permanente al control de la múltiples funciones que corresponden a este Departamento. Esta multiplicidad es una suma de diferentes quehaceres y actividades que muchas veces se interfieren y hacen que el trabajo global aparente sencillo y claro, cuando realmente se complica muchas veces. No obstante, las actividades a realizar son «presuntos comodines» cuya flexibilidad permite hallar soluciones a esas complicaciones, pero siempre a costa de una mayor dedicación al trabajo.

El destino dispone de personal dedicado al control y enseñanza militar de los alumnos; pero este personal también realiza funciones de enseñanza técnica, por lo que su disponibilidad y rendimiento se supone mermando con la doble función. No obstante, la mayor dedicación y profesionalidad de este personal compensa las deficiencias.

EL SERVICIO DE ASISTENCIA RELIGIOSA DE LA ETEA

El Capellán Mayor de la Armada, Pablo Pérez Fernández, nos cuenta lo que ha sido su corta experiencia como Capellán de la ETEA.

Cuando supo que iba a ser destinado como Capellán y Profesor a la ETEA, una de sus primeras preocupaciones fue tratar de adquirir un conocimiento de la realidad.

Todas las personas con las que hablaba, coincidían en alabanzas hacia el lugar y su entorno, hacia las instalaciones y el medio. Pero pocas le hablaban de las personas.

Al llegar aquí se encontró con una realidad mucho más compleja de lo que había imaginado; y, por tanto, mucho más rica. La ETEA en su conjunto es más de lo que se piensa desde fuera. Y su papel parece estar llamado a adquirir cada día un mayor protagonismo para el futuro.

Su acción pastoral fue surgiendo del conocimiento directo de la realidad hasta cristalizar, al cabo de unos meses, en una pequeña programación, susceptible





diversos cursos, imparte clases de formación ético-moral dentro del horario escolar.

En coordinación con la Jefatura de Instrucción y Adiestramiento se programan, además, frecuentes conferencias-coloquio de formación cristiana.

También para la marinería de dotación se programan periódicamente conferencias-coloquio en coordinación con la Ayudantía Mayor. En este sentido, resultan muy importantes –vinculantes y prácticos– tanto los actos de acogida como los de despedida de los marineros.

Al principio y al final de la mañana el Capellán tiene un horario fijo de despacho. Pero su principal labor de escucha, diálogo, orientación, ayuda, etc., se realiza «pateando» muchas veces la Escuela, recorriendo continuamente sus dependencias. Si a ello añadimos un horario escolar muy intensivo para el alumnado –con la consi-

guiente carencia de tiempo libre durante la jornada escolar–, se comprenderá mejor esa necesidad ineludible de «salir al encuentro...», de brindar la oportunidad...

Otra actividad que produce un contacto directo y constante con el alumnado y con la dotación es la colaboración del Capellán en el funcionamiento de la biblioteca, la videoteca y la fonoteca, así como en las diversas actividades culturales que se organizan.

Este servicio religioso ha mantenido a lo largo del curso una estrecha relación y una íntima colaboración –que han resultado y siguen resultando muy prácticas y eficaces– tanto con el servicio de Sanidad como con el Gabinete de Psicología.

También ha resultado muy eficaz y muy práctica la elaboración de un calendario-guía de bolsillo en el que figura lo referente a la asistencia religiosa en la Escuela y que se entrega a todos los que pasan por ella a lo largo del año.

Una de las preocupaciones de este Capellán es la formación de un Equipo Pastoral. De momento ha tenido la suerte de poder contar con un pequeño grupo de personas, vinculadas a la Pastoral Diocesana, que le brindan continuamente su colaboración y ayuda.

La presencia de estas personas –militares y civiles– constituye no sólo un testimonio de vida cristiana, sino también una vinculación necesaria con la diócesis territorial de Tuy-Vigo.

de frecuentes modificaciones. La «Capilla parroquial», ubicada en el edificio central, es amplia, cómoda y funcional. Como parroquia castrense ofrece con carácter general a los miembros católicos de las FAS un servicio de culto y administración de sacramentos: Celebración diaria de la Eucaristía, confesiones, celebraciones penitenciales ocasionales (en Adviento y Cuaresma), catequesis de primera Comunión y de Confirmación, Prematrimonial (en coordinación con la Pastoral de la Diócesis de Tuf (Vigo). También programa las tradicionales conferencias cuaresmales y algún curso monográfico durante el año.

El alumnado de la ETEA es múltiple y variado. Abarca desde los aspirantes a marineros profesionales hasta los oficiales alumnos, pasando por los aspirantes a Cabos, Cabos Primeros y Sargentos Alumnos, tanto en la especialidad de electrónica como en la de comunicaciones y en la de sistemas tácticos.

Hay que hacer notar, como característica muy importante, que la mayor parte de estos alumnos realizarán varios cursos en esta Escuela (pasarán varias veces por ella los mismos alumnos) durante los diversos períodos formativos de su vida profesional. De ahí la importancia de una buena fundamentación relacional y de una progresiva formación cíclica.

Para todo el alumnado el Capellán, siguiendo las programaciones de los

CHARLAS CON EL PERSONAL CIVIL

Teresa Díaz-Salgado Pérez es profesora de Ciencias y lleva ya once años en la ETEA. Considera que es una enseñanza muy satisfactoria, ya que se trabaja con jóvenes llenos de ilusión y ganas de aprender. Destaca la amabilidad y colaboración que siempre han demostrado las personas de las distintas especialidades relacionadas con las disciplinas que imparte.

Gloria González Izquierdo es profesora de Letras y lleva ya dieciséis años en este Centro. Considera que la enseñanza resulta muy gratificante, ya que debido a la materia que imparte, Historia, suelen interesarse los alumnos por ella. El destino es muy agradable debido a la relación estupenda que año tras año mantienen profesores, alumnos y compañeros de trabajo.

La profesora de Inglés Alma García Fernández lleva cuatro años en el Centro. Su impresión es que se trata de un trabajo agradable, ya que los alumnos se encuentran interesados por la asignatura pues es una herramienta para su carrera; resulta además muy gratificante pues le permite conocer a mucha gente.

Margarita García Canals es funcionaria del Cuerpo General Administrativo con cuarenta y siete años de servicio, de los que treinta y uno ha estado destinada en la ETEA. Se encuentra muy contenta con su trabajo pues el destino es agradable, así como el trato de los Jefes, Oficiales y compañeros. Nos comenta que al haber transcurrido los primeros años de su vida laboral en la Escuela Naval, conoció a todos los Almirantes actualmente en activo.

OPINA UN SUBOFICIAL

Juan Carlos Philippon de Arriba, Brigada Especialista Radio, está embarcado en la ETEA desde 1987.

Básicamente su misión es la enseñanza, tarea en la que encuentra gran satisfacción y para la que le fueron de gran utilidad los cursos de Técnicas Pedagógicas que realicé en el CICEN, octubre 1988, y EMCE, noviembre 1993, los cuales están siendo para él una herramienta de trabajo muy valiosa, al enseñarle a

preparar e impartir una clase con el mayor aprovechamiento.

Dice que la docencia le hace sentirse como pez en el agua. Acude con frecuencia a las enseñanzas que adquirió en diversos cursos monográficos que fue realizando a lo largo de su carrera, los cuales fueron una gran ayuda a bordo de los buques y lo continúan siendo ahora también por la gran riqueza de conceptos.

Su actual destino es el Aula 26, donde está poniendo a punto un laboratorio de Radiocomunicaciones en el que se pretende trabajar con líneas de transmisión, antenas, diversos tipos de modulación, análisis de señal y, en general, familiarizar al alumno de una forma empírica con transmisores y receptores de AM, BLU y FM.

COMENTARIOS DE UN MATRIMONIO DE CABOS

En nuestra visita tuvimos la suerte de charlar con Félix Ruiz Pérez, Cabo Primera Electrónico, y la Cabo Segunda Radio Esther Nebreda Molina, ambos en estos momentos en la ETEA. Los dos están muy contentos y consideran una suerte poder desempeñar una especialidad que sólo en la Marina cabe desarrollar.

Le pedimos nos cuenten alguna anécdota relacionada con el servicio Esther Nebreda nos comenta:

«En dos años que llevo sirviendo con orgullo en la Marina, lo que más recuerdo con cariño y sobre todo con mucho honor fue cuando di a luz a mi hija en el Hospital Naval de San Carlos, al recibir la visita del Almirante de la Zona Marítima del Estrecho, José Antonio Serrano Punyed. Recuerdo que estaba sola en la habitación y cuando entró, la verdad es que no supe qué hacer. El estaba muy contento al decir que por fin ya era «abuelo» y, bueno, la situación fue muy bonita y para mí una experiencia única al recibir tan grata visita. Creo que, aparte de ser una gran anécdota para mí, también ha sido otra para la historia de la Armada Española.»

Por su parte, Félix Ruiz nos dice:

«Todo ocurrió en el mes de mayo; fue la primera y por ahora la única guardia que monté con mi mujer o, mejor dicho, con el Cabo Segunda Esther Nebreda. Yo era el Cabo Escuadra diurno y ella estaba de Cabo relevo. El Suboficial me indicó unas directrices a seguir como mandan las Reales Ordenanzas, las cuales yo se las



comunicué a los Cabos Segunda que tenía de guardia, encontrándose mi mujer entre ellos. Mi mujer o, mejor dicho, el Cabo Segunda Esther, las recibió y cumplió como si de cualquier otro superior se tratase. Yo me sentía muy orgulloso, ya que ella en mí no veía a su marido; eso fue lo que más me gustó.

Lo gracioso ocurrió al día siguiente. Una vez terminada la guardia y salimos de la Escuela de franco de localidad, llegué a casa y el día anterior fue un sueño para mí, porque una vez juntos en casa, ella era mi superior y yo su subordinado; parecen casualidades de la vida, pero nos habíamos cambiado los papeles.»

LO QUE DICE LA MARINERÍA

El marino Antonio Collazo Villar nos comenta sus experiencias en el Servicio Militar:

«Como marino del primer reemplazo de 1995 llegué a la ETEA el 4 de febrero, procedente de Ferrol. Pronto me asignaron un destino en una oficina y comencé a montar guardias militares e interiores (una cada tres días). Resulta un tanto difícil hacerse a este ritmo de trabajo y de vida. Por otro lado, las jornadas de saliente y retén permiten recuperar la falta de sueño que se acumula en las guardias; éstas en invierno resultan más duras.»

Soy natural de la ciudad donde está enclavada esta Unidad, por tanto, he contado con mayores facilidades para adaptarme a la vida militar y proseguir mis estudios de doctorado. La marinería de dotación contaba con una habitación dedicada exclusivamente a este tipo de actividades. Ello me ha permitido seguir los cursos universitarios en los que me había matriculado. Además me he visto favorecido por la comprensiva actitud de los superiores, bajo los que he servido hacia mi actividad lectiva.

Una cuestión importante a tener en cuenta es la relacionada con los compañeros que he llegado a conocer en la Armada. Actualmente mantengo amistad con compañeros que conocí en Ferrol durante el período de instrucción, los cuales prestan servicio en otras Unidades. La convivencia diaria con los compañeros se vuelve más fluida con el paso del tiempo, el trato se vuelve más familiar y la integración dentro del colectivo es mayor. Todo esto ayuda a hacer frente a los sinsabores y contratiempos que puedan tener lugar.

Contamos con suficientes alternativas para ocupar nuestro tiempo de ocio, ya que las instalaciones con las que cuenta esta Unidad son bastante buenas. Por otra parte, la comida es también lo suficientemente satisfactoria, considerando que el rancho se cocina para cientos de soldados; esto facilita la adaptación del soldado a la escuela.

En el ámbito estrictamente personal, éste ha sido un buen año, pues he logrado superar los cursos en los que me matriculé, he podido practicar mi deporte preferido, y el balance general después de haber prestado servicio en la Armada posee saldo positivo.» ■



PLAN DE CALIDAD DE VIDA DE LA TROPA Y MARINERÍA

Hace dos números conocimos la existencia y el funcionamiento general de las Oficinas de Información al Soldado y Marinero (OFIS/M).

Desde aquellas fechas ha ocurrido algo importante: el Secretario de Estado de Administración Militar (SEDAM) aprobó el Plan de Calidad de Vida de la Tropa y Marinería («BOD» 153, de 7 de agosto).

Como se señala en la propia Resolución del SEDAM:

«Con la aplicación del Plan se pretende mejorar las condiciones de realización del servicio militar y paliar el coste económico que supone para las familias del personal de reemplazo, así como articular nuevas vías para la promoción profesional del militar de empleo de la tropa y marinería proporcionándole el apoyo necesario para la promoción interna, la reincorporación a la vida civil y, en general, extender la oferta de servicios al conjunto de la Tropa y Marinería creando nuevas alternativas durante su permanencia en las Fuerzas Armadas.»

Todas las acciones anteriores están dirigidas a fomentar en los jóvenes el aprovechamiento del período militar, que puede servir para mejorar su formación personal en múltiples facetas y adquirir conocimientos específicos de utilidad para su posterior actividad civil.»

Con el Plan se trata de ampliar, poco a poco, las ofertas de servicios que se hacen a través de las OFIS/M. Para ello, en cada Unidad el Mando debe designar un «Coordinador del Plan de calidad de vida de la Tropa y Marinería», que será el res-

ponsable de integrar y coordinar todas las acciones y actividades relacionadas con la calidad de vida de aquel personal.

De entre las novedades que presenta el Plan, quizá la más significativa sea la que se refiere a la creación del Area de Inserción Laboral, con la finalidad de fomentar la participación activa de este personal en los diferentes niveles de formación que se ofrecen en cada Unidad, así como, apoyarlos en su posible inserción laboral al finalizar su período militar.

La formación que puede ofrecerse en las Unidades, dependiendo de su entidad, de si es más o menos grande, puede comprender la obtención de los siguientes certificados: Escolaridad, Graduado Escolar, Formación Profesional Reglada no Escolarizada (FP-1), Formación Profesional Ocupacional y, en experimentación, este último tipo de formación pero a distancia, patrocinada por la Fundación Laboral de la Construcción.

Dentro del Area de Inserción Laboral y también en unidades grandes, se proporcionará información y orientación sociolaboral y técnicas de búsqueda de empleo, a la vez que se está creando una Bolsa de Trabajo que pretende facilitar también la

inserción laboral, en especial dirigida a este personal. Se pretende que las actividades de información y orientación sociolaboral se realicen de forma personalizada, de manera que los interesados participen activamente en el diseño de sus respectivos proyectos personales, dentro del mundo laboral.

Las OFIS/M son la fuente de información para lo que quiera preguntar el soldado o marinero, ya que, como se informó en un número anterior, se han estructurado en las mismas tres áreas de actuación que el Plan de Calidad de Vida: área militar, que comprende: Condiciones de vida, Integración Militar del personal de reemplazo y Prevención y prestaciones.

El área sociocultural comprende Actividades socioculturales, mientras que el área de inserción laboral comprende Formación e Información y orientación sociolaboral.

Se recomienda pedir en la OFIS/M o Punto de Información de tu Unidad, o en la más cercana si no existe en tu Unidad, las páginas 5875, 5896 y 5987 del «Boletín Oficial de Defensa» núm. 153, de 7 de agosto de 1995, y leerlas... **¡Para que te enteres!** ■





EL RECREO EDUCATIVO DEL MARINERO DE LA BASE NAVAL DE ROTA

El REM (Recreo Educativo del Marinero) es un complejo recreativo para el entretenimiento del personal de Marinería y Tropa en sus horas de ocio, y sus cometidos podrían dividirse en dos sectores ampliamente diferenciados: por un lado, las instalaciones con las que cuenta y, por otro lado, las actividades desarrolladas fuera del ámbito estrictamente militar.

INSTALACIONES DEL REM

Cine

El cine dispone de 400 localidades y utilizando un proyector de vídeo se proyectan películas actuales todos los martes, jueves, viernes y sábados, a las 20,00 horas, quedando libres los lunes y miér-

coles para su limpieza y mantenimiento. Los domingos el personal puede disfrutar del partido de Liga retransmitido por Canal Plus.

Además, la pantalla de cine puede desplazarse hacia atrás, dejando libre un escenario de grandes proporciones donde ocasionalmente se representan obras de teatro.

Biblioteca

Además de contar con una gran variedad de temas en literatura, nos ofrece una extensa gama en enciclopedias, atlas, biografías, etcétera.

También se recibe diariamente la prensa, así como revistas semanales.

La biblioteca permanece abierta todas las tardes de 17,00 a 21,45 horas.

Salón de recreativos

Nuestra sala de juegos dispone de cuatro mesas de billar, tres futbolines y diez máquinas electrónicas de vídeo juegos, y para aquellos que le interesen los juegos tranquilos de mesa (ajedrez, damas, parchís), se puede dirigir a un apartado existente en nuestra biblioteca.

Sala de vídeo

Pequeña sala de 48 asientos, dotada de un proyector de vídeo asociado a una pantalla de gran tamaño. Aunque esta sala está diseñada para la visualización de vídeos, se usa mucho más para disfrutar de la programación de televisión.

Salón de televisión

Este gran salón tiene una capacidad para 150 personas, repartidas en asientos modulares de PVC y cómodos sillones de tela. Dispone de un televisor de 28 pulgadas, en el cual se puede ver la programación de televisión todas las noches hasta las 24,00 horas.

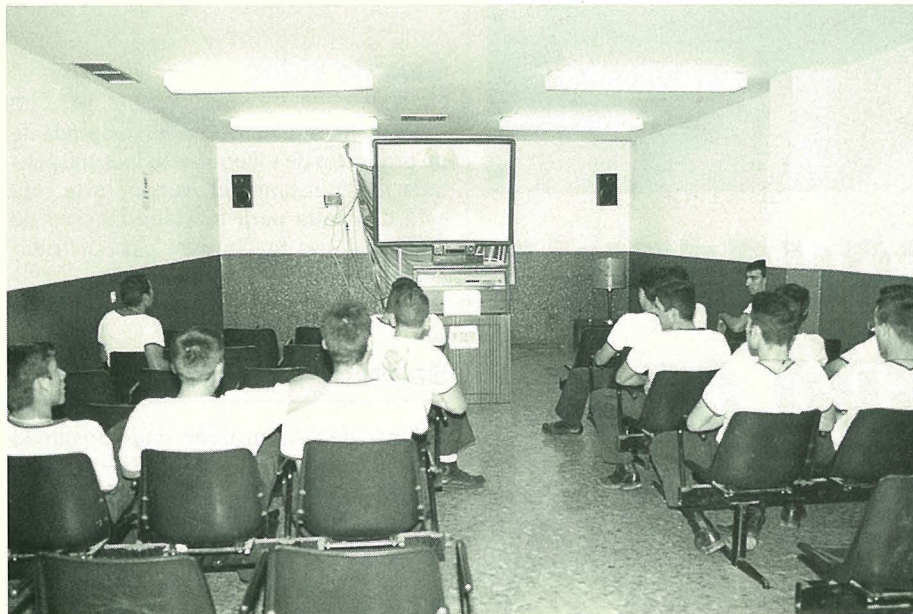
Hogar del Marinero

No podía faltar en estas instalaciones una cantina-hogar de grandes dimensiones para la marinería. En ella se puede disfrutar de desayunos, almuerzos y meriendas a precios económicos. El horario es de 13,00 a 15,00 horas y de 17,00 a 20,00 horas.

También anexa a esta cantina se encuentra otra de similares características destinada para Cabos Primeros y personal civil aunque permanece cerrada por las tardes.

OFIS/M

La principal función de esta Oficina es la de informar a los soldados y marineros



de reemplazo, así como a militares de empleo, en temas relacionados sobre el servicio militar, convocatorias, ofertas de trabajo, cursos, becas, excursiones, albergues, idiomas, etcétera.

Esta Oficina, además, está integrada en la Red de Información Juvenil de la comunidad autónoma andaluza, formando parte de las Oficinas del INJUVE, por lo que recibe gran cantidad de información de esta entidad.

Se puede acudir a la OFIS/M diariamente en horario de trabajo.

ACTIVIDADES

Competiciones deportivas y recreativas

Anualmente vienen desarrollándose en las instalaciones deportivas de esta Base dos grandes campeonatos, los celebrados para conmemorar el Día de la Patrona de la Marina, la Virgen del Carmen y el llamado Trofeo de Navidad. Ambos programados por la Junta de Deportes de la Flota y en los que el REM colabora de forma muy activa en la preparación de campos y pistas, apoyo de material deportivo y ceremonia de entrega de premios y trofeos.

Periódicamente y con independencia de estas competiciones se realizan torneos de ajedrez, damas, billar y fútbolín, organizados en su totalidad por el REM.

Dinamización cultural

Dentro de los cometidos que desarrolla el Recreo Educativo del Marinero se encuentra, quizá, el más importante, el Turismo Educativo, encuadrado dentro del Programa de Dinamización Cultural de las FAS.

Muchas han sido las excursiones proyectadas y realizadas desde este departamento (REM), en las que, por supuesto, han participado soldados y marineros de las distintas dependencias de esta Base y de los buques surtos en su puerto.

La mayor parte de estas excursiones se han llevado a cabo en el entorno histórico-artístico de la provincia de Cádiz, como son, por citar algunos, el pueblo de Arcos de la Frontera, el Panteón de Marineros Ilustres o el Museo de Historia Naval en San Fernando. Sin embargo, también se han tenido en cuenta, para visitar, otros lugares de interés en provincias limítrofes, como es el caso de las ruinas de la ciudad romana de Itálica, en Sevilla. ■



La Compañía de Escaladores desfilando en Madrid.

MANIOBRAS DEL TERCIO DEL NORTE PRIMAVERA DE 1956

Coincidimos en la cafetería del Cuartel General de la Armada con el Capitán de Navío José Blanco Núñez, quien nos comenta que entre los papales que guarda su padre, el Coronel de Infantería de Marina Rafael Blanco Moreno, existe un viejo informe, bien encuadernado y con soporte gráfico ya amarillento por el tiempo, de unas maniobras realizadas por el Tercio del Norte de Infantería de Marina en la primavera de 1956.

Recordamos al Coronel Blanco Moreno de nuestra época de Alféreces, cuando hacíamos un período de prácticas en la Base Naval de Ferrol un año después de haber tenido lugar este ejercicio. Persona afable y cariñosa, solía compartir con nosotros los ratos de descanso en la Sala de Banderas del Tercio.

De los recuerdos pasamos de nuevo a la realidad y le pedimos al C.N. Blanco Núñez que nos escribiese unas líneas sobre aquellas maniobras.

ERAN tiempos duros, escasez de material, exceso de personal, crisis organizativa. Faltaba un año para la creación del Grupo Especial (que nació por Decreto de 3-10-57); sin embargo, en los Tercios se trabajaba —con lo que había— con gran ilusión. En el del Norte, incluso, gracias al entusiasmo, al celo y a la abnegación del entonces Capitán Alfredo Díaz del Río Darnell (q.e.p.d.), secundado por los Tenientes José Lugaro García y Abel Gamundi Insúa, se creó una Compañía de Escaladores Anfibios que rápidamente se convirtió en el orgullo del Departamento.

Los niños, que entonces vivíamos en «batallones», seguíamos deslumbrados los desfiles de la Compañía, con sus botas claveteadas que producían sonidos musicales en la adoquinada carretera de circunvalación.

Desde hace mucho tiempo conservo como oro en paño copia de los documentos, impresos a modo de «Memoria» por la Jefatura de dicho Tercio, con motivo de las maniobras que se desarrollaron entre el 28 de mayo y el 12 de junio de 1956, Memoria que contiene, entre otras muchas cosas, magníficas fotografías, algunas de las cuales reproducimos.

Dados los casi cuarenta años transcurridos, las vicisitudes de modernización y organización sufridos por el Cuerpo de Infantería de Marina, y el cariño —¿por qué no decirlo?— que me une a esa dependencia ferrolana por razones filiales, me parece oportuno hacer un resumen para resaltar el entusiasmo, el riesgo y la importancia que el mando de la, hoy en día, Zona Marítima del Cantábrico concedía a la operatividad y al adiestramiento de las fuerzas de su Tercio.

Las maniobras, como era habitual entonces, se desarrollaron en la zona de la Frouxeira (Valdoviño), por ser la que mejores condiciones reúne por sus acantilados: para la Cía. de Escaladores, sus buenos campos de tiro, playa para desembarcos y despliegues, excelente enclave para instalar el campamento, etc.

La novedad de ese año fue la impresionante demostración de escalada y el ejercicio de «Lucha de Gue-



El Almirante Regalado saludado por los mandos de la Compañía de Escaladores.

rrillas», efectuado por primera vez en el Tercio Norte.

Decía la Memoria respecto de este último ejercicio:

«La importancia de los ejercicios de Lucha de Guerrillas es notoria, pues este tipo de operaciones de guerra de índole irregular y que últimamente se ha dado en llamar Operaciones de Comando, por ser estas fuerzas inglesas las que mayor número de ellas efectuaron en la Segunda Guerra Mundial, tienen especial interés para nuestro Cuerpo por las características de algunas de sus Unidades especiales y para nuestra Patria, ya que en España podemos apreciar condiciones favorables para el sostenimiento de la guerrilla, ya que

su condición peninsular le permite recibir auxilio de nuestros posibles aliados.»

Supuesto de las maniobras

Era el clásico en aquel momento, con dos bandos, el Naranja y el Azul, enfrentados en una guerra. El Azul, como siempre, era el propio. Tras el planteamiento geo-estratégico de gran envergadura, con proyecto de invasión de la Península desde el mar por el bando Naranja, se llegaba al tema concreto de la conquista de la Base Naval de Ferrol; conquista que exigía la destrucción de la defensa de artillería costera, utilizando para ello Fuerzas Especiales de Escaladores Anfibios.

El Bando Azul reaccionaba ante este previsible ataque y desplegaba su fuerza, constituida por Unidades del Tercio del Norte.

Desarrollo del ejercicio

Como comentábamos al principio, el ejercicio tuvo una duración de dos semanas y en él participaron todas las Unidades del Tercio, con su Compañía de Escaladores Anfibios, magníficamente adiestrada y de gran espíritu, con la que compensaba la escasez de medios; la mandaba, como dijimos, el Capitán de Infantería de Marina Alfredo Díaz del Río Dar-



El Capitán General en el puesto de observación.



La Compañía de Escaladores desfilando ante el Capitán General, Almirante Regalado.

nell, persona de singulares dotes de mando y que conjugaba a la perfección el difícil arte de hacerse querer y respetar. Esta Compañía encuadró al Grupo de Asalto Anfibio del bando Naranja.

Por su parte, el Grupo Ligero del bando Azul encuadraba tres Compañías de fusiles y una de armas, además de una Sección de Transmisiones. Este grupo se hallaba al mando del Comandante Ramón Doval Iglesias. Ejercía el mando de la Agrupación de ambos grupos el Teniente Coronel de Infantería de Marina Ramón Calderón de Ahumada, recayendo la responsabilidad de la Dirección del ejercicio en el Coronel del Tercio del Norte, Antonio Suárez Abelleira.

Intervinieron igualmente de una manera activa en los ejercicios los Oficiales siguientes: Capitanes: Angel Alvariño Gómez, Mapálico Alonso Salgado, José Seijo Rodríguez, Luis A. Pazos García y Leopoldo Cal Buceta; Tenientes: Abel A. Gamundi Insúa, Carlos Bendito Martínez de Bujo, Juan Antón Pena, Manuel Bouza Solmo y Miguel Godínez Valcárcel; Tenientes Provisionales de la Escala de Complemento: Luis Feu Pérez, José L. Gómez Centurión Salas y José García Areny; Alféreces: Ricardo Rodríguez Abal, Tomás Perdigón Mora y Manuel Sánchez Méndez. Asimismo participaron en las maniobras, con

gran eficacia en los destinos asignados a cada uno, siete Alféreces Alumnos componentes de la 19.^a Promoción, los cuales se encontraban en el Tercio efectuando sus prácticas reglamentarias.

El día 28 de mayo salió para la zona de la Frouxeira la Cía. de Escaladores Anfibios al objeto de instalar el Campamento.

El día 2 de junio emprendió la marcha para dicha zona el Grupo Ligero con la Sección de Transmisiones y las Planas Mayores de la Agrupación y Grupos.

El día 12 de junio, a las 11,00 horas se efectuó el supuesto táctico planteado, asistiendo el Capitán General del Departamento, Almirante Rega-



El Teniente Gamundi en plena escalada.

lado; el Comandante General del Arsenal, Contralmirante Molins; el Jefe del E. M. del Departamento, Capitán de Navío Juan Romero Manso, todos los Comandantes de buques y Jefes de Dependencias, y los Jefes y Oficiales Alumnos de la 13.^a Promoción del Estado Mayor del Aire, que se encontraban en viaje de prácticas en la capital departamental; igualmente asistieron invitados, como en años anteriores, los Jefes y Oficiales de Infantería de Marina destinados en el Departamento.

Después de la explicación del supuesto por el Coronel tuvo lugar el ejercicio de exhibición de escalada, situándose las autoridades en un puesto especial construido expresamente para dicho ejercicio al borde del acantilado donde se efectuó; a continuación y desde el mismo puesto presenciaron el asalto y escalada de la Cía. de Escaladores a los lugares previstos en el tema, contemplando igualmente las voladuras, destruccio-

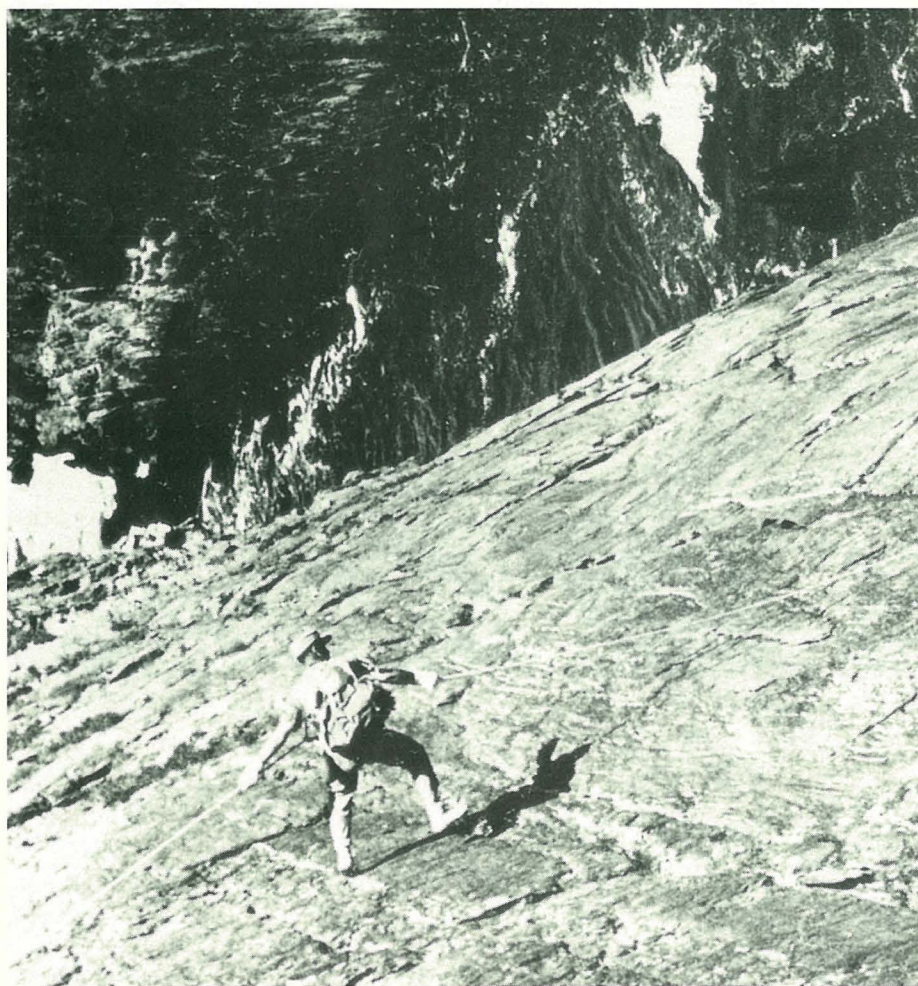


Entrenamiento sobre el puente de Fuente Longa.

nes y empleo de los lanzallamas. Poco después, desde el Puesto de Mando principal observaron la reacción defensiva del centro de resistencia establecido por el Grupo Ligero y

un contraataque apoyado con fuego de ametralladoras sobre la península de Castelo efectuado por la Cía. de Reserva del citado grupo, la cual culminó el ejercicio con un profuso lanzamiento de granadas de mano sobre las supuestas organizaciones enemigas. Se trasladaron seguidamente las autoridades al Campamento, que visitaron con detención, y a continuación desfilaron ante S. E. todas las fuerzas ejecutantes.

Por último, diremos que en Comunicación de Organización núm. 323 del E. M. del Departamento, de fecha 18 de junio de 1956, dirigido al Coronel Jefe del Tercio, se dice lo siguiente: «Asunto: Felicitaciones. Al presenciar el supuesto táctico realizado por las fuerzas de esa Unidad en Punta Frouxeira (Valdoviño), el día 12 último, con motivo de las maniobras anuales de este Tercio, he comprobado con sumo agrado el buen grado de adiestramiento de dichas fuerzas, de manera especial la Compañía de Escaladores. En su consecuencia, me complazco en comunicarlo a V. S. para su satisfacción y la de las fuerzas a sus órdenes, debiendo hacerse constar esta felicitación en la documentación personal de los interesados. Dios guarde a V.S. muchos años. El Almirante Capitán General: Francisco Regalado». ■



Descenso sobre la rompiente.

C.N. BLANCO NUÑEZ



**S.A.R. EL PRINCIPE
DE ASTURIAS
ASISTE A UNA
DEMOSTRACION
ANFIBIA**

*S.A.R. Don Felipe de Borbón
y Grecia asiste a una
demostración anfibia
en el Campo de Adiestramiento
de la Sierra del Retén.*

*En la demostración participaron
buques del Grupo Delta de la
Flota y Unidades del Tercio de
Armada; el apoyo aéreo fue
realizado por aviones Harrier de
la 9.ª Escuadrilla.*

L

A mañana del día 24 de octubre S.A.R. el Príncipe de Asturias era recibido en el aeropuerto de la Base Naval de Rota por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo, a quien acompañaba el Almirante de la Flota, Manuel Acedo Manteola, rindiéndole los honores de ordenanza la Compañía de Infantería de Marina de Seguridad de la Base.

Una vez pasada revista a la Fuerza, S.A.R. embarcó en un helicóptero, trasladándose al transporte de ataque «Aragón», buque insignia del Almirante Comandante del «Grupo Delta», Contralmirante Alfonso Mosquera Areces.

A su paso por la ciudad de San Fernando el helicóptero sobrevoló el Acuartelamiento del TEAR.



Ya en las proximidades del transporte de ataque «Aragón», el helicóptero quedó en vuelo estacionario rindiéndosele a S.A.R. el saludo a la «Voz» por la dotación del barco.

S.A.R. fue recibido a bordo por el Contralmirante Comandante del «Grupo Delta». Una vez a bordo presenció el movimiento buque-costa. En esta fase se contó con el apoyo de aviones «Harrier» de la 9.^a Escuadrilla, en misiones de apoyo a tierra.

Resultó espectacular el lanzamiento de los vehículos anfibios (LVTP's) por la rampa de popa del buque de desembarco «Pizarro», que formaban la primera ola de desembarco; se efectuó el lanzamiento navegando a la altura de la popa del «Aragón», donde se encontraba la «Línea de Partida» desde la que fueron formándose las diferentes olas de embarcaciones de desem-

barco (LCU y LCM), que transportaban el material y personal.

Simultáneamente se realizó el movimiento de envolvimiento vertical, en el que participaron seis helicópteros de la 3.^a Escuadrilla.

S.A.R. se trasladó a continuación a la cota 75, donde se encontraba situado el observatorio. Allí fue recibido por el Almirante de la Zona Marítima del Estrecho, Carlos Sánchez de Toca y Acebal; el Comandante General de Infantería de Marina, Abelardo Vázquez Carrillo, y el General Jefe del Tercio de Armada, Joaquín Piñeiro Carneiro. El Puesto de Mando se encontraba protegido del fuerte viento de levante reinante en la zona por una red mimetizada y dos vehículos «Hammer».

La exposición del ejercicio, que constó de dos partes, corrió a cargo del General Jefe del TEAR; la pri-

S.A.R. a bordo del transporte de ataque «Aragón», desde donde presencia el movimiento buque-costa, en el que tomaron parte los aviones Harrier en misión de apoyo a tierra.





S. A. R. el Príncipe de Asturias inspeccionando un observatorio.

El ejercicio en tierra se caracterizó por su vivacidad y ritmo, al intervenir en él un número relativamente elevado de medios acorazados y mecanizados.

mera, realizada por la Unidad de Operaciones Especiales del TEAR, basada en una emboscada a un convoy, y la segunda, el ataque de un Grupo Táctico de Infantería de Marina previamente desembarcado, con el apoyo de fuego real de artillería, cañones contra carro, morteros y ametralladoras. En este Grupo Táctico estaban integrados carros de combate «M-60», «Scorpion» y LVTP's.

Los obuses autopropulsados de 155 mm. participaron en el apoyo artillero a un Segundo Grupo Táctico que actuaba en beneficio del primero.

El ejercicio se caracterizó por su vivacidad y ritmo, al intervenir en él un número relativamente elevado de medios acorazados y mecanizados. Durante el desembarco y fases posteriores se efectuó el ajust-

te de fuego de los obuses autopropulsados y se efectuaron ataques a tierra por parte de aviones «Harrier» de la 9.^a Escuadrilla procedentes de Rota.

Terminado el ejercicio, S.A.R. el Príncipe de Asturias sobrevoló en helicóptero, acompañado del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, la zona de asentamiento de la artillería. Ya en el cortijo del Caserío se reunió con los Oficiales del «Grupo Delta» y Tercio de Armada, así como los de su promoción de la Escuela Naval que habían participado en el ejercicio, comiendo a continuación en una tienda de campaña con las autoridades asistentes a la demostración anfibia y sus correspondientes mandos. Posteriormente se trasladó a la Base Naval de Rota, emprendiendo regreso a Madrid. ■



ANIVERSARIO DE LA INICIACION DE LA INDEPENDENCIA DE MEXICO

Entre los días 12 y 17 de septiembre ha tenido lugar en México la celebración del LXXXV aniversario de la iniciación de la independencia de ese país. Fue el 15 de septiembre de 1810 cuando don Miguel Hidalgo y Castilla, cura del pueblo de Dolores, tocó a rebato las campanas de su iglesia exhortando al pueblo a iniciar la lucha por su independencia.

La Capilla del Rosario, de estilo novohispano, de 1659.



Biblioteca Palafoxiana. Amplio cautivador salón.



Organo monumental de la Catedral de Puebla.

A estos actos ha asistido el Almirante de la Jurisdicción Central, Francisco Martín Ortiz de Saracho, por delegación del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo, respondiendo a la invitación hecha a la Armada Española por el Secretario de Marina Almirante, José Ramón Lorenzo Franco, junto con otras quince Delegaciones de las Marinas de distintas naciones.

Tras un largo vuelo, pues se hizo escala en el aeropuerto de Santiago de Compostela, llegaron a la ciudad de México, donde fueron recibidos por el Vicealmirante Manuel García Carmona Santiesteban y el Capitán de Fragata Luis Bravo Román, acompañado de su esposa, que durante toda la estancia del Almirante en México desempeñó el cargo de Oficial de Enlace.

El día 12 el Almirante Martín Ortiz de Saracho realizó una visita de cortesía al Secretario de la Marina, y por la tarde asistió a una recepción ofrecida por éste a los Delegados de las diferentes Marinas presentes en la celebración del aniversario. Esta recepción constituyó la bienvenida oficial de la Marina mexicana.

El día 13 se dedicó a un recorrido turístico por la ciudad de Puebla, situada en el Estado de igual nombre, en el extremo Este de la Cuenca de Balsas, en la Sierra Madre Oriental. La ciudad de Puebla de los Angeles dista 124 kilómetros de México D.F. y se accede a ella por una carretera que transcurre entre bosques de coníferas, que es la marca distintiva del altiplano mexicano.

Dominan la carretera los volcanes Popocatepetl («Cerro que Arroja Humo» en nahnatl) e Iztaccihualt («La Mujer Dormida»), con alturas superiores a los 5.400 metros sobre el nivel del mar.

Queremos recoger una hermosa leyenda sobre ambos volcanes:



Recibimiento Aeropuerto de México del AJMCEN.

Plaza de la Constitución (El Zócalo).





Honores al AJMCEN a la llegada al parque de «Chapultepec».

Ofrenda floral del Almirante de la JMCEN en el monumento a «Los Niños Héroes».



«Indica la leyenda de los volcanes que una pareja de divinidades tenía prohibido acercarse a la región de lo que era el mundo, pero ellos desobedecieron y al entrar al mundo encontraron nuevos colores, valles, vegetación y sonidos nuevos y agradables, por lo que decidieron quedarse a morar. Los otros dioses, en castigo por la desobediencia, le enviaron a ella una enfermedad mortal.

Cuando ella murió, él la llevó a un lugar alto en las montañas, cerca del cielo de donde provenían, y él, alumbrándose con una antorcha, se quedó para siempre ahí, velando el sueño de su amada.»

La ciudad de Puebla de los Angeles está situada en la falda de ambos volcanes y su trazo rectilíneo es el clásico de las ciudades españolas.

Puebla es una auténtica maravilla en su conjunto y en la conservación de su patrimonio, entre sus joyas arquitectónicas llama poderosamente la atención la Capilla del Rosario.

De estilo barroco novohispano, fue construida en 1659. Su interior es un exquisito escenario para la fe y la fantasía cristianas, en el cual cada elemento alegórico tiene un significado preciso. Incluye pinturas de las tres virtudes teológicas: fe, esperanza y caridad; notables son también seis pinturas de José Rodríguez de Carnero alusivas a los gozos de la Virgen. El ciprés es una obra de arte con chapa de oro.

Cuenta con dos austeras portadas barrocas enmarcadas por esbeltos contrafuertes: la principal, con sus columnas dóricas estriadas, sostiene un entablamento de líneas clásicas; en el único nicho puede verse la imagen de la Purísima. En una de sus ventanas tapiadas se observa un mural pintado sobre mosaico que recuerda la fundación de Puebla. El interior es de una sola nave, sin crucero, con retablos y decora-

ción neoclásicos. En el altar mayor se exhibe una preciosa custodia protegida por ángeles. El coro alto es uno de los más grandes de México.

En el Palacio Municipal se entregó al Almirante el diploma de Huésped Distinguido, recogido en una litografía de la Cédula Real emitida por el Emperador Carlos V en la que se concede el Escudo de Armas a la ciudad; cédula entregada por el Presidente Municipal de la ciudad, Rafael Cañedo Benitez, en Sesión Extraordinaria del Cabildo.

El Palacio Municipal, cuya construcción data de 1714, es una fascinante obra del arte barroco puro.

En 1897 fue remodelado y adquirió su aspecto actual. Es una obra modelo de refinamiento, buen gusto y buena construcción; su fachada combina dos estilos: inglés-isabelino y renacentista.

En su interior destacan la escalinata monumental, hecha con mármol de Carrara; en su descanso principal resaltan el Escudo de Armas de la ciudad, el gran plafón curvo y el vitral con la alegoría de Puebla. Otro punto interesante es el Salón de Cabildos, lugar donde se encuentra la Cédula Real original expedida por el Rey Carlos V otorgando la calidad de «Ciudad» a la Puebla de los Angeles; en este lugar se lleva a cabo la solemne ceremonia de entrega de la Cédula Real, entregándoles una copia (en español moderno) de dicha cédula.

Posteriormente se realizó una visita a la Biblioteca Palafoxiana, que se encuentra en el piso superior de la Casa de la Cultura y su portada luce un decorado barroco con columnas estípites, cornisas mixtilíneas, relieves, pináculos y grandes escudos. El amplio y cautivador salón cuenta con una preciosa estantería construida en madera de cedro hacia 1773. Al fondo, un retablo barroco con la imagen al óleo de Nues-

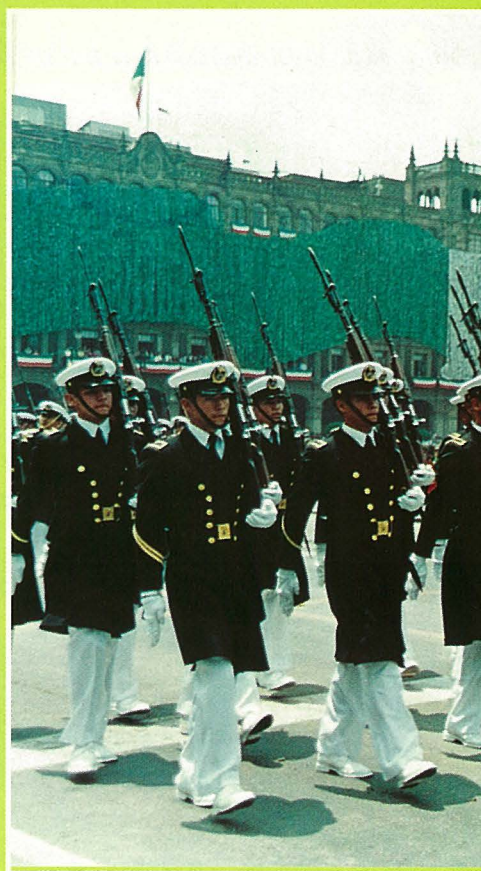
tra Señora de Trápana; las mesas, de fina marquetería, se cubren con mármoles de Tecali.

En 1646, el Obispo Juan de Palafox y Mendoza donó a la biblioteca más de seis mil volúmenes; en la actualidad el acervo asciende a unos 45.000 ejemplares; destacan el incunable la Crónica de Nüremberg, de 1493, así como los Poemas de Sor Juana Inés de la Cruz, de 1762, y otros libros de gran valor histórico y bibliográfico.

Terminando el recorrido a pie de la ciudad con la visita al Museo Amparo.

En este lugar se elabora cerámica en forma artesanal. Tiene su origen en la región de Talavera de la Reina, a orillas del río Tajo, en Toledo (España), pero la Talavera de Puebla creó su estilo propio. La cerámica de Talavera es exportada actualmente a diversos países del orbe. El proceso se inicia con la selección del tipo de arcilla, la mezcla de ésta con agua y el proceso de secado, que puede llevar de quince días a un mes, dependiendo de la estación del año; después se lleva a cabo el precocado, laqueo y esmalte de la pieza. Enseguida se pinta a mano. Es notable el hecho de que los colores de la pintura cambian al hornearse, por lo cual el artista debe tener en mente el tono exacto que adquirirá la pieza acabada; después de pintada se realiza el cocido final, proceso durante el cual se desechan aproximadamente el 30 por 100 de las piezas por defectos en el material. El producto final es de una calidad y estética notables.

El Almirante Alejandro Maldonado Mendoza ofreció una comida en el restaurante «Las Bodegas del Molino», acompañado por el Gobernador Constitucional del Estado de Puebla, Manuel Bartlet Díaz. La comida fue amenizada por un salterio y el mariachi de la Secretaría de Marina. El restaurante ocupa el edificio de lo que





fue la Hacienda «El Batán»; este lugar fue conocido posteriormente como «Molino del Puente».

Construida hacia el siglo XVI en la confluencia de los ríos Rabanillo y Atoyac, alojó un molino de trigo, accionado por dos turbinas hidráulicas que a su vez eran movidas por el agua del río.

Durante la época de la invasión francesa en 1862, sirvió como Cuartel General del Ejército de Napoleón III.

En 1981 se iniciaron los trabajos de restauración y se transformó en restaurante. El amplio Salón de la Reina está decorado con una serie de óleos con escenas de las apariciones de la Virgen de Guadalupe.

La Catedral de Puebla es uno de los templos coloniales más bellos de América. Se dice que los planos de esta iglesia estaban destinados para la Catedral de Lima (Perú); la iglesia para Puebla sería mucho más pequeña, pero por error se cambiaron los planos.

Su construcción se inició en 1575 y terminó en 1640, año en que fue dedicada a la Inmaculada Concepción por el Obispo Juan de Palafox y Mendoza. Sus torres, las más altas del país, miden 73,93 metros.

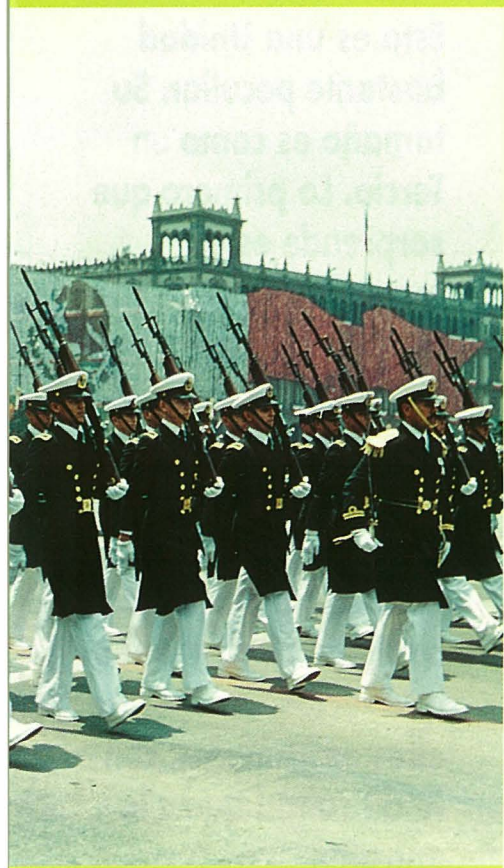
El órgano monumental data de 1973; consta de 200 flautas, la mayor con una longitud de 14 metros. También cuenta con dos capillas cerradas al público: el Salón de los Gobelinos y la Capilla del Ochovo, que contienen obras únicas en su clase, como son mosaicos hechos con plumas de colibrí.

En la Catedral fue ofrecido un concierto de órgano a cargo de su organista oficial, cuya maestría impresionó a los asistentes. Como dato curioso, señalar que el Almirante Martín Ortiz de Saracho y otros tres delegados accionaron diferentes teclas del órgano, lo que fue suficiente para que el organista improvisase una composición.

El siguiente día adquirió un matiz inesperado al producirse un terremoto, que se inició a las ocho de la mañana y tuvo una duración de cincuenta segundos en su parte álgida. El Almirante se encontraba alojado en el piso 12 de un hotel de 20 pisos y se produjeron desplazamientos laterales de casi dos metros sin que, afortunadamente, hubiera que lamentar ninguna desgracia personal fuera del susto lógico. Posteriormente, el Embajador de España y el Almirante de la Jurisdicción Central hicieron una ofrenda floral ante el monumento a «los Niños Héroe», que fue erigido en memoria de seis niños, cadetes del Colegio Militar del Castillo de Chapuzltepec, que salieron en defensa de la ciudad ante la invasión norteamericana, muriendo todos en la acción.

El día 15 de septiembre, a las 23,00 horas, tuvo lugar la ceremonia oficial de celebración del aniversario del «Grito de la Independencia», realizado por el Presidente de la República Mexicana, Ernesto Zedillo Ponce de León. A la mañana siguiente, desde los balcones del Palacio Presidencial, el Almirante de la Jurisdicción Central asistió a la Parada Militar con motivo de las Fiestas Patrias; en ella participaron veintiséis mil hombres, mil doscientos vehículos, novecientos jinetes y sesenta aviones y helicópteros de todos los tipos. Por la noche todas las Delegaciones invitadas asistieron a la cena-baile tradicional «Noche Mexicana», en que los asistentes fueron ataviados con el traje típico nacional.

El último día y acompañados por el Agregado de Defensa, el Coronel de Infantería Ignacio Pastor Iglesias, visitaron el Museo Antropológico, para, posteriormente y al anochecer, emprender vuelo de regreso a España, siendo despedidos por el Vicealmirante Carmona Santiesteban, miembro de la Junta de Almirantes. ■





UNIDAD DE SEGURIDAD DE LA BASE NAVAL DE ROTA

Esta es una Unidad bastante peculiar. Su tamaño es como un Tercio. Lo primero que sorprende es el magnífico trabajo que realizan los soldados; sus guardias entrañan una gran responsabilidad, tanto por la seguridad de la Base como por la gran cantidad de visitantes que recibe, muchos de ellos extranjeros, con la dificultad que ello entraña.

CAPTAN I.M. IGNACIO PITA DA VEIGA SANZ

LA Unidad de Seguridad de la Base Naval de Rota es bastante peculiar. Su peculiaridad empieza en su tamaño, es como un Tercio en pequeño, y termina en su modo de trabajo, especial en tanto en cuanto hay que trabajar con personas tan distintas a nosotros como los norteamericanos.

Cuando fui destinado a la Unidad, pensé en lo afortunado que era, pues lo primero que vino a mi cabeza fueron los tópicos de lo «chollo» que es estar en Rota.

Una vez me incorporé, lo primero que me sorprendió fue el magnífico trabajo que realizan los soldados, ya que, aunque parece fácil, sus guardias entrañan una gran responsabilidad (a parte de la dureza que tiene cualquier servicio de armas), no ya por la seguridad de la Base (muy importante), sino porque los miembros de la Unidad de Seguridad son las primeras caras que ven los visitantes de la Base, y las últimas. Y esta Base tiene una gran cantidad de visitantes. También es importante resaltar que los soldados trabajan y tratan a diario una gran cantidad de personal civil, muchos de ellos extranjeros, con la dificultad añadida que eso conlleva. Y esto no sólo no supone ningún problema, sino que habitualmente a la Unidad sólo llegan felicitaciones del mando por la educación y esmerado trato; en definitiva, el buen hacer de todos los componentes de tropa de la Unidad.

Todo lo anteriormente citado sería difícil de conseguir si no se tuviera unos Mandos extraordinarios, y esta Unidad

los tiene. Tanto los Tenientes como los Suboficiales y Cabos Primeros son unos grandes profesionales con una gran preparación, que intentan inculcar a diario a sus subordinados, cosa que creo que consiguen, manteniendo alta la moral de la tropa y consiguiendo, en definitiva, un magnífico rendimiento de todos y cada uno de ellos.

Otra ventaja que tiene la Unidad, y muy importante, es la experiencia de todos los Mandos subordinados de la misma, conseguida por la permanencia en los destinos por tiempos largos, imprescindible aquí, en la Base, dada la complejidad de la misma. No voy a reseñar la cantidad de misiones y servicios que se realizan a diario, pero he de decir lo orgulloso que estoy en este destino, diferente a todos los que he tenido hasta ahora, y contento de saber que Rota, su Unidad de Seguridad, es un trabajo de responsabilidad, espejo de la preparación de Infantería de Marina, ante la Armada y ante mucha gente que pasa por aquí.

Estoy orgulloso de tener unos magníficos Mandos a

mis órdenes, de tener una tropa muy preparada y con una gran moral.

Y todo sin salir de la Bahía, importante por motivos familiares. Lo malo es que todo se acaba y más pronto o más tarde me habré de marchar, pero hasta entonces, a trabajar y a disfrutar

TTE. I.M. JOSE M. ORTIZ SANCHEZ

LA Unidad de Seguridad es afortunada debido a su ubicación dentro de la Base Naval de Rota.

Es afortunada, dentro de las Unidades de Infantería de

Marina, porque no está dentro de un acuartelamiento cerrado, sino que tiene espacios naturales vírgenes. Tiene playas dentro de la Base, dunas, pinares y campos abiertos, donde su adiestramiento puede ser variado y da lugar a ideas originales evitando así la monotonía y, por consiguiente, el aburrimiento de los soldados.

Es afortunada, porque tenemos instalaciones dentro de la Base, como campo de tiro, de deportes, piscina, cancha de baloncesto, tenis y fútbol sala. De hecho, estas instalaciones son usadas con alto rendimiento, como lo demuestra el hecho de ser los que más medallas y trofeos logramos en los Campeonatos de la Flota que se organizan en Navidad y por Nuestra Señora del Carmen.

Los Mandos nos congratulamos de esta fortuna, puesto que nuestro trabajo es mucho más agradable y a todos nos gustan los espacios abiertos. Hacemos deporte por unos pinares maravillosos, lugares vírgenes que no han sido manipulados por la mano del hombre por lo menos desde la creación de esta Base Naval.



Al ser una Unidad de Infantería de Marina pequeña y que está aislada de las otras, el compañerismo y unión entre los Mandos es muy fuerte.

Por todo, la vida en la Unidad de Seguridad es muy agradable, lo que no quiere decir que no se trabaje, sino todo lo contrario, el rendimiento es muy alto porque se trabaja en unas condiciones agradables para todos.

**SGTO.
PRIMERO
FRANCISCO
CACERES
SANCHEZ**

DESPUES de estar un año en el Tercio Norte, vine a esta Unidad con una inmensa alegría debido a que llegaba a mi tierra, tan anhelada, y tenía también un destino cerca de mi casa. A la alegría de estar donde yo quería se unió la del agradable encuentro con esta Base, pues ante mí se abría un espacio natural precioso, lleno de árboles y con encantadoras playas, un lago con maravillosas aves, que podría parecerse a cualquier descripción bucólica.

Cuando me presenté ante mis Mandos, compañeros y subordinados, me encontré con un local (el de la Unidad de Seguridad) en muy buenas condiciones, comparado con otros, pues había módulos para ocho personas con servicios por cada módulo, aunque con algunas deficiencias en la habitabilidad. Los alrededores de este local eran casi idílicos para un deportista. Enfrente de la Unidad hay instalaciones deportivas donde, en los momentos de ocio y también en los de trabajo, se pueden



realizar diversos deportes (pista de futbito, tenis, piscina, campo de fútbol y pista poli-deportiva). Yo, que deseaba hacer deporte, vi el cielo abierto, además de añadir que no sólo estaban las instalaciones,

sino también la facilidad con que los Mandos accedían para que pudieras hacer uso de ellas con objeto de prepararte físicamente.

En el aspecto personal, he de señalar al altísimo nivel profes-

sional que veo en todos mis Mandos y compañeros, aun con los medios materiales tan escasos existentes. En cuanto a la tropa, destacar su alta moral y su excelente relación con los Mandos de la Unidad.





Tras dos años de permanencia en este destino, se hacen pesados los cuarenta kilómetros de distancia que hay hasta tu ciudad y el uso diario del autobús, pero para un Policía Naval es casi el

destino que desearía, pues constantemente andas realizando misiones concernientes a esa aptitud. No debemos de olvidar que la Base es una Unidad con bastantes habitantes fijos y transeúntes, con

los problemas de orden que esto conlleva, y que en esta ciudad vas a realizar misiones similares a otros agentes de la autoridad civiles, además de las estrictamente militares.

Por ello, creo que cuando tenga que marcharme de este destino, añoraré mi paso por él, ya no sólo por el lugar, sino por las personas que al mismo han unido.

SOLDADO R.O. JUAN ANTONIO NARANJO MARQUEZ

UOY a presentarme: soy un soldado de Infantería de Marina perteneciente a la Unidad de Seguridad y quiero expresar mi opinión personal de cómo se vive y convive en esta Base.

Cuando llegué aquí y comparado con el anterior sitio donde realicé el período de instrucción, me pareció que me había tocado un buen destino; la verdad es que así ha sido, y no puedo quejarme, sino todo lo contrario. Al llegar todo era completamente diferente, tanto en el aspecto de trato con mis compañeros y con los Mandos, el cual es inmejorable.

Respecto a la Base, puedo decir, aparte de mi asombro por las instalaciones civiles y militares, fue ver la labor que desempeñaban mis compañeros aquí, manteniendo la seguridad y confianza de todo el personal perteneciente a esta Base, con lo cual me enorgullece pertenecer a esta Unidad.

Para terminar y como resumen, que es un placer para mí cumplir mi Servicio Militar desempeñando una labor tan importante como útil en esta Base, rodeado de un ambiente tan afable tanto con mis compañeros como a la Unidad se refiere. ■





TRANSPORTE «CONTRAMAESTRE CASADO»

El «Contramaestre Casado» es, sin lugar a dudas, uno de los buques más interesantes de la Armada, no solamente por la variedad de misiones que se le encomiendan, sino también por la historia que encierran sus cuadernas.

IMPRESIONES DE SU ACTUAL COMANDANTE, JOSE GARCIA OLIVARES

COMO todo recién llegado a un «lugar» donde se acude por primera vez, la impresión inicial suele marcar, aunque no de forma definitiva, la idea de conjunto. Cuando embarqué, el 11 de septiembre de 1995, era la primera vez que veía físicamente este buque, a pesar de los años de servicio de ambos. Las circunstancias y la no coincidencia hasta ahora, nos habían separado.

Lo primero que contemplé, con cierto detalle, fue el camarote del Comandante: impresionante. A continuación, la salida a la mar para mi ambientación y el primer pensamiento acerca del puente: «De yate antiguo» (techo blanco con remates en madera, amplios alerones cubiertos con suelo de madera perfectamente cuidado, mesitas abatibles y a la sombra para la «meridiana», etc.). Durante las escasas horas de navega-

ción por la bahía de Cádiz pude darme cuenta, casi de inmediato, de su bondad marinera y de que es un barco con «madre». Es de los que se les toma un cariño especial rápidamente. Mi curiosidad sobre el buque estaba ampliamente satisfecha; no obstante, entre el camarote y el puente está previsto que pase el mayor tiempo de mi estancia a bordo. Sobresaliente.

Para un recién llegado como yo, procedente de barcos de la Flota y acostumbrado a una forma de trabajo y tipo de vida, la sensación que me apodera al recorrer los distintos compartimentos del buque es la de exclamar: ¡Dios mío!; pero una rápida reflexión centrándose en el tipo de buque, su edad (cuarenta y dos años) y sus misiones, hace diluir y olvidarse de esa exclamación.

No cabe duda que se trata de un barco con «madre», pero con una «madre distinta» a la que conocía.

Aquí se habla diariamente de carga, de descarga, de bodegas, de entrepuentes, de municionamiento y también, por qué no decirlo, de incendios e inundaciones.

Preocupante en un principio, pero cuando en el transcurso de los días se va conociendo a la dotación se aprecia el por qué del lema de su metopa: «Valor y abnegación». Me encuentro, y eso es de agradecer, ante un equipo de hombres con un buen nivel profesional y exclusiva dedicación a su «Casado», que se esfuerzan diariamente para que este viejo buque, que no juega en «la liga de los veintidós», cumpla con todas las misiones asignadas, y así su Comandante, al regreso de ellas, cuando se presente al Almirante, pueda decir con orgullo: «Sin novedad», y seguir pasando inadvertido, como lo es el espíritu del buque: tranquilo, sosegado, cumplidor y eficiente.





IMPRESIONES DEL SEGUNDO COMANDANTE, LUIS JAR TORRE

CLARO está que, una unidad de este tipo, difícilmente entra en la Historia con mayúsculas, por lo que la historia de la que esta veterana unidad se ufana no puede ser otra que la del trabajo diario bien hecho a lo largo de cuarenta y dos años para sus muchos propietarios: transportando fruta en los años cincuenta, cuando era un veloz frigorífico sueco; carga general bajo otras banderas, cuando los años le hicieron menos competitivo, y, finalmente, mercancías menos ortodoxas por cuenta de propietarios asimismo menos honorables, que le obligaron a sufrir la infamia de ser capturado como contrabandista por la Armada Española frente a las costas gallegas a principios de los ochenta. Fiel al lema de «lo que hagas, hazlo bien», dicen las crónicas que el barco «no se dejó», oponiendo una adecuada resistencia que dio al asunto tintes de batalla naval, de la que, a falta de lápidas de bronce, dieron testimonio

orificios de bala en la superestructura.

Como si el destino hubiera querido reparar la injusticia de colocar espasado ante el juez a un buque respetable (ya se sabe, las malas compañías), resultó que, finalmente, el «gendarme» que lo detuvo no solamente lo «desintoxicó», sino que le dio el puesto de trabajo con el que soñaría cualquier carguero de la «tercera edad»: ocupándolo en transportar pequeñas partidas (y a veces no tan pequeñas) de carga general por los puertos de la Península y los archipiélagos, pero fuera ya del mundo despiadadamente competitivo de su familia mercante original, que le hubiera exigido velocidades y esfuerzos estructurales incompatibles con la dolorida espalda de un maduro caballero, abocándole inexorablemente a la siempre penosa e injusta eutanasia por achatarramiento que ha resultado ser el destino final de la mayoría de sus compañeros de promoción.

Así, al igual que otros muchos jubilados nórdicos, este sueco de origen se dispone a finalizar el siglo en el tranquilo y soleado sur de España, pintado de gris y agradecido a una bandera que le ha facilitado el sentirse útil a tan avanzada edad, descargando vehículos del Ejército en los mismos muelles canarios donde en su primera juventud cargaba plátanos repartiendo cargamentos que pueden ser tan dispares como munición, pequeñas patrulleras o hasta ¡pisonadoras!, por todo el litoral hispano; disfrazándose de transporte de tropas para llevar cada dos meses a cerca de doscientos marineros de reemplazo a Canarias o, cada Semana Santa, a igual cantidad de Legionarios (con mascotas) a Málaga; haciendo de buque de mando en un ejercicio «Contramar» y alojando como por arte de magia a diecisiete Oficiales de la OTAN durante dos semanas en la mar o, en esporádicos arranques de audacia, cruzando el Atlántico Norte en invierno para volver de Estados Unidos atiborrado con todo tipo de bártulos y así ahorrarle unos dólares en transporte al país que le acogió y le dio su bandera.

Como premio a tan variados servicios, la Armada, aparte de darle un repaso periódico a su dolorido esqueleto, le permite recordar algunos pecadillos ya olvidados, comisionándolo (con cierta frecuencia últimamente) como supuesto buque forzador de supuestos bloqueos a supuestos países, sirviendo así de *sparring* a sus nuevos primos de la Flota. Claro, que el que tuvo, retuvo, y con su experiencia real en estos menesteres, hay ocasiones en que burla los bloqueos que le montan sus primos con excesiva eficacia, con lo que en lugar de colaborar a su adiestramiento les origina estados depresivos.

Para finalizar, si este Segundo hubiera de describir con pocas palabras el tipo de cometidos que desarrolla en la Armada el «Contramaestre Casado», diría que es el equivalente marítimo de una vieja, entrañable, querida e imprescindible... paquetera.

EL SENTIR DEL MARINERO DE REEMPLAZO

OPINIONES DE ALVARO
MARTINEZ BRAVO

HE sido designado por el Comandante como representante «del sentir de los marineros de reemplazo», lo cual es un honor para mí.

Como supondrán, no estoy aquí por voluntad propia, soy uno más de los jóvenes españoles que después de una vida de estudios y alguna experiencia

profesional, debe afrontar la vida militar durante nueve meses.

Cuando salí del Cuartel de Instrucción y embarqué en este buque el mundo se me cayó encima; sólo pensaba en los ocho meses que me quedaban para volver a ser civil. Ahora han pasado cuatro meses y medio y aunque sigo pensando en el momento de el licenciamiento, mis agobios han desaparecido y han sido sustituidos por un sentimiento de amistad y cordialidad que tiene su origen en el trato con el resto de la dotación. El ambiente es excelente, al igual que los compañeros; puede que esto sea debido a la reducida plantilla de reemplazo que hay en el buque (40 marineros).

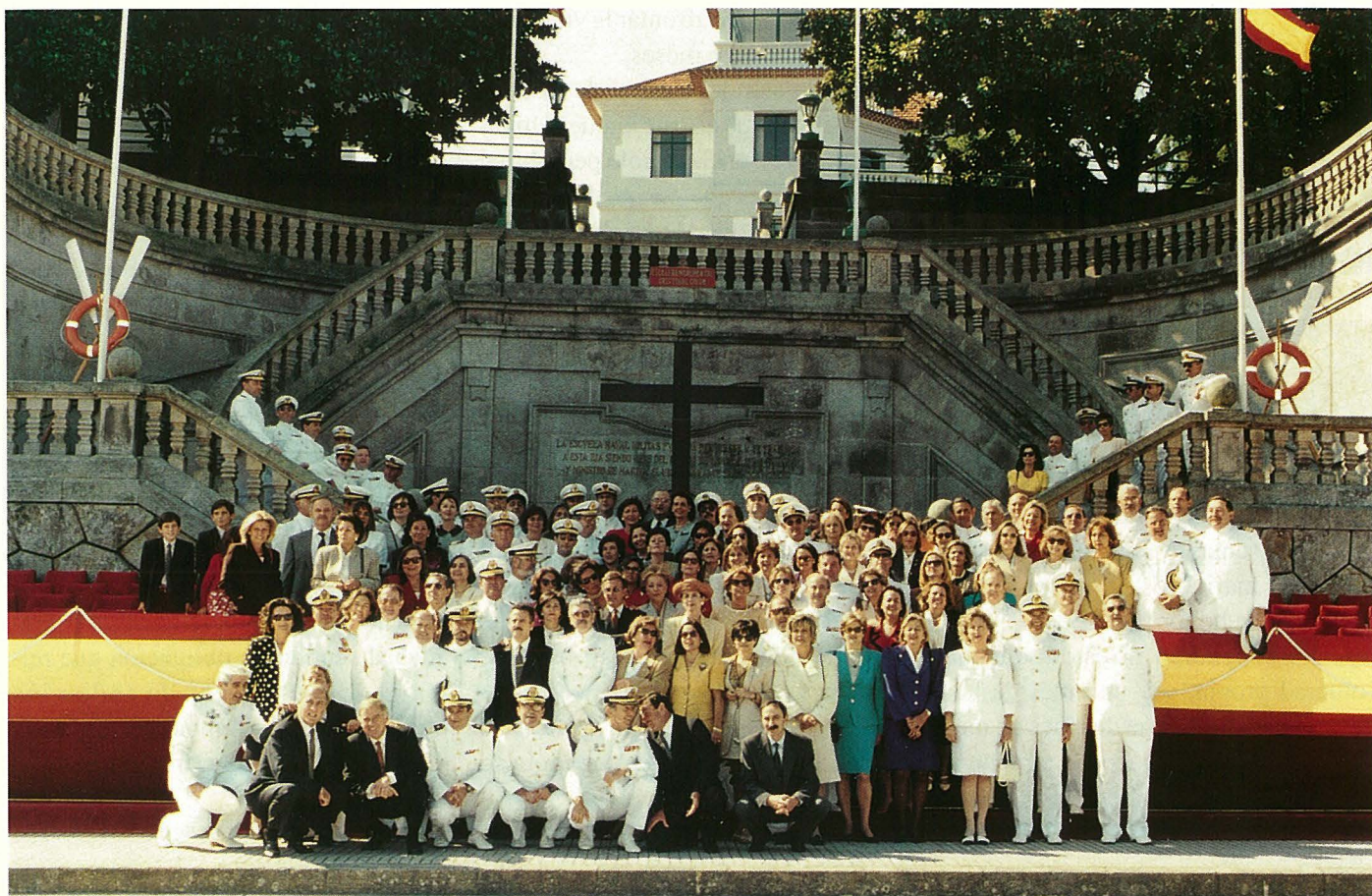
Respecto al buque en sí, hay que destacar su antigüedad y su poco parecido con otros buques que he visto en mi corta vida militar, pero no por eso

renunciaría a él, porque, como ya he dicho antes, la convivencia es muy buena, cosa que en un buque de la Flota dudo que ocurriese.

La «mili» que se hace aquí es muy diferente a la que se hace en un cuartel o en un buque de la flota. Las navegaciones son numerosas y los cometidos que desempeñamos podrían ser los de un buque mercante de mediano tonelaje que su área de acción fuese el Mediterráneo y el norte de Africa, y no la de defender un territorio o prepararnos para atacar o ser atacados por una fuerza enemiga «equis».

Para terminar me gustaría añadir que, en mi humilde opinión, el rendimiento de este buque es óptimo gracias al sentido de obligación que reina y al buen hacer de todos los miembros que componemos la dotación del «Contraestre Casado». ■





BODAS DE PLATA

El día 23 de septiembre tuvo lugar en la Escuela Naval Militar la conmemoración del XXV aniversario del nombramiento de Oficiales de las Promociones 370 del Cuerpo General –Promoción Barcelona–, 101 de Infantería de Marina, 22 de Máquinas y 46 de Intendencia, bajo la presidencia del Capitán de Navío Comandante-Director Mario R. Sánchez-Barriga Fernández.

EL día amaneció soleado y agradable. La villa de Marín daba así su bienvenida a los hijos que volvían, una vez más, a recordar tiempos pasados y pasar unas horas inolvidables.

Los actos se iniciaron con la celebración de una misa en la Capilla de la Enfermería-Hospital. A las doce horas, en la explanada de la Escuela se celebró el Homenaje a la Bandera, ya tradicional. Media hora antes había formado el Batallón de Infantería de Marina, mientras los componentes de la Brigada de 1970 ocupaban el lugar que tenían asignado para el acto.

A las once cuarenta horas y con los Honores de Ordenanza, la Bandera se incorpora a la formación. El Comandante-Director se dirige a la presidencia y se inicia así el acto castrense.

El Teniente Vicario de la Escuela Naval, José Lado Río, reza las preces de acción de gracias, cantándose a continuación la «Salve Marinera». Más de una mirada brilla de forma especial entre los viejos Oficiales que aquel día celebran sus

Bodas de Plata. Terminado el canto de la «Salve Marinera» se procede a rendir el «Homenaje a los que dieron su vida por España».

Posteriormente los componentes de la Brigada del 70 *pasan de a uno* ante la Bandera y, con un beso, le rinden emocionado homenaje. Todos recuerdan aquel 3 de julio de 1976 en que la juraron fidelidad de por vida en Barcelona, y el ya lejano 16 de julio de 1970 en que, *de a tres*, desfilaron bajo sus pliegues, con su Despacho de Oficiales recién estrenado.

El Capitán de Fragata Emilio Nieto Manso dirige una vibrante alocución en la que agradece, en primer lugar, a la Escuela Naval en la persona del Comandante-Director, el que se haya podido celebrar este entrañable acto. Luego dedica sus palabras a los representantes de las promociones hermanas de la Academia General Militar y de la Academia General de Aire allí presentes. Tiene palabras

de cariño para el entonces Comandante de Brigada, el Capitán de Navío Alfonso Moreno Aznar, y dedica un recuerdo especial a los compañeros fallecidos. Recogemos aquí sus nombres tal y como fueron designados por el C.F. Nieto: Juan Carlos Viña, Luis Sillero, Gonzalo Cano, Manolo Galbán, Luis Cebreiro, Juanito Iglesias, Chico Regueira, Jaso Pita y Quique Cordero, así como a sus familias.

A sus palabras contestó el Comandante-Director subrayando la importancia de este acto tan tradicional en la vida de la Escuela. Finalizó su intervención con el canto del himno de la Armada, cerrándose con un marcial desfile del Batallón de Guardiamarinas.

El Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo, quiso unirse a este acto enviando el siguiente mensaje:

«En el nombre de la Armada y mío propio, tengo el honor y la satisfacción

de felicitar a todos los componentes de las promociones que integran la Brigada de alumnos de la Escuela Naval Militar del año 1970 y a sus familiares, que el día 23 de septiembre de 1995 celebráis en Marín las Bodas de Plata de vuestra salida como Oficiales de la Armada.

Estáis en un momento de la vida profesional en que debéis ser el motor impulsor de las ideas creadoras que preparan continuamente el futuro de la Armada.

Vuestro espíritu, ilusión y dedicación son garantías de éxito.

Que Dios os bendiga y la Virgen del Carmen os proteja siempre y disfrutéis estos días en unión de vuestras familias.» ■

Firmado: Almirante Juan José ROMERO CAMELO

Jefe del Estado Mayor de la Armada

DEDICADO A ELLAS

En aquella Escuela nuestra
de las grandes tradiciones
que hace más fuerte y más hondo
el recuerdo y emociones,
tengo yo escrita una historia
de vivencias e ilusiones.

Como la escribieran poetas
con mejor pluma y colores,
entre versos y poemas
que merecieron honores.

Hay en medio de su patio
una estatua, unos cañones;
a ambos lados unas aulas
un arco, unos escalones...
y sin embargo no sé
qué extraño recuerdo, como
que parece que allí todo,
estatua, aulas, arcos y cañones,
se dicen y se murmuran
en el callar de la noche.

Algo que sólo ellas saben,
algo que todos conocen
y es la historia mansa y triste

de esperanza y de temores.
En ese patio querido
recordé yo la otra noche,
entre ruidos y silencios
de nostalgia y resquemores,
a mis viejos compañeros
que nos dejaron de golpe,
con sus vidas entregadas
a la Armada y a sus hombres,
que el buen Dios bien lo sabe
y aquí detallo sus nombres:
Juan Carlos, Pocholo y Quique,
Chico, Gonzalo, Jasote
Juanín, Luisito y Domingo.
¡Qué entrega tan generosa!
¡Qué gran ejemplo de nobles!
Y qué vivencia la mía
y qué recuerdo esa noche...
en aquella Escuela nuestra
de las grandes tradiciones
que hace más fuerte y más hondo
el recuerdo y emociones.

Antonio RENDON

APERTURA DE CURSO EN LA ESEPA

El pasado día 15 de septiembre tuvo lugar en Ferrol el acto de apertura del Curso Escolar 1995-96 de la Escuela de Energía y Propulsión de la Armada (ESEPA), presidido por el C.A. Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, Excmo. Sr. D. Miguel A. Fernández Fernández. Rindió honores el Batallón de la Escuela, formado por la marinería de dotación y los 450 nuevos alumnos llegados al Centro.



TRAS la Lectura Tradicional de Leyes Penales, el C. N. Comandante Director de la ESEPA impartió la lección inaugural, en la que resaltó la presencia de los 217 recién incorporados aspirantes a marineros profesionales (METYMP,s), como «columna vertebral del futuro inmediato de nuestra Armada».

Recordó como principios básicos que deben orientar la actividad en común del Centro, los de *Lealtad, Actitud militar y Compañerismo*. A continuación, el C.N. Sánchez-Moraleda efectuó un balance de los resultados obtenidos en el curso pasado como referencia para marcar los objetivos del presente (aniversario de la inauguración de la ESEPA, nuevas aulas de Automatismos e Informática,



puesta en servicio de la sala de proyección de películas, reedición del éxito en el Campeonato deportivo del 94-95, etc.).

El acto finalizó con los vivas rituales a España y al Rey, y un brillante desfile del Batallón de Alumnos y Dotación. ■





Fragata «Victoria» (F-82)

La fragata «Victoria» (F-82) es la segunda de la serie de fragatas clase «Santa María» que ha sido construida por la Empresa Nacional Bazán en sus astilleros de El Ferrol. Fue botada en El Ferrol el 23 de julio de 1986 y entregada a la Armada el 29 de octubre de 1987. Este tipo de barco, conocido por FFG (fragata lanzamisiles), ha sido diseñado en los EE.UU. para efectuar misiones de escolta de buques anfibios y portaaviones.

Su sofisticado sistema de combate, junto con su artillería, misiles y torpedos, le proporcionan una gran capacidad en la guerra aérea, de superficie y submarina.

Esta fragata lleva su nombre en honor de la «Victoria», una de las cinco naos españolas que salieron de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), el jueves 20 de septiembre de 1519 bajo el

mando de Magallanes y que descubrieron un paso alrededor de América, navegando por el Sur hacia las riquezas de Oriente y las islas Filipinas.

Después de la muerte de Magallanes en estas islas, la «Victoria», bajo el mando de Juan Sebastián de Elcano, fue la que completó el primer viaje alrededor del Globo, volviendo a Sanlúcar de Barrameda el sábado 6 de septiembre de 1522, después de navegar 46.270 millas.

La fragata «Victoria» es el quinto buque de la Armada que lleva este nombre. Por orden cronológico han sido: un navío de 60 cañones construido en 1718, una fragata de 40 cañones construida en 1729, un navío de 50 cañones construido en 1730 y una fragata de 26 cañones construida en 1753.

COMANDANTE C.F. ANGEL LIBERAL FERNANDEZ

EL Capitán de Fragata Angel Liberal nació en El Ferrol el 8 de octubre de 1947. Ingresó en la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra) en 1964 y obtuvo su primer nombramiento como Alférez de Navío en 1969. Fue promovido a Teniente de Navío en 1972. Ascendió a Capitán de Corbeta en 1984 y a Capitán de Fragata el 11 de marzo de 1991.

Como Oficial y en los empleos de Alférez de Navío y Teniente de Navío estuvo embarcado en la corbeta «Atrevida», dragaminas «Guadalete», fragata «Legazpi» y destructor «Churruca». Siendo Teniente de Navío ha sido segundo Comandante del dragaminas «Guadalete» y de los patrulleros «Alsedo» y «Villa de Bilbao».

El Capitán de Fragata Angel Liberal ha sido Comandante de los patrulleros «Bonifaz» y «Nautilus». Es especialista en Electrónica y diplomado de Estado Mayor.

Entre sus destinos en tierra se incluyen cinco años en el Estado Mayor de la Armada (Madrid) trabajando en diversas áreas relacionadas con la Inteligencia Naval. También estuvo seis años en el Estado Mayor de la Flota, en Rota.

Entre el 1 de enero de 1991 y el 31 de julio de 1994 ha sido Jefe del Programa «Sistema de Mando Naval», que dota de medios de Mando y Control (C31) a los Cuarteles Generales de las Autoridades Navales españolas.

Entre agosto de 1994 y febrero de 1995 ha sido Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Marítima de Contingencia de la Unión Europea Occidental (UEO) desplegada en el Adriático durante la Operación «Sharp Guard».

Desde el 18 de abril de 1995 desempeña el mando de la fragata «Victoria».

Está casado con Ana Fernández y tiene cuatro hijos: Angel, Ana, Carmen y Pedro.

IMPRESIONES MUY PERSONALES DE UN COMANDANTE

EL Coronel Catalán, director de esta *Revista de Personal*, compañero voluntario de los que formamos la dotación de la «Villa de Bilbao» durante las Navidades de 1980-81 en el Banco Sahariano, ha mostrado su confianza en la dotación de la fragata «Victoria», pidiéndonos unas líneas sobre lo que significa el barco para varios miembros de la dotación, entre los que incluye el Comandante.

Atendiendo a su petición, debo señalar que prácticamente he navegado poco más de un mes en la «Victoria» y que, puesto que estas notas son para una revista de personal, no debe ser el lugar para referir impresiones sobre las magníficas armas y sensores, equipos de propulsión, etcétera, de que está dotada esta fragata. Creo que debe ser más oportuno referirme a mis impresiones sobre cuestiones de personal.

Al pedirme «impresiones», lo primero que me viene a la mente como Comandante es que el mando de este barco es ante todo un ejercicio continuo de responsabilidad y de entrega.

Es una gran responsabilidad porque se trata de conseguir en todo momento el mayor rendimiento posible de un

barco en el que están embarcadas más de 200 personas. Es una fragata que, en cuanto a sus armas y sensores, es perfectamente homologable a las mejores de cualquier país aliado. Uno es consciente de tener bajo su mando uno de los buques que integran el Grupo Alfa de la Flota, y que este Grupo coloca a España en una situación privilegiada, dentro del concierto de la Alianza Atlántica. Es muy posible que en los últimos doscientos años no hayamos dispuesto de unos barcos que, en cantidad y calidad, puedan destacar como lo hacen estos escoltas en relación con sus homólogos de las Marinas aliadas.

Cuando un buque de guerra está propulsado por turbinas de gas, armado con misiles antiaéreos y antisuperficie y con unos sensores de la eficacia y complejidad del TACTAS-LAMPS, es innegable que la dotación debe extraer el máximo rendimiento de todo ello.

Con el sistema actual de reclutamiento de marinería profesional, al menos por lo que veo en la «Victoria», creo que esta meta podemos considerarla cercana, visto el éxito que se está consiguiendo en la formación de los nuevos profesionales y el alto índice de reenganches que ofrecen.



Ampliando lo dicho sobre los nuevos marineros profesionales, podemos reflejar algunas impresiones sobre el personal femenino; sorprendentemente para mí y supongo que para cualquiera que al dar una orden de gobierno reciba una respuesta con voz femenina. Creo que la experiencia puede considerarse muy positiva.

El personal femenino, como buenos profesionales, no sólo está ayudando a cubrir un gran vacío, sino que, como mujeres, quizá más motivadas que los hombres, están superando retos mayores y estimulando de forma apreciable la actividad de sus compañeros e incluso de profesionales de mayor graduación. Unos y otros no quieren verse «en ridículo» ante mujeres que les superen.

La dotación, en general, es consciente de encontrarse en un barco de primera línea y causa asombro y admiración ver y comprobar cómo a pesar de la dureza de la vida a bordo y de las limitaciones que impone el personal actual, no decae el afán por conseguir el trabajo bien hecho, asumiendo responsabilidades que seguramente corresponden a niveles de mando superiores. Gracias a ellos el barco se mantiene operativo y participa en todo tipo de actividades nacionales e internacionales.

El esfuerzo de esta dotación merece ser correspondido por el de su Comandante con una entrega total hacia ellos y un esfuerzo continuo por hacer ver con hechos, no sólo con buenas palabras, que el Comandante es tan leal hacia sus subordinados como lo es hacia sus superiores, y que no habrá sacrificio individual o de cualquier grupo de la dotación que no sea compartido por su Comandante.

Como ya apunté al comienzo de estas líneas, éste es un barco extraordinario en todos los órdenes. En el campo de la maniobra sorprende mucho su capacidad, pues la posibilidad de desplazarse de lado, como los cangrejos, es algo sin igual. El cuerpo instintivamente pide meter la proa hacia el muelle para después hacer una ciaboga, maniobra que aquí es imposible pues hay que mantenerse paralelo y bien abierto del muelle hasta llegar al punto de atraque para, desde ese momento, hacer el desplazamiento lateral moviendo las unidades de propulsión auxiliar situadas en la proa, la

pala del timón y el paso de la hélice dextrógira, que cala nada menos que ocho metros.

Volviendo al terreno de las impresiones personales y, en este caso, el de la capacidad industrial en nuestras tierras, no las de los Estados Unidos, tengo que reflejar la satisfacción y seguridad que proporciona sentirse apoyado por un personal técnico como el que dota al ISEMER. Un detalle muy repetido puede resumir la «filosofía» de trabajo del ISEMER: cuando he vuelto a la Base después de varios días de navegación en los que, inevitablemente, habrán surgido problemas, siempre, repito, siempre, han estado los técnicos adecuados del ISEMER esperando en el muelle para cometer las reparaciones precisas en el instante en que se da la plancha a tierra. El ISEMER da fe de que, también para ellos, la razón de ser de la Armada son los barcos de guerra.

En cuanto a las actividades en la mar, el futuro que se me ofrece durante el tiempo de mando es el de participar en una o dos grandes maniobras internacionales, un destacamento de tres meses en el Adriático y la puesta en práctica de numerosas colaboraciones, PASSEX, etcétera, de duración más limitada en las aguas peninsulares. Envidio a mis oficiales que ya han navegado por las costas de toda Europa, desde las proximidades del Círculo Polar Ártico hasta los Dardanelos. ¡Qué lejos están los años (hace poco más de media docena) en que las aguas extranjeras que conocíamos eran las de Francia y Portugal!; y eso, sólo los afortunados.

Veo que, gracias a las fragatas, nuestros Oficiales tienen una experiencia internacional muy importante.

En fin, temo haberme excedido en estas breves impresiones, así que, para terminar, sólo un resumen de la impresión más fuerte: un barco extraordinario, al nivel de las mejores fragatas aliadas; una dotación esforzada, que trata de superar con su sacrificio las enormes dificultades con que nos encontramos por las limitaciones de personal; pero, sobre todo, en lo relativo al personal, un futuro con una solución realista y eficaz y que quizá pueda aplicarse a estas fragatas en un plazo de tiempo no muy largo.

Angel LIBERAL FERNANDEZ

COMENTARIOS DE UN CONTRAMAESTRE



IS anteriores destinos en buques siempre han sido barcos de «segunda fila»: un transporte, dragaminas y patrulleros.

Por fin, después de veinte años de servicio, paso destinado a un buque de guerra «de verdad»; una fragata de la última generación, la F-82 «Victoria». «La Viky», como cariñosamente la llama la dotación.

El 2 de junio de 1994 cruzo el portalón con ilusión y, ¿por qué no?, con un poco de miedo; son casi 140 metros de eslora.

¿Podré con tanto barco?

Por supuesto. ¡Adelante, Fernando!

Mi primera sorpresa es encontrarme con dos mujeres en mi destino, dos marineros profesionales Maniobras, especialidad que yo consideraba poco femenina. Nunca había trabajado con mujeres a bordo y no sabía cómo tratarlas; los trabajos más rudos se los encomendaba a los hombres, hasta que en cierta ocasión me demostraron que eran dos gallegas «muy mariñeiras». Y basta un ejemplo: Nos encontramos abarloados por babor a otra fragata; hay que sanear y pintar el hueco de aspiración del mamparo exterior del hangar de babor, a dos metros de la cubierta 02; el hueco se encuentra en una situación, digamos que, sobrecogedora, puesto que hay que bajar entre los dos barcos, donde no hay apenas un metro de separación. Tengo para este trabajo a dos marineros y una marinera. Pregunto a los chicos, ¿quién es el que va a bajar? Cuando miraron hacia el lugar del trabajo dijeron que les daba vértigo. La chica miró y dijo que bajaba ella; no había ningún problema.

Se agarró la cola, se puso el arnés y el chaleco salvavidas y, como un gato —perdón—, como una gata, bajó, pulió, minió y pintó el hueco en menos que tardo en escribirlo. ¡Perfecto! Desde aquel día conté con las mujeres para cualquier tipo de trabajo por arriesgado o difícil que fuera.

Cuatro meses después de mi embarque llega la misión más importante de mi carrera después de aquella lejana «marcha verde» de 1975 a bordo del T.A. «Aragón».

Tenemos que partir para el Adriático en misión de embargo a la antigua Yugoslavia.

El 17 de septiembre salimos del muelle de Rota, con una despedida emocionada de familiares, amigos y compañeros; se ven lágrimas en los ojos y los corazones quieren saltar del pecho. Nos esperan tres largos meses de patrulla por delante.

Llegan los puertos extranjeros: Nápoles, Atenas, Corfú, Estambul, Venecia y Bari. Son sitios a cual más bonitos, pero también llegan mis primeras —y bien digo primeras para mí— maniobras de petróleo con buques extranjeros, tomas y despegues en la cubierta de vuelo, mi primer vuelo sobre el mar e, incluso, un aprovisionamiento como buque proveedor con una fragata inglesa en la que hay que transbordar a 14 personas. No pudo salir mejor; no sólo yo quedé contento con el resultado de la maniobra, sino que los chicos y chicas estaban orgullosos ante los anglosajones. Ellos no lo hubieran hecho mejor.

Finalizada la comisión, entramos de nuevo en Rota el 21 de diciembre, donde de nuevo familiares, amigos y compañeros esperaban nuestro regreso, y si nuestra despedida fue emocionada, la llegada fue indescriptible: besos, abrazos, lágrimas y saludos.

Nunca antes había estado tanto tiempo fuera de casa y, aunque esté mal decirlo, la experiencia será inolvidable para mí.

Después vendrían más comisiones; como las JMC en el mes de febrero/marzo, en el mar del Norte, donde muchos pudieron ver y jugar por primera vez con la nieve sobre la cubierta, y en las que a pesar de la adversa climatología reinante, donde el estado del mar nos impedía conciliar el sueño en la cama o comer en las mesas con meridiana normalidad, y que además provocó pequeñas averías en el buque, se pudo ver el compañerismo, que sólo creía que existía en buques pequeños.

Por todo esto y mucho más, que sería largo de explicar, puedo decir que me siento orgulloso de pertenecer a la dotación de este buque, con todas las virtudes y defectos que pueda tener.

El éxito de las misiones no hubiera sido posible sin la inestimable labor realizada tanto por los marineros profesionales como por los de reemplazo, que sabiendo su misión a bordo, la cumplen con verdadero entusiasmo y sentido del deber.

Fernando MORILLA PEREZ
Brigada Contramaestre

ASI LO VE UN CABO

DURANTE el año y pico que llevo embarcado en la fragata «Victoria» he descubierto que la vida a bordo de un buque de este tipo es bastante dura. Es un barco que navega mucho y que tiene una buena habitabilidad, pero que por causa de la falta de personal de trabajo se hace bastante duro. La relación entre Mandos y marinería es buena y en las maniobras que llevamos a cabo todos intentamos trabajar por igual.

Solemos navegar a dos vigilancias, una parte de la dotación descansa mientras la otra trabaja, y viceversa. Tenemos poco tiempo libre para poder desarrollar actividades de ocio, ya que parte de nuestras horas francas tenemos que dedicarlas a las limpiezas generales del buque. Las comidas son variadas, pero ya sabemos que donde existe gran cantidad de personas la comida nunca está a gusto de todos. Pero todo esto tiene su recompensa, que es la llegada a puerto, tanto extranjero como español. La dotación se transforma y comienza la diversión. Salimos en busca de pub's, discotecas, buenos restaurantes y, cómo no, un teléfono para llamar a la familia.

Suelen hacerse excursiones programadas por el barco a aquellos sitios más importantes culturalmente. Aunque los días de descanso son escasos, aprovechamos hasta el último minuto.

Pero nada de esto se puede comparar con la llegada a casa, a nuestra tierra. La cara de felicidad se refleja en los marineros que se encuentran por cubierta. Su mirada se mantiene fina en el muelle y se escucha algún que otro suspiro cuando, a lo lejos, se reconoce a algún ser querido que se encuentra esperando en el muelle.

Gonzalo OTERO GARCIA

Cabo 1.º



VIVENCIAS DE UNA MARINERO

SOY Yolanda Rodríguez Díaz y he embarcado a bordo de la fragata «Victoria» el 17 de abril de 1995, por lo cual mi tiempo a bordo no es mucho, pero mi experiencia ha sido bastante profunda. A mi llegada al barco me encontraba bastante perdida. Era más grande de lo que parecía y para mí era algo totalmente nuevo.

Entré al servicio de la repostería de Oficiales —soy la única profesional en dicho destino—, el destino en sí no era muy grande, pero necesitaba una buena limpieza y un poco de orden, al igual que el resto del barco. Poco después pasé al servicio del señor Comandante y ahí me cogió a mí el arreglo y transformación de la cámara. Se trabajó mucho, se reformaron muchas cosas, pero, al final, la cámara recuperó de nuevo su impecable aspecto. Mi vivencia más intensa ha sido el servicio de una comida de Almirantes; fue para mí todo un orgullo haber servido aquella comida y significó una buena experiencia.

Ahora soy la Jefa de Cocina. Tengo conmigo a siete marineros de reemplazo. A lo largo de los meses la cocina ha sufrido una gran transformación, lo que ha supuesto un gran esfuerzo por parte del personal del destino. Se ha cambiado todo para facilitar y mejorar la limpieza e higiene; se han levantado del nivel del suelo todos los muebles, se ha picado y pintado el suelo; han hecho una obra increíble. Así que el que haya conocido la cocina anteriormente, ahora no la reconocería. La cocina es un trabajo muy duro y poco gratificante, ya que cuando una comida está poco lograda siempre se protesta; pero cuando sale bien la dotación nunca lo agradece. Por otra parte está la limpieza, que tiene que ser continua y para hombres que no están acostumbrados al trabajo es muy difícil hacerles ver esta necesidad, pero, poco a poco, se va consiguiendo con el esfuerzo de todos.

Respecto al trato y convivencia a bordo, debo decir que es difícil convivir con cerca de 200 personas, pero cuando todo el mundo pone algo de su parte, a veces hasta es gratificante tener tantos compañeros alrededor y la relación es fácil y agradable.

Mi experiencia a bordo ha sido buena. Se trabaja mucho pero, día a día, uno se ve recompensado viendo los avances y mejoras. Debo agradecer a mis superiores toda la confianza que han depositado en mí y todo el apoyo que me han dado en mi cargo.

Yolanda RODRIGUEZ
M/E (HA)



NIÑOS DEL HOSPITAL SAN RAFAEL, DE MADRID, VISITAN LA BASE NAVAL DE ROTA

Como es costumbre en nuestro BIP recoger toda aquella información que contenga una gran carga de interés humano, no hemos querido dejar escapar la ocasión de publicar las impresiones recibidas por un grupo de niños del Hospital San Rafael, de Madrid, a través de su visita a la Base Naval de Rota.

Una vez más, la Armada ha hecho gala de su tradicional hospitalidad, al poner al servicio de cualquier requerimiento de índole humanitaria o social tanto su personal como sus medios materiales, aportando lo más hermoso que una institución puede dar a su país: sueños y alegría para sus pequeños.

SOMOS un grupo de niños/as deficientes motóricos del Hospital San Rafael, de Madrid, dependiente de la Orden Hospitalaria Hermanos de San Juan de Dios, que todos los veranos realizamos una Colonia en la gaditana población de Sanlúcar de Barrameda.

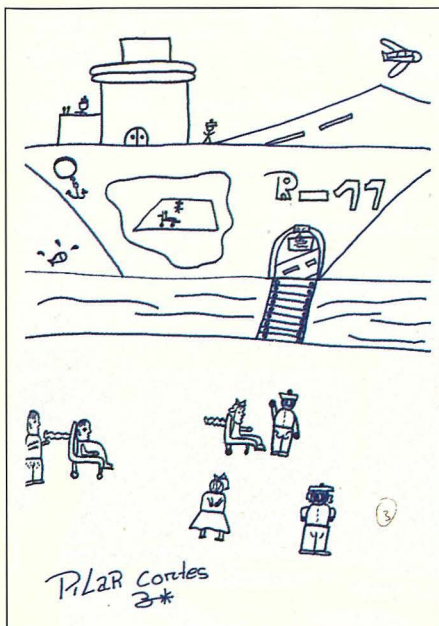
Este año pensábamos hacer alguna salida fuera de Sanlúcar y mirando los mapas nos encontramos que a unos 25 kilómetros teníamos la población de Rota, con su base aeronaval.

En un principio esta idea parecía no cuajar. ¿Sería muy fuerte el choque entre un niño en silla de ruedas y unas «máquinas» tan impresionantes? Una vez evaluados los pros y los contras de esta posible visita, se llegó a la conclusión de que era una gran oportunidad en la vida de nuestros niños poder «pisar» y admirar helicópteros, aviones y barcos.

Gracias a la gran cantidad de amigos que tenemos en Madrid, iniciamos los contactos que nos permitieron hacer de ese sueño una realidad.

Nuestros amigos Vicente Barrios y Pilar Pérez fueron quienes nos pusieron en contacto con los altos Man-





dos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, y éstos nos trazaron, junto con los Mandos de la Base Aeronaval de Rota, el plan de visita a la citada Base, incluido el portaaerones «Príncipe de Asturias».

Una vez finalizados todos los trámites y permisos, el día 13 de julio de 1995 nos dispusimos a pasar un día en un ambiente tan alejado al que normalmente nos rodea.

La visita se inició a las diez de la mañana. Una vez hechas las pre-



sentaciones, se puso a nuestra disposición un grupo de personal de la Base que en todo momento atendió las preguntas o explicaciones que los niños requerían. Estuvimos viendo helicópteros, aviones, pistas de aterrizaje..., que para la mayoría de los muchachos era la primera vez que podían admirarlos de forma real y no a través de imágenes. Una vez acabada esta parte de la visita nos encaminamos hacia el puerto de la Base. Fueron apareciendo ante nuestros ojos fragatas, buques, barcos y navíos, hasta que, por fin, aparcamos delante de un gran barco que tenía la leyenda «Príncipe de Asturias». ¡Qué contraste entre ese tamaño descomunal y el grupo de niños/as de sillas de ruedas!

A la entrada al portaaerones nos esperaban sus Mandos, quienes pusieron a nuestra disposición «su casa», así como un gran grupo de personal para ayudarnos a iniciar la visita.

Transcurridos los primeros minutos y roto el hielo, tanto por parte de los niños como de los marineros, esos mundos tan opuestos como los que estaban en contacto fueron familiarizándose de forma extraordinaria.

Hay que destacar la perfecta organización para recorrer un barco de esas dimensiones con 18 sillas de ruedas, así como todas las explicaciones y atenciones recibidas en todo momento por todo el personal.

Era difícil entender que en ese «barco» hubiera hospitales, tiendas, «carreteras» para despegar aviones, hasta, incluso, dentista o iglesia... Visto por fuera daba la impresión de no tener las dimensiones tan enormes que una vez en el interior presenta. Tras finalizar la visita fuimos obsequiados con un aperitivo, momento en el que suponemos se notaron más las dificultades que el mundo en general presenta en lo referente al deficiente motórico.

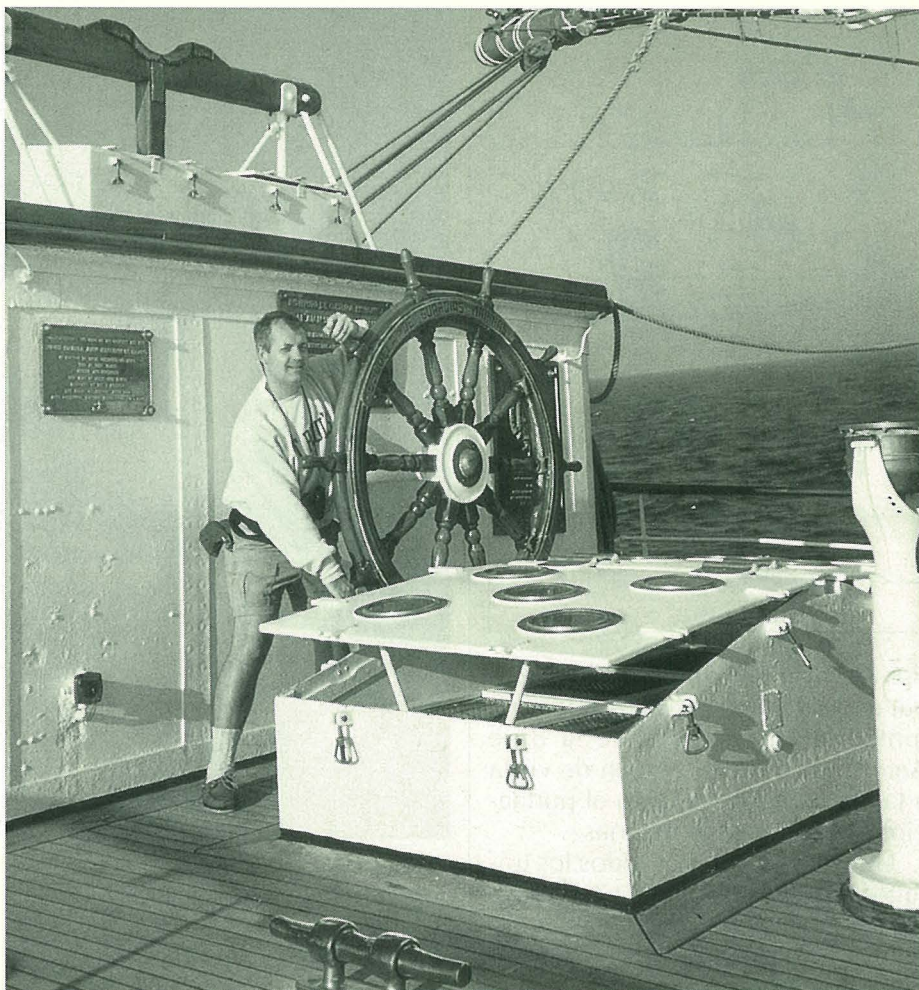
En la evaluación de todas las actividades de la Colonia de Verano, la visita a la Base de Rota fue la estrella principal. Costaba interiorizar todas las emociones vividas ese día, todos los amigos nuevos que allí quedaban y a los que suponemos les será difícil olvidarnos.

A todos ellos, a todo el personal de la Base y a nuestros amigos del Cuartel General de la Armada, vaya nuestro más sincero agradecimiento. ■

Luis LEGUA CAMPOS



Frederick W. («Fritz») Newman nació en la Nebraska rural, lejos del mar, hijo de un veterano marino de la Segunda Guerra Mundial. Es graduado de Harvard College y de Officer Candidate School del United States Marine Corps. Debido a sus muchos años como miembro y ex presidente del Consejo de Madrid del Navy League of the United States, no es un extraño en los círculos de la Armada española. Tampoco le resulta extraño el periodismo militar, ya que es nieto de un corresponsal de guerra de la Primera Guerra Mundial. Cuando no está «de guardia» con temas relacionados con el Navy League en Madrid, se le puede encontrar en Genesis Corporation, S. A., asesorando a compañías multinacionales inversoras en España. Casado con una española, es padre de dos buenos ejemplos (nueve y once años) de los excelentes resultados de las colaboraciones entre España y Estados Unidos.



DE MARIN A CADIZ

A BORDO DEL BUQUE ESCUELA «JUAN SEBASTIAN DE ELCANO»

NUESTRO viaje comenzó el domingo 16 de julio, día de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada y muy especial para cualquier español que tenga relación con la mar. Aquella tarde cuatro intrépidos aventureros del «Madrid Council» se desplazaron a la pequeña localidad de Marín, donde se encuentra la Academia Naval Militar y, sin duda, la sede espiritual de las Fuerzas Navales españolas.

El atrevido grupo de hermanos del «Council» estaba compuesto por las siguientes personas: Fritz Newman, que se nombró a sí mismo Almirante Jefe de la expedición; Glenn Jones,

refunfuñón y antiguo Oficial de la Marina de los Estados Unidos, con unos conocimientos de las cartas de navegación y de los bajíos que le permitieron navegar por donde los marineros ordinarios no se atrevían; Jim Perrin, el de más edad y más elegante miembro de la tripulación, cuya barba canosa y su omnipresente puro habano le hacía pensar a más de uno que era la reencarnación del Capitán Ahab, y el especialista en comunicaciones y guerra electrónica del «Council» —Howard Stoler—, cuya resuelta dedicación a las largas guardias entre la media noche y las seis horas no pueden explicarse con lógica.

El domingo por la tarde nuestro grupo celebró la última noche en tierra a la vieja usanza de los auténticos marineros, y el lunes, a las nueve horas, nos presentamos a bordo con una pinta desaliñada bastante conseguida. Al poco tiempo partimos de Marín hacia el océano Atlántico por la ría de Pontevedra. Se nos había dicho que el Comandante del buque era un hombre al que verdaderamente le entusiasma navegar a vela y quien nos lo dijo no se equivocó. A los pocos minutos de dejar el muelle, 80 marineros subieron a los cuatro mástiles, desplegaron las velas y se dio orden de parar los motores. Procedimos así a navegar a vela sin

Reseña histórica de Juan Sebastián de Elcano

Juan Sebastián de Elcano fue el primer hombre que dio la vuelta al mundo. Nació en Guetaria (Guipúzcoa) en 1476. Luchó en África en las campañas del Cardenal Cisneros y más tarde, en 1519, partió desde Sanlúcar de Barrameda en uno de los cinco buques con los que Magallanes pretendía alcanzar las Indias Occidentales. En 1520 presenció el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, estableciéndose así una nueva ruta hacia el Pacífico. En abril de 1521 Magallanes fue asesinado por nativos de Filipinas y tras varios cambios de mando, Juan Sebastián de Elcano capitaneó la única nave superviviente, «La Victoria», finalizando la circunnavegación en Sevilla en septiembre de 1522. Murió en Malasia en 1526 tras haber descubierto el Cabo de Hornos. Carlos V le concedió un escudo nobiliario con la leyenda que ahora lleva con orgullo el Buque Escuela. El escudo representa un globo terráqueo sobre el que está escrita la frase: «Primus Circumdisti Me».

Nota adicional sobre el viaje realizado, después de que los cuatro miembros de nuestro «Council» desembarcaran en Cádiz

El 8 de enero de 1995 el Buque Escuela «Juan Sebastián de Elcano» partió de Cádiz en su viaje de instrucción de seis meses en los que hubo 141 días de travesía a vela y se recorrieron 2.769 millas náuticas. Antes de regresar a Cádiz, el 20 de julio, los 20 Oficiales, 200 Suboficiales y marineros, y los 88 Cadetes, visitaron Tenerife, Recife (Brasil), La Guaira (Venezuela), San Juan de Puerto Rico, Cartagena de Indias (Colombia), Veracruz (México), Miami, Pensacola y Boston, terminando en la Academia Militar Naval de Marín.

propulsión mecánica hasta la última mañana antes de entrar en Cádiz.

En los próximos cuatro días íbamos a vivir a bordo del Buque Escuela de la Armada española «Juan Sebastián de Elcano». El buque es un bergantín construido en 1928 que alberga a 220 Oficiales y marineros, a los que hay que sumar entre 80 y 90 Cadetes del tercer año de la Academia Naval, que embarcan en un viaje de instrucción de seis meses de duración. Como buque de vela, es de los más grandes que hay; desplaza 3.754 toneladas, que es más que una fragata moderna y casi el doble de las que desplazaba el destructor «USS Daly», capitaneado en la Segunda Guerra Mundial por el miembro del «Council» Dick Visser. Su velocidad proviene de los 3.550 metros cuadrados de velamen, y durante nuestra breve travesía navegamos a

una media un poco por debajo de los diez nudos y en ocasiones superamos los doce.

Tuvimos la suerte de recibir las atenciones del Comandante del «Juan



El autor señalando al primer Almirante de los EE.UU., David Farragut, que descendió de Ciudadela (Menorca).

Sebastián de Elcano», quien ocupa el que es, quizá, el mando más deseado de cualquier Oficial de la Armada. Uno espera quedar impresionado por el hombre que ha conseguido dicho



Los cuatro miembros de la Liga Naval americana a bordo del «Elcano»: Frederick W. Newman, Jim Perrin, Glenn Jones y Howard Stoler.



puesto, y el Capitán de Navío Antonio González-Aller Suevos no defraudó dichas expectativas, sino todo lo contrario. Veterano de la Guerra del Golfo, el Capitán de Navío González-Aller demostró ser un auténtico líder en numerosas ocasiones. A los miembros del «Madrid Council» les agrada saber que en 1988 el mando del buque estuvo a cargo de un gran amigo nuestro, el Contralmirante Alejandro Artal Delgado.

Se nos mantuvo ocupados a bordo. Después de guardar nuestros aparejos en los camarotes (Jones, Perrin y Stoller en literas de tres dentro del camarote de Guardia Marinas, con capacidad para 115 personas, y Newman en el camarote de Oficiales), se nos dio un nutritivo bocadillo con pan recién hecho en la cocina y panadería del buque, que está constantemente en funcionamiento, y asistimos a la primera de las muchas clases y seminarios. Los temas son muy variados y van desde seguridad hasta el manejo del buque, historia y política de defensa. Eran siempre muy interesantes y las impartían Oficiales y Suboficiales altamente cualificados. Entre clase y clase

participábamos en las tareas propias del buque y en las maniobras generales, pudiendo hacer amigos entre los Oficiales, tripulación y otros invitados importantes de la Armada española durante este viaje tan especial, entre los que se encontraba otro extranjero, el nuevo embajador de Suecia en España.

El título de un libro que se ha publicado recientemente —*Juan Sebastián de Elcano, Embajador y Navegante*— pone de manifiesto que el barco no es sólo un buque escuela, sino un preciado instrumento de relaciones públicas del Gobierno español. Aunque nadie se sorprenderá de la calidad y profesionalidad de los Oficiales y Suboficiales de la Armada española —al menos nadie del «Madrid Council»—, aquellos que no han visitado el buque quedarán igualmente sorprendidos por los jóvenes que están haciendo el servicio militar obligatorio a bordo y que son también unos perfectos «embajadores» de su país. Llegamos a conocer bien a algunos de esos jóvenes que sirven a su país durante el breve período de servicio entre que acaban sus estudios y

comienzan su vida profesional. Que son muy valientes, no hay ni que decirlo. Pudimos observar una maniobra general a 90 millas de la costa portuguesa en una noche oscura, húmeda y fría, y la voluntad por parte de 80 marineros de subir cuarenta metros por encima de la cubierta, sin arneses de seguridad para ocuparse de las velas, habla por sí mismo de su valentía y profesionalidad. Más sorprendente aún fue su extroversión y delicadeza en el trato, así como su facilidad con el inglés y otros idiomas extranjeros. Si hubiera que hablar de una queja sobre el «Elcano», sería la monopolización de tanto talento.

Nuestra aventura llegó a su fin hacia el mediodía del 20 de julio, al llegar a la ciudad andaluza de Cádiz. Se nos dio la bienvenida a varias millas del puerto por parte de 10 helicópteros, dos Harrier volando a baja cota, dos fragatas, varias lanchas de desembarco y un sinnúmero de pequeñas embarcaciones. En el muelle había varias autoridades civiles y navales. Nos sentíamos como si hubiéramos hecho algo muy especial y —de alguna forma— lo habíamos hecho realmente. ■



