

NUMERO 76
Julio 1996



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

B LETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL





PORTADA:
**S. M. el Rey visita la
Flotilla de MCM.**
(Foto: RED)

CONTRAPORTADA:
Día de las FAS/96
(Foto: EDU FERNÁNDEZ-RED)



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCION

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID
(España)

NIPO:

076-96-002-6

Depósito legal:
M 6648-1970

**DISEÑO GRAFICO,
PREIMPRESION
E IMPRESION**

Industrias Gráficas
CARO, S. L.
C/ Gamonal, 2
Teléf. 777 09 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.

SUMARIO

- 1** S.M EL REY VISITA LA FLOTILLA DE MEDIDAS CONTRAMINAS EN PALMA DE MALLORCA
- 4** XXXVIII PEREGRINACION MILITAR INTERNACIONAL A LOURDES
- 9** ORGANO AUXILIAR DE DIRECCION (DAE)
- 11** LA ETEA
- 24** PREGUNTAS DE LA SECCION DE ESPECIALISTAS PARA EL BOLETIN DE PERSONAL
- 30** AMBAR ASOCIACION MUTUA BENEFICA DE LA ARMADA
- 33** CHAKRI NARUEBET PORTAVIONES CONSTRUIDO POR LA EMPRESA NACIONAL BAZAN PARA LA REAL MARINA TAILANDESA
- 37** INSTALACIONES DEL SEGUNDO ESCALON DE MANTENIMIENTO EN ROTA (ISEMER)
- 44** CELEBRACION DEL I ANIVERSARIO DE LA SALIDA DE LA ESCUELA DE LA PROMOCION 344 DEL CUERPO GENERAL Y XX DE INTENDENCIA DE LA ARMADA
- 46** PEREGRINACION MILITAR CAMINO FRANCES DE OSTABAT A RONCESVALLES
- 49** EL PARQUE DE AUTOMOVILES Nº 1 DE LA JURISDICCION CENTRAL
- 53** LA AGRUPACION DE GRANADEROS EN LA COFRADIA MARRAJA
- 57** STANAVFORMED EN BARCELONA
- 58** C.N. VILLAR BLANCO (COMPENSANDO AGUJAS)
- 60** PATRULLERO DE ALTURA P-71 "SERVIOLA"





**S. M. EL REY
VISITA LA FLOTILLA
DE MEDIDAS
CONTRAMINAS EN PALMA
DE MALLORCA**

El día siete de marzo pasado S. M. El Rey visitó en la Estación Naval de Porto Pí, en Palma de Mallorca, la Flotilla de Medidas Contraminas (MCM), embarcando en el cazaminas MHO «Guadalquivir» para, desde el mismo, asistir a una operación de caza de minas.

El ejercicio previsto, que no pudo desarrollarse en toda su extensión dado que S. M. El Rey tuvo que reducir el tiempo de su visita, consistía en una salida a la mar para, ya en la zona de ejercicio, proceder a la caza de minas desde el Centro de Inteli-

gencia y Combate (CIC) del barco.

Poco antes de las once de la mañana llegaba S. M. a la Estación Naval de Porto Pí, siendo recibido en el muelle por el Ministro de Defensa, Gustavo Suárez Pertierra, y el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Juan José Romero Caramelo. Tras saludar a las diferentes Autoridades, S. M. embarcó en el «Guadalquivir», haciéndose a la mar.

Durante el tránsito a la zona de ejercicio, el Capitán de Navío Comandante de la Flotilla de Medidas Contraminas, José Luis



BUQUES DE MEDIDAS CONTRA MINAS «CLASE JUCAR»



Desplazamiento a plena carga:	390 Tm.	
Dimensiones:	Eslora:	43,89 m.
	Manga máxima:	8,5 m.
	Calado máximo:	3,3 m.
Propulsión:	Motores:	2 Diesel
	Potencia:	900 HP.
	Hélices:	2
	Velocidad máxima:	13,6 Nudos
Autonomía:	2.700 millas a 10 Nudos	
Armamento:	Cañones: 2 de 20 mm.	
Electrónica:	1 Radar táctico 1 Sónar AN/UQS-1 para detección de minas	
Dotación:	43	
Buques:	M21 Júcar M22 Ebro M23 Duero M24 Tajo M25 Genil M26 Odiel M27 Sil M28 Miño	

Alvarez y Llopis, dio una conferencia en la Cámara de Oficiales, sobre las misiones de la MCM, en presencia de S. M. el Rey.

Terminada la conferencia y desde el puente del barco, S. M. El Rey recibió el saludo a la voz de los buques de la flotilla, que navegaban de vuelta encontrada.

Ya en la zona de ejercicios estaba previsto comenzar las operaciones de caza de minas, largando para ello un sónar remolcado y





sonar, cámaras de vídeo y focos, el «Pluto» proporcionaría una identificación segura de la misma.

Una vez finalizada la operación de clasificación e izado el «Pluto» los buceadores que se encontraban a bordo de la embarcación neumática procederían a neutralizar la mina situando en sus inmediaciones una carga explosiva. Al tratarse de un ejercicio esta carga no sería utilizada, realizándose en su lugar la recuperación de la mina.

Un segundo ejercicio consistía en la destrucción de minas por los dragaminas costeros (MSC) «clase Júcar» una vez localizada por el ca-

zaminas «Guadalquivir», mediante un rastreo mecánico destinado a cortar el cable u orinque que fija aquéllas al fondo marino, haciendo que su carga explosiva flote en la superficie. Para ello, cuando el contacto obtenido por el sónar del cazaminas corresponde a una mina de orinque, un dragaminas clase «Júcar» pasa por encima de la mina y, con un cable que arrastra con cuchillas explosivas, corta el orinque de la mina. Una vez flotando en superficie, ésta sería destruída mediante disparos de artillería con el cañón de 20 mm. que estos buques montan a proa. ☒

posteriormente proceder a la búsqueda de las posibles minas sobre el fondo marino. Una vez detectado un eco y clasificado el contacto como una posible mina, el buque arriaría una embarcación neumática para balizarlo fondeando una boya. Para clasificar el contacto con más precisión, se arriaría desde el «Guadalquivir» el vehículo de operación remota (ROV) «Pluto» que sería guiado hasta las inmediaciones de la posible mina. Con su

BUQUES DE MEDIDAS CONTRA MINAS «CLASE GUADALETE»



Desplazamiento a plena carga:	860 Tm.
Dimensiones:	Eslora: 52,7 m.
	Manga máxima: 10,7 m.
	Calado máximo: 3,88 m.
Propulsión:	Motores: 4 Packard Diesel
	Potencia: 2 280 HP.
	Hélices: 2
	Velocidad máxima: 12 Nudos
	Autonomía: 3 000 millas a 10 Nudos
Armamento:	Cañones: 2 a/a de 20 mm.
Electrónica:	1 Radar navegación
	1 Sónar VDS-SQQ 14 para localización de minas
Dotación:	63
Buques:	M41 Guadalete
	M42 Guadalmedina
	M43 Guadalquivir
	M44 Guadiana





XXXVIII PEREGRINACION MILITAR INTERNACIONAL A LOURDES

Un canto a la Esperanza

María del Carmen Jauregui García

Entre los días 6 al 1 de junio ha tenido lugar, como cada año, la Peregrinación Militar Internacional a Lourdes, que se viene celebrando ininterrumpidamente desde que al terminar la II Guerra Mundial, en 1945, algunos Capellanes Castrenses, reclutando soldados procedentes de bandos contrarios, escogieron Lourdes como punto de reunión para dar testimonio ante Nuestra Señora de su reconciliación y reafirmar ante el mundo entero su voluntad de paz.

Este gesto, puramente religioso y, a la vez, militar, se fue propagando tan rápidamente que, aquella primera feliz iniciativa, llegó a celebrarse con carácter internacional en

1958, año en el que se cumplía el centenario de las apariciones de Nuestra Señora en Lourdes.

Hasta 1990, esta particular peregrinación se nutría de soldados de la Europa Occidental o de los países de la OTAN; también acudían de la República de Corea, países escandinavos, Indonesia, Filipinas, Madagascar y, en determinados años, algunos países de África.

Después de 1951, vienen delegaciones de Hungría, Mónaco y Polonia; y ya en 1992 se une la República Checa, Delegaciones o representaciones de otros países –Albania, Argentina, Australia, Bosnia-Erzégovina, Croacia, Líbano, Lituania, Eslovaquia y Eslovenia– han

participado en las 35, 36 y 37 Peregrinaciones Militares anteriores; una Delegación de la Guardia Suiza del Vaticano ha estado igualmente representada en 1995 y en el presente año.

LOURDES: UN CANTO A LA ESPERANZA

1996 ha constituido la entrada en la Peregrinación Internacional Militar para Ucrania, antigua república

soviética. Esta nueva tendencia en los países de la Europa Central de implicarse en esta gran manifestación militar y religiosa, se patentiza ante la decisión de fijar la próxima conferencia preparatoria del año que viene en Polonia.

Cada peregrinación está centrada sobre un tema, que constituirá el telón de fondo para ese año; el de la presente PMI ha versado sobre la Esperanza. Este año, como los anteriores, con la misma fe y el mismo entusiasmo que en 1958, millares de jóvenes soldados, familiares, trabajadores al servicio de los Ejércitos y militares retirados se dieron cita en este encuentro fraternal, entre todos los cuales se contabilizaban más de 18.000 peregrinos, de ellos entre 250 a 300 eran enfermos, que fueron confiados, como suele hacerse tradicionalmente, a los cuidados del Hospital de Nuestra Señora de los Ejércitos.

La PMI del presente año ha reunido a 26 países y ha estado presidida por el Arzobispo de la Diócesis Castrense de Francia, Monseñor Michel Dubost, siendo acompañado en todas las solemnes ceremonias por los Arzobispos Castrenses de las diferentes Delegaciones Internacionales; por parte española, don José Manuel Estepa y Llaurens. Las Fuerzas Militares españolas congregadas en Lourdes estuvieron presididas, en esta ocasión, por el V. A. Francisco Rapallo Comendador, Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada,

El desarrollo de los actos, que para la parte española comenzó ya en Zaragoza con la misa matutina en la Basílica del Pilar, se realizó en Lourdes a través de un apretado programa de estricto espíritu religioso, al que la constante presencia de las fuerzas militares internacionales asistentes revestía de una significación muy especial, al tiempo que la vistosidad y, en determinados casos, la imagen llamativa de algunos uniformes, lograban impregnar esta internacional manifestación de un cierto tono de espectáculo, donde las oraciones más piadosas se elevaban ante Nuestra Señora de Lourdes arropadas por los sonos marciales de las bandas de música militares y las voces roncadas de unos soldados emocionados.



Miembros de la Delegación Española de Defensa, con el Arzobispo Castrense Monseñor Estepa y el Coronel francés Claude Asnar, quien hizo las veces de enlace con el Comité organizador en Lourdes.

La perspectiva insólita de esas calles de la pequeña localidad francesa del Pirineo convertidas en ríos de joven alegría y color, se graban para siempre en la retina y en el corazón de quien la contempla por primera vez, convenciendo al más escéptico de que el milagro de Lourdes se produce cada año en la Peregrinación Militar Internacional.

La asistencia de enfermos y heridos militares entre los peregrinos sanos de todos los países congregados con ocasión de la PMI, refuerza el sentido simbólico de la misma, siendo éstos objeto de una atención particularísima, en virtud de la cual les son reservados unos sitios destacados, desde los cuales pueden seguir el transcurso de todas las celebraciones.

MENSAJE DE S.S. EL PAPA

Su Santidad Juan Pablo II envió un comunicado de bienvenida, a través de su Secretario de Estado a Monseñor Michel Dubost, Arzobispo de la Diócesis Castrense en

Francia, en el que otorga la bendición apostólica a todos los participantes en esta XXXVIII PMI, exhortándoles a la Paz y a la Esperanza en el mundo: «... Ante la proximidad del tercer milenio, la humanidad afronta todavía las dramáticas realidades de la guerra, que destruye al hombre y que destruye su esperanza en el porvenir. Sed vosotros los discípulos de Cristo que combatan por la reconciliación y la paz entre las personas y entre los pueblos, para que renazca en el corazón de todo hombre la esperanza que hace vivir.»

DESARROLLO DE LOS ACTOS

Como ya mencionábamos en un principio, el comienzo de la Peregrinación para la comisión española tiene lugar en Zaragoza, en donde nos reunimos de todas las partes de la Península y de nuestras Islas para celebrar juntos el día 7 de junio por la mañana, el Santo Sacrificio de la Misa en la Basílica del Pilar, de honda raigambre Mariana para los católicos españoles. En esta

primera celebración eucarística de la PMI se puso un especial énfasis en el Acto Penitencial.

De camino hacia Lourdes, se hizo la primera escala para comer en Jaca, en la Escuela Militar de Montaña, donde tuvimos ocasión de presenciar un desfile de bienvenida a las Fuerzas que llegaban de Bosnia. Tras el ágape nos encaminamos hacia Lourdes. Durante el trayecto se rezó el Santo Rosario, como mejor homenaje a Nuestra Señora y como preparación espiritual para nuestro encuentro con Ella en Lourdes.

En esta parte me gustaría hacer un alto en la relación para recoger alguna de mis impresiones personales sobre la PMI. Debo decir que para mí ésta ha sido la primera vez que iba a visitar este lugar de peregrinaje mariano y nadie me había puesto en antecedentes de lo que íbamos a hacer a lo largo de los cinco días que duró nuestro viaje. Es fácil imaginar que, como católica que soy, suponía una ocasión de oro poder visitar la Gruta de las Apariciones, lugar de oración escogido por Bernardette, pequeña pastorcilla cuya vida estuvo presidida por la penuria económica, que la obligó a abandonar sus estudios para ayudar a su familia con su trabajo.

Es Lourdes un lugar al que ya desde pequeña me hacía mucha ilusión visitar; pero que, por unas causas u otras no había podido ir hasta ahora.

A lo largo del trayecto nos había ido acompañando un paisaje maravilloso; no debemos olvidar que esa pequeña localidad está enclavada en pleno corazón pirenaico, de exuberante vegetación y salpicado de bellos lagos naturales.

Llegamos a Lourdes y, tras efectuar los trámites lógicos para el alojamiento y la cena en el hotel, asistimos a la primera ceremonia en la Basílica subterránea de San Pío X que constituiría la apertura al Encuentro Internacional a través de una serie de actos en los que tomaron parte todas las fuerzas militares y civiles participantes en la PMI, en un clima muy festivo, aunque no por ello profano: desfile de Banderas al ritmo alegre de la música interpretada por las diferentes bandas militares, que eran incesantemente coreadas por los aplausos y aclamaciones de los presentes; proyecciones de imágenes sobre grandes pantallas, acercaban el desarrollo del acto a todo el público congregado en la enorme basílica; se desarrollaron actuaciones folclóricas a cargo de Polonia y Francia, un grupo de expresión, puso la nota simbólica que nos transmitía el mensaje que subyace es ésta 38.ª PMI: la Esperanza. Finalmente, la oración en comunidad en distintas lenguas y con el acompañamiento de la Coral de Luxemburgo, componía un conjunto de enorme emotividad y fuerza religiosa.

Al término de ésta primera y solemne apertura, los pasos de casi to-

dos los peregrinos se encaminaron hacia la Gruta de Massabielle, en una noche fantástica e impregnada ya del ambiente mariano necesario para hacer de nuestro encuentro con Nuestra Señora de Lourdes una ocasión memorable.

Acompañada por otros miembros de la Comisión Española, que habían estado anteriormente en Lourdes me dirigí espectante a la Gruta de las Apariciones, lugar escogido por la pequeña Bernardette para su oración y donde se produjeron las dieciocho apariciones de nuestra Señora.

Un río de personas nos precedía en esa noche tranquila en nuestro recorrido desde la Basílica de San Pío X, a través de una gran explanada, hasta los pies de la Basílica de La Inmaculada. Una vez allí, debíamos dirigirnos hacía la derecha y, en uno de los laterales de la gran Basílica, mientras mi atención se centró en observar cómo las interminables colas de espera para recoger el agua bendita que sale de los surtidores, se prolongaban a lo largo del recodo (unos la bebían con sus manos; otros la recogían en garrafas, en botellas, en cantimploras...). Absorbida con estas imágenes, no me percaté de que, justo delante de mí, estaba ese pequeño rincón, formado por enormes piedras, que se había convertido en uno de los centros de reunión más importantes del mundo católico. Por eso, al levantar la vista, me impresionó ver la imagen blanca en mármol de Nuestra Señora de Lourdes. En ese momento vino a mi memoria todas las imágenes impresas que retenía en la mente desde muy pequeña y la historia maravillosa de una humilde pastorcita que, sin pretenderlo, revolucionó a los más altos signatarios de la Iglesia Católica con los mensajes que le habían sido confiados por la Señora.

Con esta figura impresa en mi retina me retiré a descansar. No obstante, no pude evitar ir repasando mentalmente todos los actos desarrollados en esta primera e intensa jornada en Lourdes, hasta llegar al momento en que me vi frente a la imagen de Nuestra Señora. De repente recordé la leyenda que hay escrita bajo sus pies: «que soy, era, Inmaculada Concepción». Fue en-





tonces cuando me percaté de que estas palabras estaban escritas en español, y no en francés, como parecía más lógico. Así que decidí indagar al día siguiente acerca de ello. Lo más curioso es que nadie se había preguntado el porqué de este hecho, y aquél que lo hacía no conseguía respuesta alguna. Pues bien, al parecer —y digo al parecer, porque es posible que exista otra explicación— en aquella zona de los Pirineos se hablaba hace muchos años un dialecto, mezcla de español, catalán y aragonés, por lo que nuestra Señora se dirigiría a Santa Bernadette en esta lengua.

Al día siguiente teníamos un apretado programa de actos, que comenzaban a las 7,30 con la Misa en la Basílica de la Inmaculada para el grupo español. Esta Basílica fue inaugurada en 1871 y erigida sobre la gruta de Massabielle a petición de Nuestra Señora. Al término de la Santa Misa, oficiada por Monseñor Estepa, se leyó el mensaje del Papa Juan Pablo II en el que se otorgaba la Bendición Apostólica a todos los peregrinos.

A media mañana tuvo lugar la celebración del Vía Crucis comunitario que deja profunda huella por la grandiosidad de las tallas que repre-

sentan las estaciones y el clamor de las oraciones y de los cantos que, a lo largo de la montaña, se elevan en todas las lenguas hacia el cielo.

Por la tarde, la procesión de El Santísimo y la bendición de enfermos, son dos de los momentos más significativos de todas las peregrinaciones a Lourdes, pues representan la solidaridad entre sanos y enfermos y en los que el sentimiento, tanto espiritual, como humano, alcanzan el grado máximo de incentivación.

Más tarde tuvo lugar el homenaje a los caídos con la presencia del Ministro de Defensa, JEMAD y el Obispo Castrense de Francia; quienes, junto con Oficiales de Austria y Polonia, efectuaron la entrega de la corona al monumento.

El acto militar y religioso, terminó con el toque de Oración y Silencio, seguido del Himno Nacional francés.

Hacia las nueve de la noche nos dimos cita todos los participantes en esta 38.ª PMI en la Plaza Capdevielle, para asistir juntos a la procesión y bendición de la luz, en la que los representantes de los diferentes países, presididos por sus Banderas respectivas, portan las antorchas encendidas que, posteriormente, serán bendecidas. A lo largo del camino, una interminable y variopinta muchedumbre se va sumando a los soldados que forman la procesión; cada cual quiere «ir con los suyos», como es lógico, mezclándose sentimientos patrióticos de amistad o de simpatía hacia cada una de las Banderas. El Ave María de Lourdes resuena como un eco por encima de esa noche iluminada por las tenues luces de los cirios que, en ocasiones, son elevadas al compás de las canciones. una vez más la alegría y la oración van unidas en la PMI de Lourdes. Concluye la procesión en la Explanada del Rosario, donde la cruz, Banderas, antorchas y Obispos que la precedían ascienden a un lugar preeminente desde el cual se dirigieron hacia todos los peregrinos allí congregados, en cada una de las lenguas representadas, con las aclamaciones: Cristo es la Luz, Cristo es la Esperanza del mundo, Cristo es nuestra Esperanza para la Paz; a las que los peregrinos, contestaban al oírlas en su propia

lengua, levantando las velas y haciendo ondear sus Banderas.

Con el eco de las aclamaciones finales aún en nuestros oídos, volvimos al hotel, cansados pero satisfechos y alegres. Fue una jornada intensa para el cuerpo y para el alma; algo que la juventud agradece siempre.

El Domingo día 9 de junio se presentaba tan nutrido de actos como el anterior. Comenzamos a las 10,00 h. con una Misa Internacional en la subterránea Basílica de San Pío X, capaz de acoger bajo sus enormes arcadas a todas las naciones integrantes de la magna PMI; esta Misa Internacional, es por sí misma, una expresión visible de la universalidad de la Iglesia, como muestra de la diversidad de lenguas y Banderas que participaron en ella. Esta celebración eucarística estuvo adornada de muchos cuadros plásticos que resaltaba el carácter simbólico de la misma y aludían al tema central de la 38.ª PMI: «María, Esperanza del Mundo».

El oficiante, el Obispo Castrense de Francia, Monseñor Dubost, acoge con un abrazo a los Arzobispos representantes de cada una de las naciones participantes en esta PMI, acompañados de sus banderas y de un portaflores, que las dejará en un lugar determinado, junto al altar; este gesto es respondido por los aplausos de toda la asamblea de peregrinos.

Más adelante se efectúa el solemne momento de la Comunión, para lo cual se distribuyeron 120 capellanes por toda la Basílica, lo que da idea de la magnitud de sus dimensiones.

A las tres de la tarde tiene lugar la Fiesta de Despedida, cuya finalidad es decir adiós a Lourdes y a los demás peregrinos. El telón de fondo musical de este acto lo llevó a cabo la Banda Alemana del Cuerpo de la Armada Erfurt, mientras que miles de gorras se elevaban en un frenético ademán de despedida. En la presidencia, al pie de la Basílica de la Inmaculada, se encontraba el Obispo Castrense de Alemania y todas las Banderas.

Más tarde nos reunimos la Comisión Española en la Iglesia de San José para rezar el Santo Rosario y, a su término, aproveché la ocasión para visitar la iglesia de Bernardette que aún no había tenido ocasión de hacerlo. Me encontré con un edificio de hormigón, con varias entradas por las que se accedía a distintas capillas; una de ellas, la de Bernardette, adornada por unos paneles de espejo en claros-oscuros, a través de los cuales se podía percibir la imagen de la cara de la Santa.

Lo que quedaba de tarde lo destiné a visitar «le Petite Lourdes»; que es una representación en miniatura de la pequeña villa y de sus alrededores, a través de la cual puede uno seguir toda la trayectoria de la vida de la Santa: el molino de Boly, hogar natal

de Bernardette, la gruta de Massabielle, en su estado original; el río Gave; la casa de Bartres, donde vivió la Santa durante unos años con su nodriza, cuidando los rebaños y de los hijos de ésta para ayudar con ello a la situación de penuria en la que se encontraba su familia..., el castillo fortificado de Lourdes que tiene orígenes muy antiguos (año 56 a.d.C.) y alberga hoy un museo de los Pirineos rico en objetos de carácter histórico, etc.

Por la noche tendríamos la Gran Velada Musical, como broche de oro a estas jornadas, a cargo de la Delegación Alemana. La magistral interpretación de partituras clásicas, modernas, contemporáneas, de películas, etc., consiguió mantener la atención de todo el público asistente, constituyendo un magnífico colofón para esos días presididos por la oración, la alegría y la unidad entre los Ejércitos de prácticamente todo el mundo; días en que los más débiles son ensalzados en su dolor y en los que la Paz y la Esperanza presidieron todas las ceremonias comunitarias vividas.

El lunes era el día de regreso a nuestro lugar de residencia. Amaneció un día lluvioso y fresco, en contraste con los días soleados y calurosos que habíamos tenido durante nuestra estancia en Lourdes. Como punto final, nos reunimos antes de partir frente a la gruta de Massabielle, para celebrar allí una Misa de despedida; sólo nosotros y nuestra Bandera. Ya he mencionado la honda impresión que me causó encontrarme frente a la Gruta el primer día de nuestra Peregrinación; pues bien, esa misma sensación me acompañó durante esta última celebración; tanto fue así que apenas me atrevía a tomar fotos de este acto, por temor a parecer irrespetuosa. Recordé entonces a todos cuantos me habían pedido que me acordara de ellos y de sus intenciones cuando estuviera frente a la Gruta de Lourdes; no quise olvidarme de nadie, ya que en mi primera visita no acerté a comunicar todos los encargos que llevaba, tal fue la impresión del inesperado—aunque anhelado—encuentro. Y aún ahora sé que se me han quedado muchas cosas por decir, pero es que, en ocasiones, la palabra no basta. Hay que vivir. ☩



ORGANO AUXILIAR DE DIRECCION (DAE)



Nos es siempre grata la tarea de acercar a nuestros lectores cualquiera de los destinos que, por sus propias características, son menos conocidos por el personal de la Armada; quizás éste sea uno de los principales cometidos de nuestro Boletín, pero esta tarea se nos presenta especialmente agradable cuando contamos con un plantel de personas implicadas en ello que, por méritos propios, gozan del cariño y simpatía de todos nosotros.

Este es el caso del Coronel de Intendencia, Jefe del Organó Auxiliar de Dirección, Don Pedro E. Albarracín Romero. Sin duda su carácter bondadoso y su sentido de la responsabilidad y el deber le han valido el respeto y cariño de sus superiores y subordinados a lo largo de sus años de servicio.

Su trayectoria profesional se ha visto vinculada muy estrechamente con la faceta económica de la Armada. Tiene la Especialidad Económica-Legal por el Centro de Estudios Superiores de Intendencia

de la Armada (CESIA). Cuenta también con los cursos de Técnica Contable y Contractual, por el Ejército del Aire. Curso de Mando y dos Cursos de Gestión Logística realizados en la Escuela de Guerra Naval. Curso de Alta Gestión, por el CESEDEM y Curso Superior de Control Presupuestario y Gestión, por la Cámara de Comercio.

Sus destinos en el Cuartel General llevan una trayectoria muy paralela a la de la Intendencia General desde 1977, hasta el momento actual en que ésta ha pasado a denominarse Dirección de Asuntos Económicos, para homologarse a la estructura del Ministerio de Defensa: «A lo largo de mi vida profesional he conocido importantes cambios en la estructura orgánica de la Armada; desde cuando se llevaba la Ordenación General de Pagos, como Ministerio de Marina, hasta su planteamiento» actual, más acorde con la Administración General del Estado», nos comenta el Coronel Albarracín.

Personal y profesionalmente se considera un hombre afortunado, puesto que, «siempre he contado con la confianza de mis superiores resaltando a los últimos Generales don José Quijano (q.e.d.), don José María de Lara y sobre todo al actual, don Manuel Touza. Además de haber visto cumplida la orientación escogida para mi vida profesional dentro de la Armada, puesto que he podido profundizar en mi formación y poner esos conocimientos al servicio de los destinos por los que he pasado en estos años».

Con relación a su actual destino dentro de la DAE, el Organó Auxiliar de Dirección, el Coronel Albarracín nos explica: «A este OAD le corresponde despachar los asuntos que no son de la específica competencia de ninguna de las Subdirecciones de la DAE, y se compone de: Secretaría, Sección de Coordinación Económica, Sección de Contratación y Sección de Asuntos Generales. Tenemos también la Subcaja Pagadora bajo nuestra Dirección».

Para conocer mínimamente el desarrollo de este importante destino, recorreremos cada una de estas Secciones y extraemos unas líneas muy generales sobre sus cometidos respectivos:

La Secretaría, además de las funciones que le son propias ejerce la Jefatura del Detall y de los servicios de régimen interior.

La Sección de Coordinación Económica, actúa como órgano de apoyo económico-administrativo y desarrolla las actividades conducentes a la administración de los recursos financieros asignados a la DAE, actuando como Sección Económica de dicha Dirección.

Esta Sección, a cuyo frente se encuentra el Teniente Coronel de Intendencia José María Pardo Zapata está suficientemente dotada de personal y material para llevar a cabo su misión, consistente fundamentalmente, en la tramitación y control de los recursos asignados al servicio 17, así como de las Dietas de Comisión de servicio y Pluses de toda la Armada.

La Subcaja pagadora a cuyo frente de encuentra el Capitán de Corbeta Francisco Layunta Beltrán, entró en funcionamiento el 1 de julio de 1994. Se trataba de «aliviar» en sus funciones a la Subcaja Pagadora de la JUCEN. Por consiguiente, a partir de la citada fecha, la Subcaja Pagadora de la DAE está obligada a prestar apoyo a la JAL, DEPER y otros Organos del Cuartel General de la Armada.

Independientemente de lo anterior se lleva el control mecanizado y tramitación de todos los Anticipos de Pagas solicitados por el personal civil contratado al Servicio de la Armada.

El personal auxiliar de la Sección Económica, está bajo la dirección del Subteniente Angel Jiménez Gu-

tiérrez, jefe de la Oficina quien nos comenta que la camaradería y armonía es la nota que impera en la oficina, tanto en las relaciones con los distintos Jefes como entre sí. El Coronel Albarracín tiene como norma prioritaria en las relaciones de trabajo que el personal esté satisfecho y contento en el destino y cuenta con el apoyo permanente de los diferentes Jefes de la Secciones.

En esta Oficina se simultanean el trabajo se la Sección Económica con el de la Subcaja Pagadora y todo el personal tiene conocimiento suficiente, del que desarrollan sus compañeros, a fin de hacer compatible los permisos reglamentarios con el funcionamiento de la oficina.

El Sargento Escribiente Francisco

Armada y el Ministerio de Defensa y trasladando a dicho Organismo todos los datos que a la contratación se refiere.

Igualmente redacta un informe anual que es remitido para su estudio y análisis a las diversas Autoridades de la Armada y al Director General de Asuntos Económicos.

La Sección de Asuntos Generales, a cuyo frente se encuentra el Comandante de Intendencia Antonio Anasagasti, tramita y supervisa los expedientes de pagos indebidos, las revistas de inspecciones administrativas, tanto las ordinarias como las de carácter extraordinario que se efectúen por orden del mando y todos aquellos asuntos que no correspondan expresamente a otros órganos de la DAE.



Auxiliando a los Jefes mencionados se encuentran destinados en la Sección Concepción, y José Fernando Independientemente de lo expuesto, que expresa el trabajo diario que desarrolla el OAD de la DAE, existen otros muchos asuntos que por la especial personalidad del Coronel Albarracín, son resueltos por éste,

existiendo pocas dependencias del Cuartel General de la Armada que no hayan acudido a él en demanda de asesoramiento en las más diversas cuestiones, tanto de carácter oficial como particular.

Como destino acumulado el Coronel Albarracín es también Tesorero del Fondo de Atenciones Generales de la Junta Delegada del Cuartel General de la Armada.

Desde estas páginas agradecemos tanto al Coronel Albarracín como a todo el personal de la OAD la amabilidad con que nos han abierto las puertas de esas complejas responsabilidades, poniendo al alcance de todos un peldaño más en el conocimiento de nuestra Institución. ☒

Jiménez Macías es el Segundo Jefe y el más «novato» de la Oficina. Completan la plantilla las Funcionarias Pilar, Pili e Inma, de ellas nos comenta el Subteniente Jiménez Gutiérrez, que no hagamos caso de sus «quejas» pues él se siente muy querido por todos. La verdad es que el trabajo se lleva al día: escritos, informes, cuentas justificativas, expedición de documentos contables, liquidaciones, archivos, etc.

La Sección de Contratación, al frente de la cual se encuentra el C. C. José Cuevas, lleva a cabo, transmite y coordina las instrucciones y disposiciones referentes a la contratación, organiza y mantiene actualizado el Registro de Contratación de la Armada, siendo el enlace entre la

LA ETEEA



Traemos hoy a nuestras páginas a la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada (ETEAA) y algunas de las actividades desarrolladas en la misma a lo largo del primer semestre del presente año.

IMPOSICION DE CONDECORACIONES Y ENTREGA DE DIPLOMAS

El 23 de febrero, en uno de esos días de sol y calma de las Rías Bajas gallegas, en el Patio de Armas de la ETEA, con la mar al fondo y nobles edificios alrededor, forma el Batallón de Alumnos de la Escuela.

A las doce y treinta horas de la mañana es recibido el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Gabriel Portal Antón, por el Capitán de Navío Comandante de la Escuela, José Luis Guitart Vadillo. Rindiéndosele a continuación los Honores de Ordenanza, por parte del Batallón, «Arma Presentada y Marcha de Infantes y quince Salvas de Cañón».

Pasada revista a la Fuerza, el Almirante saludó a las autoridades civiles, eclesiásticas y militares presentes, entre las que se encontraban el Obispo de la Diócesis, el Alcalde de la ciudad, el Decano de los Jueces, el Rector de la Universidad, el Director del Centro de Transfusiones de Sangre de Galicia, el Comisario Jefe de la Policía y una nutrida representación del Cuerpo Consular, con su Decano al frente. Por el estamento militar, el General Jefe de la BRILAT, el Comandante Naval de Vigo, el Delegado de Defensa y el Jefe de la Guardia Civil.

A continuación tuvo lugar la lectura de las Leyes Penales. Terminada ésta el Director del Centro de Transfusiones de Sangre de Galicia, Roberto García, hizo entrega del «Diploma de la Solidaridad» al Almirante Portal, en reconocimiento por las altruistas donaciones efectuadas por personal de la Armada, con especial mención a la ETEA. Asimismo hizo entrega de idéntico Diploma al Capitán de Navío Director del Centro, por ser éste el de mayor número de donaciones, doscientos once por mil, a lo largo del año.

Entre las condecoraciones impuestas cabe destacar la de don Adriano Marqués de Magallanes,

Decano del Cuerpo Consular en Vigo; la del Capitán de Navío Fernando Cominges Molins, ex-Comandante Director de la misma, y la del Capitán de Fragata Ayudante Mayor de la ETEA, Carlos Sande Amor.

El Almirante Portal Antón, en su alocución, destacó que se trata de «una entrañable ceremonia de premio a la dedicación, de agradecimiento a la devoción y que no por rutinaria y reiterativa debemos considerar menos profunda y señalada». Tuvo palabras muy especiales para don Adriano, del que dijo que «la Armada ha encontrado siempre esa colaboración puntual, ese estar disponible en el momento oportuno, esa aparición en el mo-



mento apropiado para solucionar el difícil problema».

Cerró su alocución dando las gracias de forma especial al Director y componentes del Centro de Transfusiones de Sangre de Galicia por su diploma de reconocimiento a la Armada en general y a la ETEA en particular, por la especial aportación de donantes de sangre.

Con el Himno de la Armada y el desfile del Batallón se dio por terminado este acto castrense. A continuación se sirvió una copa de vino español en honor de los condecorados. En ella don Adriano Marqués de Magallanes, pronunció unas emotivas palabras en su nombre y en el de todos los condecorados que recogemos:

Excmo. Sr. Capitán General Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.

Almirante:

Hoy tengo la difícilísima tarea de agradecer, en nombre de mis compañeros y en el mío propio, el altísimo honor de haber sido distinguidos con el lenguaje de vuestros símbolos.

La Marina Española ha querido a través de su Almirante, don Gabriel Portal Antón, con una generosidad sin límites, acercarnos a las esencias de los valores que encierran vuestras distinciones. Gracias, mil gracias, almirante.

Vigo, Galicia y España entera quieren y aman a su Marina, que ha sabido siempre sentar sabio magisterio en la paz y proezas sin par, en la sagrada defensa de nuestra Patria.

Donde está un marino está el símbolo del honor y de la disciplina, todo un estilo de vida, bajo los auspicios de la austeridad, austeridad ejemplar, en unos momentos de profunda crisis de los bienes espirituales.

Almirante: Vigo siente esta Escuela de Transmisiones y Electrónica –la E.T.E.A.– como cosa propia y muy querida, donde están saliendo promociones de jóvenes con una alta preparación técnica y humana, y todos somos conscientes de lo que esto significa para nuestra juventud, abriéndoles horizontes de trabajo y de esperanza.

Vigo tiene la urgente obligación de poner en marcha, a través de sus insituciones más genuinas, el gran homenaje de gratitud y admiración a la Marina Española y a su Escuela de Transmisiones, la ETEA.

Gracias.

ENTREVISTA AL COMANDANTE DIRECTOR

Charamos con el Capitán de Navío **José Luis Guitart** que desde el día 29 de Septiembre de 1995 dirige este Centro de Enseñanza, quien nos comenta que la ETEA no es algo nuevo para él ya que en ella realizó los cursos de Aptitud y Especialidad de Comunicaciones y fue profesor durante algo más de tres años.

Esto le permite tener una visión de la Escuela, con cierta proyección en el pasado y por ello una referencia comparativa.

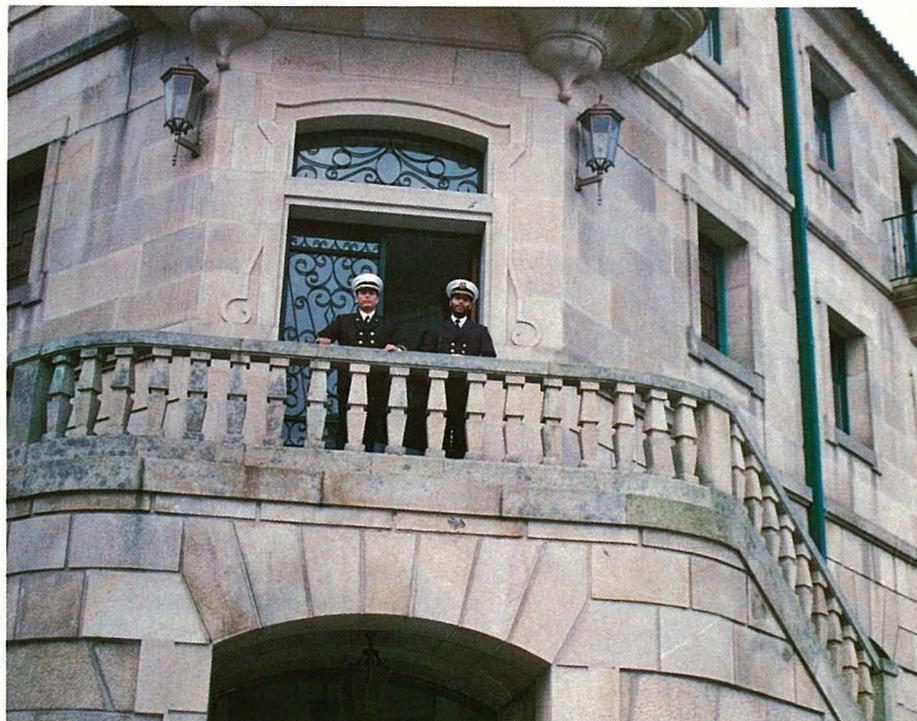
Ha encontrado alguna diferencia entre su época de profesor y la actual de director, las más notables son, la ampliación de las funciones de la ETEA, que se han visto aumentadas al asumir la formación de los militares de empleo en la clase de Marinería Profesional.

En este sentido el C. N. Guitart nos comenta que la ETEA ha pasado por diferentes etapas que marcaron su transcendencia en los ámbitos civil y militar; fue un Centro con una base de enseñanza eminentemente técnica, para pasar a otra, básicamente técnica-operativa en la que se ha procurado mantener aquella base y dedicar su esfuerzo a la formación militar, marinera y técnica del personal que se incorpora a la Armada desde la vida civil.

Piensa el Comandante que la ETEA se enfrenta a una papeleta ilusionante, pero complicada, pues significa un cambio en la mentalidad de la Escuela, cambio al que se podrá hacer frente con garantías, ya que está integrada por militares.

Nos comenta el C. N. Guitart que si bien ha disminuído el número de alumnos, con relación a épocas pretéritas, no lo ha hecho el número de cursos a impartir.

En cuanto a las relaciones de la Escuela con el estamento civil, son profundamente cordiales y permanentes, manteniéndose una cons-



tante colaboración con la Escuela de Ingenieros de Telecomunicaciones. Existe un convenio del Ministerio de Defensa y la Universidad de Vigo, que se desarrolla por un acuerdo entre ésta y la Zona Marítima del Cantábrico, siendo las relaciones cada vez más intensas entre la ETEA y aquella.

Sobre la presencia de la mujer en la Escuela, nos comenta el C. N. Guitart, que no se nota; aunque indudablemente se ve, es el personal que da menos problemas, pues cumple perfectamente con sus obligaciones, en los estudios marchan muy bien, en general, y su integración no ofrece ninguna dificultad.

También destaca la ETEA por su altruismo en donación de sangre.

En relación con los buques de la Armada, nos dice el C. N. Guitart que se aprovecha para visitarlos, siempre que es posible, tanto si atracan, o fondean en la ría de Vigo, como en la de Pontevedra, lo que permite conocer los equipos más modernos.

Las relaciones con el Ejército son inmejorables, especialmente con la Brigada Ligera Aerotransportada (BRILAT) ubicada en las proximidades de la ETEA, tanto a nivel personal, como militar. Existe una colaboración permanente y se utiliza su campo de tiro para adiestramiento de los alumnos y la dotación.

La ETEA cuenta con buenas instalaciones deportivas que ofrecen la posibilidad de llenar horas de ocio al personal. Estas instalaciones son utilizadas asimismo por la Guardia Civil y la Policía Nacional y se abren en el tiempo libre para uso de la sociedad viguesa, especialmente la que vive cerca de la ETEA utilizándose con mucha frecuencia para organizar partidos de fútbol, entre personas de todas las edades.

La vela es otro deporte al que se le presta atención; la Comisión Naval de Regatas de El Ferrol ha puesto a disposición de la ETEA el «Sirius I», lo que permite participar en regatas y campeonatos que se celebran en las proximidades.

Un tema puntual, pero interesante, es la colaboración de la Escuela con la Armada tailandesa en la formación técnica de Oficiales y Suboficiales que han de embarcar en el portaaviones construído por la Empresa Nacional Bazán.

También en la ETEA se imparte un Curso Conjunto de Comunicaciones, organizado por el EMACON, con la participación de los tres ejércitos y de la Guardia Civil, con la idea de impartir enseñanzas de Procedimientos comunes y sobre todo para actualizar a los oficiales Especialistas en el campo de las Comunicaciones Conjuntas y de la OTAN.

Además de los alumnos tailandeses, que en este caso realizan un

curso específico, todos los años se incorporan a la ETEA Oficiales extranjeros, que realizan el Curso de Electrónica; como un alumno más, excepto en las materias clasificadas. Este año estudian dos Oficiales marroquíes, un tunecino y un nicaragüense.

Los primeros encuentran, al principio, la dificultad del idioma, que ven en un tiempo relativamente corto.

Estos Oficiales suelen venir solos, aunque a veces lo hacen con sus familias.

CHARLA CON ALGUNOS ALUMNOS

Lo hacemos en primer lugar con los Cabos 1º de las distintas especialidades.

Victor M. Castro López es Cabo 1º Electrónico, natural de El Ferrol, ingresó en la Armada el 26 de abril de 1995 y realizó en la ETEA un curso de dos meses, como Militar de Empleo en la ETEA y embarcó en la Fragata «Asturias», en ella desempeñó una comisión de cuatro meses y medio en Yugoslavia, que llevó bien, y luego volvió a la Escuela a realizar un curso de seis meses, y ya como Cabo 2º volvió a embarcar en la «Asturias», con la que desempeñó una nueva comisión de cuatro meses en el Adriático; esta vez se encontró mejor.

Nos confiesa que entró en la Armada, un poco a la ventura, se ha dado cuenta que le gusta y le va bien. Cuando termine el curso le gustaría volver a embarcar en la «Asturias», pues guarda muy buen recuerdo del barco y además está cerca de casa.

Antonio Regueiro Sanjuan, nacido en Vigo, se casó hace un mes. Su primer destino fue en la fragata «Andalucía», luego pasó a la «Asturias», guarda un recuerdo muy cariñoso de la primera, aunque confiesa que en las dos estuvo bien y no le importaría volver a esta última. Se encuentra muy a gusto en la ETEA, al lado de su casa.

Teresa Torrejón Prián, es de San Fernando, y ha estado embarcada en diferentes unidades. Su primer buque fue el patrullero «Atalaya», de allí pasó a la fragata «Asturias» y más tarde a la «Victoria». En el «Atalaya» cubrió una campaña de vigilancia por el Cantábrico.

Nos confiesa que se quedó con ganas de ir a Yugoslavia. En la «Victoria» participó en varias maniobras en el norte de Europa. Está contenta, pues ha seguido lo que era su vocación, su familia no lo veía con buenos ojos, «al principio, casi me matan», dice sonriente, «pensaban que estaba loca». Su padre quería que estudiase Derecho, «pero me gustaba esto y estoy aquí», nos dice que no se ha arrepentido y hoy su familia lo acepta.

José M. Alvarez Carvajal, nació en Avilés, Asturias, su primer destino fue la fragata «Cataluña», de la que guarda muy buen recuerdo pues había muy buena gente. Luego pasó a la «Asturias», donde encontró a muchos compañeros y estuvo

muy a gusto. En las dos fragatas desempeño comisiones en Yugoslavia y ha participado en muchas maniobras en el Mediterráneo.

Se ha casado hace poco. Nos confiesa que le gusta la milicia y aunque al terminar Selectividad empezó a estudiar Ingeniero Industrial, decidió ingresar en la Armada y aprovechó la primera oposición para entrar. «Aquí estoy muy a gusto», nos dice.

José María Novas Blanco, es natural de Pontevedra y para él fue un cambio muy brusco pasar de la Legión, en la que estuvo un año y medio, a la Armada; fundamentalmente en lo relativo a los estudios, pues la disciplina la tenía plenamente asumida.

Estuvo embarcado en la fragata «Cataluña» diez meses y luego en el «Patiño». Nos comenta que el Segundo Comandante, el C. F. Luis Sánchez Feijó-López, es Caballero Legionario Honorífico. Guarda muy buen recuerdo de la dotación.





Pedro Hermosa Castillo, nació en Santander y antes de ingresar había hecho ya el Servicio Militar obligatorio en la Armada, concretamente en la fragata «Asturias». Se presentó a las pruebas de ingreso de Militar de Empleo y formó parte de su primera promoción.

Realizado el curso de la ETEA pasó destinado a la fragata «Andalucía», en la que estuvo dos meses en Escocia. De regreso a España tocaron el puerto de Brest. Posteriormente volvió a la ETEA siendo destinado a la dotación de quilla del «Patiño» al terminar el curso. En este buque realizó las pruebas de mar y participó en el ejercicio «Alberguex» en el que tuvieron que aprovisionar a once buques, entre ellos la fragata «Asturias». Confiesa que el barco del que guarda mejores recuerdos es el «Patiño».

ENTREVISTA A UNOS SARGENTOS

Emilio López Carreño, cartagenero, lleva siete años en la Armada y dentro de treinta días espera salir escalafonado en la Escala Básica de Suboficiales, nos confesaba. Está ca-

sado, tiene un hijo y su mujer está esperando otro. Piensa que se está bien en la ETEA y considera que el año pasado en la Escuela de Suboficiales fue más duro; «aquí se hacen temas de la especialidad y esto es algo que se lleva en la sangre», nos confiesa.

Espera volver a Cartagena, a algún barco de superficie, pues estuvo dos años en las corbetas «Diana» y «Cazadora», lo que fue para él una buena experiencia. Perteneció a la séptima promoción de los VITE's.

Juan José Urbaneja Nogales, es de Burgos, está casado y tiene una hija. Lleva siete años en la Armada y también es VITE. Ha estado destinado en corbetas, fragatas, y el portaaviones. El mejor recuerdo lo tiene de las corbetas. Estuvo en la guerra del golfo a bordo de la «Cataluña» y tiene palabras muy cariñosas para sus compañeros. Le gustaría pasar destinado a la Zona Marítima del Cantábrico.

Manuel Molina Lozano, procede de especialista, estuvo seis años de Cabo I^º, vive en Rota y está casado y sin hijos. Estuvo destinado en el T/A «Aragón» y siempre se ha encontrado muy a gusto. Desea ir destinado a Rota, pues su mujer trabaja y éste le condiciona.

Vicente Torres Marco, es valenciano, y como alguno de sus compañeros procede de VITE; lleva cinco años de servicio. Estuvo en las corbetas «Cazadora» y «Descubierta» y cree que ahora cambiará de zona aunque volvería a embarcar encantado en cualquiera de ellas.

ALUMNOS EXTRANJEROS

Como ya comentábamos, en la ETEA estudian la especialidad una serie de alumnos extranjeros. Tuvimos ocasión de charlar con todos ellos y éstas son sus impresiones:

T. N. Juan Francisco Gutiérrez Espinoza, de Nicaragua, lleva nueve meses en España y la conocía de una visita anterior. Piensa que el curso le ha servido mucho para perfeccionar sus conocimientos técnicos y lo considera muy útil. Nos comenta que la Armada nicaragüense tiene una tecnología diferente y aquí, en la ETEA, se adquiere una buena base que permite hacer frente a las nuevas técnicas.

Ha venido sin la familia y mantiene muy buenas relaciones con el resto de los Oficiales, que le han prestado todo su apoyo, estrechando las relaciones humanas. En España ha podido conocer todo aquello que le explicaron en la escuela, cuando era niño.

Tiene una impresión muy positiva de todos los Jefes de la Armada que ha tratado. Desearía que se mantuviesen los cursos, ya que existe un vínculo con España que conviene estrechar. El es el primer oficial que viene de la Fuerza Naval nicaragüense y el segundo de las Fuerzas Armadas de su país.

El **T. N. Said Goumari** es marroquí y se encuentra muy contento de haber sido seleccionado para el curso, y de los momentos pasados en la ETEA. El tiempo le ha resultado muy corto y la estancia ha sido muy provechosa, en primer lugar en el plano profesional. La ETEA le ha dotado de una base de conocimientos muy sólida que le ha permitido afrontar cualquier dificultad que se le pueda presentar en su vida a bordo o en tierra.

También le ha servido como instrumento muy útil para aprender una lengua que nunca había hablado.

En un segundo plano, y refiriéndose a las relaciones humanas, nos comenta que tanto el Comandante como los profesores y compañeros



siempre han estado a su lado para ayudarle, asistirle y aconsejarle, hecho que le ha marcado profundamente.

Le gustaría poder volver para aprovechar mejor la tecnología y calidad de la enseñanza del curso que se les ha impartido. También le apetecería embarcar en una fragata para practicar todo lo que ha visto y aprendido en teoría.

El **T. N. Hassan Amrani Maghraoui**, también marroquí, se encuentra muy a gusto. Piensa que la gente es muy buena y está contento con lo que se hace, «es perfecto», nos dice. Se encuentra encantado en España y piensa que hay mucho compañerismo, todo el mundo ayuda. Nos comenta que Vigo es una buena ciudad y ha estado en Madrid y El Ferrol, ciudades que le gustan mucho también. «No hay tiempo para aburrirse, hay mucho que estudiar», termina diciéndonos.

El **T. N. Hosmi Sorguti** es tunecino y habla muy bien español. Nos comenta que siguió un curso en el Centro Cultural de España, en Túnez; aunque piensa que aprendió nuestro idioma en España, en una Facultad. Pasado el primer nivel vino al curso, y aquí fue donde consiguió entender y escuchar, lo que resultó duro los dos primeros meses. Gracias a Dios, no tuvo problemas con las notas. Ha sido muy buena la colaboración de los Oficiales, que le han ayudado mucho, sobre todo en la Residencia.

Durante su estancia ha visitado algunas ciudades y ha conocido las costumbres y manera de vivir en España y sobre todo en Vigo.

Considera que el curso es muy interesante, con los tres primeros meses muy intensos. No tuvo proble-

mas, pues es el número uno de su promoción. Su mayor obstáculo lo constituye el idioma, ahora ya al final del curso se encuentra mucho mejor.

Después de las vacaciones de Navidad trajo a su familia, y su hija que tiene casi tres años habla ya muy bien español, su mujer ve la televisión y lee los periódicos.

Reconoce que todo el mundo le ayuda y excusa sus errores, nos dice que el Almirante Portal, Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, ha charlado con ellos siempre que ha venido a la ETEA. El lo recuerda porque fue la primera vez que habló con un Almirante.

Para terminar nos dice muy serio: «Muchas gracias a España por darnos la posibilidad de aprender un idioma que hablan trescientos millones de personas y también a la Armada por su colaboración en el día a día, tanto de los Oficiales, como de los Suboficiales; todos me han ayudado a salvar los problemas del idioma». ✂

CHARLA CON UN VETERANO



Don Germán Collezo Cameselle, Secretario del Director, nos comenta que el 26 de enero de 1960 se incorporó a la ETEA, era entonces su Comandante el C. N. Alvarez Ossorio y de Carranza; en total ha conocido trece Directores.

Nació junto a la entonces Base Naval de Ríos, sobre lo que posteriormente se constituye la ETEA, y nos comenta cómo, en su niñez, cuando iba al colegio, le dejaban pasar por dentro de la base, cuando la mar es-

taba baja, por debajo de un pantalan de madera, hoy convertido en muelle.

Ya en la Secretaría de Dirección participó en la adquisición de terrenos para ampliación de la Escuela.

Nos dice don Antonio que «su vida ha sido normal, hizo el Servicio Militar en la Comandancia de Vigo en los años 1956-58, en el Detall de Reclutamiento, a las órdenes de un gran profesional.

Cuando se licenció empezó a trabajar en la vida civil, hasta que se publicaron cinco vacantes de auxiliar administrativo en la ETEA, se presentó y aprobó; incorporándose a su actual destino en la Comandancia-Dirección.

Ha conocido a todos los Mandos actuales, cuando hicieron la especialidad de Teniente de Navío.

Está casado y tiene dos hijos que son Funcionarios del Estado y está en posesión de dos Cruces del Mérito Naval.

Nos comenta don Germán el cambio tan grande que ha representado para su trabajo la fotocopiadora, el ordenador y la máquina de escribir eléctrica. «Antes todo era mecánico», aunque él se siente de la «vieja guardia» y sigue usando su antigua máquina.

RICARDO TORRES QUIROGA

Habiendo transcurrido casi un año del fallecimiento de D. Ricardo Torres Quiroga, y habiendo quedado interrumpidas varias entrevistas mantenidas con él por el Col. Catalán, éste me solicitó unas líneas resumen sobre su persona basándose en mi amistad con el fallecido.

D. Ricardo, como todo el mundo le llamaba, era cuando le conocí en 1983, un respetable anciano de muy buena salud física y mental, pues falleció en agosto pasado a los 92 años sin haber padecido de nada, lo cual demuestra que lamentablemente también se muere de buena salud.

Era Oficial de la Armada, Capitán de Fragata honorífico. Esto de honorífico puede sonar un poco a algo no auténtico o poco valorable, aunque yo más bien creo que es algo que se sale de lo normal, algo extraordinario que excepcionalmente concede la Armada en reconocimiento a alguien que ha dado sobrada prueba de su valía personal y meritoria labor desarrollada, precisamente, en prestigio de la misma Armada. Fue un abanderado de ésta en la vida civil, amaba a la Armada entrañablemente en el permanente recuerdo de sus compañeros y Jefes, gozaba con un Escalafón en sus manos, del que desgranaba recuerdos lejanos y experiencias directas con Oficiales que luego fueron Almirantes y siempre queridos Jefes.

De modestos orígenes tudenses y difíciles comienzos en la vida, nacido a principios de siglo, fue en 1923 cuando ingresó en la Escuela de San Fernando para salir Condestable dos años después, con el número uno de su Promoción. Prestó servicios a bordo de muchos barcos, acumulando experiencia y multitud de anécdotas que reflejan la pequeña historia de entonces, hasta que también con el número uno y tras los Cursos de Transformación correspondientes, obtuvo su nombramiento de Oficial en 1945 llegando hasta Capitán de Corbeta en 1956, donde entonces las Leyes permitían, retirándose en 1965 y alcanzando el grado honorífico de Capitán de Fragata en 1983.

Sus últimos destinos en tierra estuvieron relacionados con Vigo, siendo



Segundo Comandante de la Comandancia de Marina y Secretario de la ETEA, a las órdenes directas del que después sería también Honorífico, Contralmirante Alvarez-Ossorio, primer Comandante-Director de esta Escuela, de cuyos años fundacionales recordaba D. Ricardo hechos notables que ya desde entonces prestigian este centro docente de la Armada ante la ciudad de Vigo, con cuya Universidad hoy día existe un reciente Acuerdo de Colaboración bajo el que se practican actividades de mutuo interés, enmarcadas precisamente en la Cátedra Alvarez Ossorio.

Simultáneamente, por aquellos años, estudiaba por libre la carrera de Derecho en la Universidad de Santiago, llegando después a ejercer la abogacía en Vigo durante unos cuarenta años.

Es entonces cuando alterna el ejercicio de su Profesión de abogado con el de Oficial de Marina desempeñando cargos públicos en diversas entidades oficiales de Vigo, ciudad a la que se entregó desde sus distintos puestos en las administraciones civil y militar, destacando siempre por su buen hacer y labor humanitaria en favor de los más necesitados, dejando un buen recuerdo en cuantos ámbitos vigueses actuaba, contribuyendo así al prestigio de la Armada.

Desempeñó cargos como el de Secretario del Consorcio de la Zona Franca, en cuya época se produjo la llegada de Citroën a Vigo, siendo uno de los principales impulsores para que dicha empresa se asentase en la ciudad. Fue uno de los promotores de

la Formación Profesional con la creación de las Escuelas Obreras. Luego fue Director de la Escuela de Artes y Oficios. También ejerció el cargo de la Jefatura Provincial de Pesca.

Como escritor contribuyó largos años en la prensa local a dejar muy alto el nombre de la Armada en sus innumerables artículos, así como a reflejar, de forma sencilla y amena, muchísima historia local, tanto de Vigo como de Tuy, como testigo fiel de esa pequeña historia, la historia de antiguas fotos sepías. Recientemente había publicado un libro que bajo el premonitorio título de DESPEDIDA recogía múltiples anécdotas y vivencias de su dilatada vida.

D. Ricardo, nacido en Tuy a primeros de siglo, donde entre juegos infantiles a la sombra de la colina de piedra, entre correderas, callejas y pasadizos medievales, sintió su temprana vocación marinera contemplando a los marineros del antiguo «Cabo Fradera» en el Miño.

D. Ricardo, Hijo Predilecto de Tuy, en septiembre 94, casi un año antes de su despedida de este mundo. El Excelentísimo Ayuntamiento de Tuy tuvo a bien honrarle con el título de Hijo Predilecto en acto solemne celebrado en el Ayuntamiento de esa ciudad, antigua capital de Galicia, con la que siempre estuvo vinculado a pesar de su temprana ausencia, para dedicarse a la Armada.

También Hijo Predilecto es algo honorífico, graciable, no concursable reglamentariamente, pero precisamente por ello, y más aún si cabe, sólo reservado a los mejores.

Fue una gran satisfacción haberle conocido en Tuy, como Comandante del «Cabo Fradera», para continuar con su amistad aquí en Vigo, años después en la ETEA como Profesor y Jefe de Estudios.

D. Ricardo, hombre íntegro, noble y bueno, se despidió de nosotros hace casi un año y ahora sólo queda su recuerdo, un recuerdo ejemplar.

José G. Martínez Ratero

— Capitán de Fragata —

IN MEMORIAN

La muerte es quizás una de las mayores contradicciones con las que el hombre se enfrenta.

Es algo que algún día llegará para todos y sin embargo nos parece que carece de sentido, mirándolo desde un nivel humano. La aceptamos como concepto abstracto, nos afecta cuando se trata de conocidos o amigos y nos duele profundamente en el caso de familiares próximos. Pero hay una situación en la que no encontramos explicación y es cuando la muerte se produce por un acto terrorista,

El asesinato premeditado e indiscriminado de las personas, por el sólo hecho de matar, carece de todo sentido, sólo los criminales sin piedad podrán encontrar justificación a tal acto.

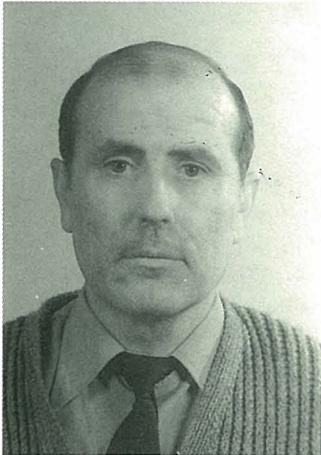
Esta vez las víctimas han sido seis compañeros nuestros que regresaban a su casa tras su jornada laboras; ellos desde el cielo posiblemente se pregunten el por qué de su muerte; aquí en la tierra, sus familias y con ellos todos

los españoles, seguiremos sin entender la sin razón de su asesinato.

Sabemos que éste no quedará impune, como sabemos que la memoria de nuestros compañeros será siempre recordada con profundo cariño por todos los que integramos la Armada.

Sólo queda hacer una última petición, que elevemos nuestros corazones a Dios y recemos una oración por su eterno descanso. Es éste el mejor homenaje que podemos rendirles.

En nuestra visita al Parque de Automóviles quisimos recoger, aunque fuese brevemente, la opinión de algunos mandos y compañeros sobre todos y cada uno de los fallecidos en el atentado. Nuestra intención era rendirles un pequeño homenaje, lleno de cariño a través de su recuerdo, ya que ellos siguen vivos en el corazón y en el pensamiento de todos.



**MARTIN ROSA
VALERA**

Era natural de Mancha Real, provincia de Jaén. Estaba casado con Lucía Romero Jimeno y tenía tres hijos: Diego Martín, María Dolores y Antonio José. Causó alta en el Parque el año 1975 y estaba destinado como Conductor en el CESEDEN. Le fue concedido a título póstumo la Cruz del Mérito Naval con Distintivo Amarillo.

Sus Jefes nos comentan

que en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) le han dedicado una placa, dando su nombre a un patio donde se aparcan los vehículos, con la siguiente inscripción: «Plaza del Conductor Martín Rosa».

Era uno de los conductores que su destino era fuera del Parque, pero el poco tiempo que pasaba en él, cuando recogía el vehículo para dar el servicio y cuando lo dejaba al mediodía, era suficiente para conocer su bondad.

El Jefe del Parque nos comenta que prueba de ese buen hacer fue el homenaje que se le rindió en el CESEDEN, con la presencia de todo su personal, desde el Teniente General hasta el soldado y marinero, con un recuerdo hacia su persona que ponía los pelos de punta.

Guillermo López Aparicio, compañero suyo, opina que se trataba de una persona extraordinaria y muy querida, como

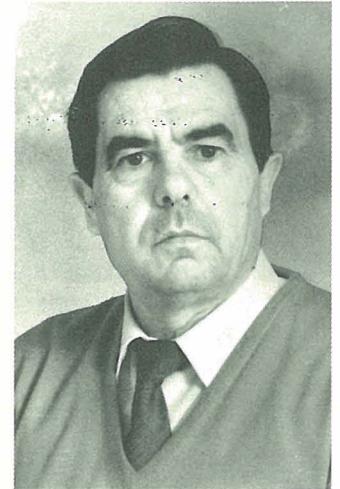
prueba aporta el hecho antes reseñado de la dedicación de una Plaza en el CESEDEN a su nombre.

Pensaba con frecuencia en su jubilación y comentaba este hecho con sus compañeros, pues tenía como proyecto retirarse a vivir a su pueblo.

**MANUEL
CARRASCO
ALMANSA**

Era natural de Almadén, provincia de Ciudad Real, estaba casado con Fuensanta Rodríguez López y tenía cuatro hijos: Joaquín, que trabaja en el Parque, Manuel, Pilar y Juan Francisco.

Mecánico conductor, había ingresado en la Armada en el año 1977, pasando destinado al Parque nº 3 de Cádiz. Se encontraba en posesión de una Mención Hono-



rífica sencilla y la Cruz del Mérito Naval con distintivo Amarillo que le fue concedida a título póstumo.

Nos comentan sus Jefes que era una excelente persona y estaba destinado en Servicios Generales, en la distribución de los servicios de sus compañeros. Cuando hacía falta, realizaba las Comisiones de Altas Autoridades, normalmente extranjeras.

Guillermo López Rodríguez nos dice que,

como conductor y como persona, era extraordinario y muy querido por todos, «todo lo que se diga de él es poco», nos dice; y su hijo, que es conductor del Parque, es también una excelente persona,

Vicente Güemez Cortaza piensa de él que fue un magnífico compañero y un gran cumplidor de su deber. Vino de la Factoría a Servicios Generales. Era una persona tranquila y de carácter apacible.



FLORENTINO LOPEZ DEL CASTILLO

Era natural de Aravaca, provincia de Madrid; ingresó en la Armada el año 1969 y le ha sido concedida la Cruz del Mérito Naval con distintivo Amarillo a título póstumo.

Estaba casado con Encarnación Gallego y tenía siete hijos: Eleuterio, Olga, Encarnación, Florentino, Jorge, Eduardo y Veránica.

Para sus Jefes se trataba de un excelente conductor y una magnífica persona, amable y extrovertido, era un técnico de primera clase. Gran conversador, enamorado del fútbol y «forofo» del Atlético de Madrid.

Guillermo López Aparicio nos comenta que era un compañero muy bueno y que sus siete hijos son todos extraordinarios, piensa que era una persona humilde y excelente. Ayudaba a los marineros a sacar el carnet C de conducir,

Siempre estaba dispuesto a hacer algún servicio y daba gusto mandarle, porque nunca ponía una mala cara.

FELIX RAMOS BAILON

Causó alta en el parque en el año 1980 y estaba en posesión de una Cruz del Mérito Naval de Tercera Clase y una Mención Honorífica Sencilla, habiéndosele concedido la Cruz del Mérito Naval con Distintivo Amarillo a título póstumo. Estaba casado con Rosa Campos y tenía tres hijas: María Rosa, Yolanda y Mónica.

Oficial de Arsenales, trabajaba en los talleres. Sus Jefes nos cuentan que se trataba de una persona muy sociable y un buen compañero «era un auténtico manitas que arreglaba todo lo difícil y todo aquello que sus compañeros le encargaban». Hombre amable por naturaleza, se llevaba bien con todos y para todos tenía una sonrisa y un gesto cariñoso. Le



gustaba solucionar mil problemas y siempre se encontraba dispuesto a servir a los demás,

Julio Sánchez Blázquez y Claudio Caamaño y Montiel comentan sobre Félix que llevaba con orgullo en la solapa el distintivo de la Cruz del Mérito Naval, que le había sido concedida.

Entró en la Marina, aunque nunca había oído hablar de ésta y, en su opinión, fue lo mejor que le pudo suceder, nos comentan sus dos compañeros. Consideran como su virtud principal el estar siempre dispuesto a hacer lo que fuera por lo demás. Lo mismo arreglaba una patilla de gafas que la parte más compleja de un coche. Su saludo diario era «¿hay algo para mí? «Ese era Félix», nos dice.

Manuel Cubero piensa de Félix que era un magnífico profesional y una excelente persona. Atento siempre a ayudar en lo que hiciera falta. El se encontraba entre su grupo de amigos que siempre desayunaban juntos,

Carlos Caridad Mota piensa que fue un gran compañero, siempre atento a solucionar los problemas. «A veces protestaba pero siempre nos atendía», nos dice. «Buen campanero, buen amigo y bueno de todo», es su resumen sobre Félix.

José Díaz opina que era una persona fabulosa, preocupado por su familia en todos los aspectos; muy metódico en su trabajo y un profesional excelente. Era un metalista extraordinario.

JOSE RAMON INTRIAGO ESTEBAN

Había nacido en Madrid. Oficial de

Arsenales, ingresó en el Parque en 1966; estaba casado con María de la



Concepción Sáez Ortuño y tenía tres hijos: Alberto José, Sergio y Daniel. Igualmente, como al resto de sus compañeros, le ha sido concedida la Cruz del Mérito Naval con Distintivo Amarillo a título póstumo.

Era de los más jóvenes, electricista y muy aficionado al deporte, le gustaba jugar al fútbol. Muy buena persona y trabajador, siempre dispuesto a aprender, nos comentan sus Jefes.

Guillermo López Rodríguez nos dice que José Ramón era una persona sin enemigos, le conoció trabajando en el Parque. «Cariñoso, se hacía querer», y le une una gran amistad con su familia. Jugaba al fútbol con la Marinería y él le llamaba su hermano pequeño, le invitaba a desayunar. «Le echo mucho de menos», nos dice.

José Díaz nos cuenta que era un trabajador incansable y muy espontáneo en su carácter. Deportista nato, sobre todo le gustaba el fútbol. Siempre se le veía preocupado por su familia y lu-



chaba incansablemente para sacarla adelante y que viviese lo mejor posible. Un buen profesional, tenía una gran imaginación y un empeño extraordinario por su trabajo.

Pedro Barberán Parrado, Maestro de Arsenales y Jefe del Servicio de Electricidad, nos habla de José Ramón, piensa que era una excelente persona y buen trabajador. Le conocía desde el año 1980, y era muy amante del deporte. Se relacionaba mucho con sus compañeros y era de carácter muy abierto y cariñoso. «Le echo mucho de menos», nos dice. Tenía un magnífico trato con los demás.

Julio Sánchez Blázquez y Claudio Caamaño y Montiel nos hablan también de José Ramón, el segundo nos comenta que eran contratados y se presentaron a un examen pa-

ra Funcionarios, José Ramón era mejor profesional, pero él sacó mejores notas en teoría y ganó la plaza de Madrid, por lo que José Ramón tuvo que irse a El Ferrol. Allí se encontró muy bien y acogido con muchísimo cariño, de forma que le confesó «gracias a ti he conocido El Ferrol».

Se le quería mucho en el Parque de El Ferrol, nos comenta Julio Sánchez, por lo que todos sus compañeros quisieron testimoniario con una corona de flores el día de su entierro. El se consideraba gallego de adopción y su primer hijo lo fue por nacimiento. Era una persona muy familiar y muy amante de su esposa. Se había compartido mucha vida y se le añora. Gran trabajador y luchador y... «madridista acérrimo», se le conocía cariñosamente como «catedrático del fútbol».

SANTIAGO ESTEBAN JUNQUER

Era oficial Administrativo y trabajaba en la oficina de Habilitación, como cajero. Estaba encargado de realizar pequeños pagos y cada mes liquidaba las cuentas con el Segundo. Buen compañero y muy aficionado a la caza mayor satisfacía esta afición siempre que podía, sólo salía de su casa con este motivo. Con gran corazón tenía ocho hijos y presumía de su gran familia. Diariamente tomaba café con todas las administrativas de su Oficina. Forofó del Real Madrid sufría con los problemas del equipo.

Felipe Martín Fernández, compañero de trabajo, nos comenta que dedicaba su vida a sus hijos; anteriormente tenía un buen destino en el Ejército de Tierra, en el Gobierno Militar, pero le interesaba la Marina, pues había estado con anterioridad en el Patronato de Casas. Llevaba en el Parque alrededor de cuatro años y era muy serio en su trabajo. La relación con los compañeros era alegre y cordial.

Pedro Angel Rey Marvar, es funcionario del Cuerpo Administrativo y Jefe de Negociado, actualmente destinado en la Revista de Marina. Coincidió con Santiago Esteban durante muchos años en el Patronato de Casas y nos comenta que era un hombre muy aficionado a andar por el monte en la naturaleza.

Hijo único sentía una gran admiración por sus padres y un gran cariño por sus hijos, de los que siempre estaba hablando.

Entró en la Marina como Oficial Segundo, concretamente en el Patronato, para desempeñar un destino de contabilidad, permaneciendo en él durante treinta años.

Le recuerda muchísimo porque fue a cazar con él y juntos pasaron algunas vacaciones con las respectivas familias. Era muy alegre, muy buena persona, dedicado a su trabajo en el que era muy metódico y ordenado.

Aficionado a los toros su ídolo era Serranito.

Fernando Núñez Camarero, destinado actualmente en el Museo Naval, es Funcionario del Cuerpo Administrativo y Jefe de Negociado, lleva cuarenta y dos años en la Armada y durante muchos años compartió su trabajo con Santiago Esteban. Recuerda cuando asistió a su boda y los muchos ratos agradable pasados con él,



pues era un estupendo compañero.

Añora los tiempos pasados y nos comenta que asistió a su funeral y al de sus compañeros en la Agrupación de Madrid con gran emoción. Tiene un recuerdo cariñoso para todos.

XXXIV CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE CAMPO A TRAVES



Grupo de atletas participantes de la Jurisdicción Central

Entre los días 5 y 8 de marzo pasado ha tenido lugar en la Sierra del Retín (Zahara de los Atunes, Cádiz) el XXXIV Campeonato Nacional Militar de Campo a Través, correspondiendo su organización a la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada.

El acto de inauguración, el día 5 de marzo, estuvo presidido por el General Jefe del TEAR, en representación del Capitán General de la Z. M. del Estrecho. El acto de clausura, el día 7, estuvo presidido por esta última autoridad. Se realizaron las siguientes pruebas:

- Fondo Corto, sobre una distancia de 5.000 m.
- Fondo Largo, sobre una distancia de 10.000 m.
- Veteranos, sobre una distancia de 6.000 m. en las siguientes categorías:
A) 35-39 años B) 40-44 años C) 45-49 años
D) 50-54 años E) 55-59 años F) 60 años en adelante
- Femenina, sobre una distancia de 5.000 m.

Tomaron parte en la competición equipos representativos del Ejército de Tierra, Armada, Ejército del Aire y Guardia Real. Hubo un total de 324 participantes (113 en Fondo Largo, 83 en Fondo Corto, 104 veteranos y 24 en la prueba Femenina).

CLASIFICACION GENERAL INTEREJERCITOS

Fondo Largo por Equipos

1º Ejército de Tierra.....	17 puntos
2º Armada.....	57 puntos
3º Ejército del Aire.....	67 puntos
4º Guardia Real.....	122 puntos

Fondo Largo Individual (Tres primeros clasificados)

1º Cabo	Carlos Qeral Domenech , E. Aire.
2º Soldado	Antonio Delgado Acedo , E. Tierra.
3º Sargento	I.M. José L. Zarza Rodríguez , Armada.

Fondo Corto por Equipos

1º Ejército de Tierra.....	6 puntos
2º Armada.....	35 puntos
3º Ejército del Aire.....	39 puntos
4º Guardia Real.....	48 puntos

Fondo Corto Individual (Tres primeros clasificados)

1º Soldado	Manuel García Rivera , E. Tierra.
2º Soldado	Jesús Bravo Navajón , E. Tierra.
3º Soldado	José A. García Freijó , E. Tierra.

Veteranos Individual (Tres primeros clasificados)

CATEGORÍA «A»:

1º Sgto. 1º	Javier Mancebón Cisneros , E. Tierra.
2º Sgto. 1º	Miguel Donoso Valiente , E. Aire.
3º Bda.	Juan Baena Muñoz , E. Tierra.

CATEGORÍA «B»:

1º Bda.	Manuel Camacho Blanco , Armada.
2º Subte.	Juan Bernia Rodríguez , E. Tierra.
3º Comte.	Roberto Santaefemia Fdez. E. Tierra.

CATEGORÍA «C»:

1º Subte.	Marcelino Crespo Rabanal , Armada.
2º Subte.	Francisco Luque Martínez , E. Aire.
3º Subte.	Roberto Cledón Pascual , E. Aire.

CATEGORÍA «D»:

1º Cap.	Feliciano Villaescusa Lozano , E. Tierra.
2º Cap.	Justo Izquierdo Peralta , E. Aire.
3º C. Navío	Ramón Touza Prieto , Armada.

CATEGORÍA «E»:

1º Cap.	Horacio Suárez Morán , E. Tierra.
2º Comte.	Antonio Cañete Lozano , E. Tierra.
3º Tte.	Basilio Martínez Martínez , E. Aire.

CATEGORÍA «F»:

1º T. Col.	Teodoro Colmenar López , E. Tierra.
2º Comte.	Francisco Cobos García , E. Aire.
3º Cnel.	Carlos Castro Díaz , Armada.

TROFEO ESPECIAL

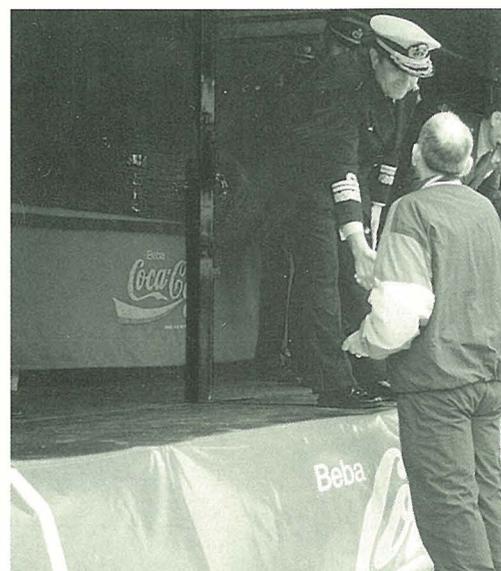
Se concedió un trofeo especial al atleta más veterano de todos los participantes, Coronel Carlos Castro Díaz de la Armada.



El Coronel Castro recibe de manos del Capitan General de la Z.M. del estrecho el trofeo al atleta más veterano



Los tres primeros clasificados Interejercitos de la categoría «F»



Podium de los tres primeros clasificados de la Armada en categoría «F», Coronel Castro, A. M. Espada y Subte. I. M. Castilla

CLASIFICACION GENERAL DE LA ARMADA

Fondo largo por equipos

1º Z.M. del Estrecho	15 puntos
2º Flota	21 puntos
3º Z.M. del Cantábrico	50 puntos
4º Z.M. de Canarias.....	81 puntos

La Jurisdicción Central y la Z.M. del Mediterráneo no presentaron equipos de Fondo Largo.

Fondo largo Individual (Tres primeros clasificados)

1º Sargento	José L. Zarza Rodríguez , Z.M. Estrecho.
2º Subteniente	José M. Negrete Martínez , Z.M. Estrecho.
3º Brigada	Manuel Camacho Blanco , Flota.

Fondo largo por equipos

1º Z.M. del Estrecho	8 puntos
2º Z.M. del Cantábrico	22 puntos
3º Jurisdicción Central	27 puntos
4º Z.M. de Canarias.....	40 puntos
5º Z.M. del Mediterráneo	41 puntos

Fondo corto Individual (Tres primeros clasificados)

1º Sargento	José L. Zarza Rodríguez , Z.M. Estrecho.
2º Marinero	Pablo Marín Gil , Jurisdicción Central.
3º Cabo 1º	José A. Díaz Anillo , Z.M. Estrecho.

Femenina Individual (Tres primeras clasificadas)

1º Cabo	Paula Fernández Ramos , Z.M. Estrecho.
2º Cabo	Isabel Solano Martínez , Jurisdicción Central.
3º Soldado	M.ª Dolores Acosta García , Jurisdicción Central.

Veteranos Individual (Tres primeros clasificados)

CATEGORIA «A»:

1º Tn.	Aniceto Rosique Nieto , Flota.
2º Sgto. 1º	Adolfo Fueyo Mori , Z.M. Cantábrico.
3º Sgto.	Rufino Rivas Romero , Flota.

CATEGORIA «B»:

1º Bda.	Manuel Camacho Blanco , Flota.
2º Sbte.	José M.ª Pastor Paredes , Flota.
3º Bda.	Antonio Bruno Raffaelli , Z.M. Canarias.

CATEGORIA «C»:

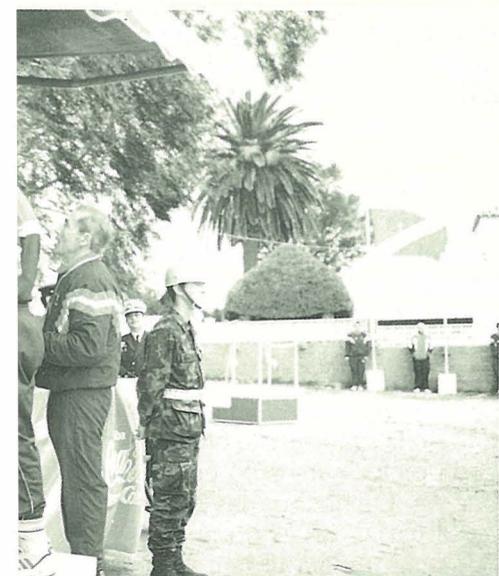
1º Subte.	Marcelino Crespo Rabanal , Z.M. Cantábrico.
2º Subte.	José L. Rico Fernández , Z.M. Cantábrico.
3º Subte.	Aurelio Bello Pereiro , Z.M. Mediterráneo.

CATEGORIA «D»:

1º C.N.	Ramón Touza Prieto , Z.M. Cantábrico.
2º Sub. Mayor	Manuel Robles Cabanillas , Z.M. Mediterráneo.

CATEGORIA «F»:

1º Cor.	Carlos Castro Díaz , Jurisdicción Central.
2º A.N.	Pedro Espada Fernández , Jurisdicción Central.
3º Subte.	Vicente Castilla Lahoz , Z.M. Canarias.





PREGUNTAS DE LA SECCION DE ESPECIALISTAS PARA EL BOLETIN DE PERSONAL

Contestamos en esta sección de la revista las preguntas más comunes que nos llegan aquí y a las diferentes secciones de la Dirección General de Personal (DIGPER).

1. ¿Qué criterio se aplica para seleccionarlos y qué pasará con aquellos a los que se les publica la vacante por estar cumplidos de condiciones en destinos de la Fuerza?

—Sólo se publican las vacantes de aquellos cumplidos de condiciones en destinos de la Fuerza y de tiempo mínimo en su destino actual y solamente en el número imprescindible para permitir cumplirlos a los que no las tienen y no las están cumpliendo. El criterio de selección empieza por los que han manifestado su deseo de que se les publique la vacante, sigue por los destinados con carácter forzoso y finaliza con los destinados con carácter voluntario. Dentro de cada grupo tiene prioridad el que lleve más tiempo en su destino y, a igualdad de tiempo, el más antiguo de los que lo han pedido o el más moderno de los que no lo han solicitado.

Para su asignación, en el caso de existir peticionarios sin condiciones se adjudica al que tenga más derecho. Si no hay peticionarios sin condiciones y el que ocupa esa vacante la ha solicitado, continuará en su mismo destino por otro período mínimo, si reúne las condiciones para desempeñarlo, pero manteniendo como fecha inicial para el cómputo del tiempo máximo la de la primera asignación de destino. La razón de esto es que la causa de publicar esa vacante es permitir a otros cumplir sus condiciones; si éstos no lo solicitan, la publicación de esa vacante pierde su razón de ser. Si el que ocupa la vacante no la ha solicitado, se asignará al peticionario con más derecho. Si no existe ningún peticionario, el que la ocupa continuará en ella hasta que, publicada otra vez, se asigne a alguien o quede vacante por asignarse otro destino al que la ocupaba.

En caso de que se asigne a alguien el destino que se ocupa, el que lo ocupaba pasará a estar pendiente de obtener destino desde la fecha de publicación de la asignación de su destino a su relevo y pasará a la situación de disponible al día siguiente de que su relevo se presente a bordo, si antes no se le ha asignado otro destino.

2. ¿Cuál es la situación «pendiente de obtener destino» que cita el Art. 45 de la O. M. 120/93?

—La Jefatura de Personal entiende que ésta es la situación en la que se encuentran los que no tienen destino, bien por haberse asignado a otro el destino que ocupaban o por haber ascendido y estar en espera de que se le asigne un destino del nuevo empleo, todo ello sin haber pasado a la situación administrativa de Disponible. En lo referente a las fechas, el criterio que se sigue es el de que los efectos de esta situación empiezan a partir del momento de la publicación de la Resolución que asigna a otro el destino que se ocupa o del propio ascenso.

3. ¿Por qué no se cubre la totalidad de la Plantilla de Destinos dentro del año naval, si el objetivo de la Plantilla es indicar los destinos que se prevé cubrir durante ese período?

—Efectivamente, ésa es la finalidad de la Plantilla de Destinos para cada ciclo, pero sólo es una aprobación. De hecho, hay que modificarla varias veces durante el ciclo para adaptarla a situaciones imprevistas. Es imprevisible el número de los que pueden enfermar, fallecer,

sufrir accidentes, ser procesados, decidir pasar a la situación de Excedencia Voluntaria o reintegrarse al servicio desde ésta, por lo que siempre hay que contar con un pequeño margen de maniobra. Por otra parte, existen Escalas, como la Básica del Cuerpo de Especialistas, en las que el ascenso de un Brigada mecánico puede significar, por ejemplo, el ascenso de un Sargento 1º torpedista, por lo que tampoco puede existir una plantilla absolutamente rígida.

4. ¿Qué criterios se emplean para asignar los destinos de Libre Designación y de Concurso de Méritos?

Dentro de los destinos de Libre Designación habría que distinguir entre los que lo son en su sentido literal (ayudantes de oficiales generales, destinos de gabinetes de oficiales generales u otros altos cargos, destinos de inteligencia o seguridad, etc.), que se asigna previa consulta con la persona a cuyos órdenes van a trabajar, y aquellos otros para los que se requiere una especial idoneidad independiente de la antigüedad. Para la asignación de estos últimos, se constituyen órganos de trabajo que comparan todos los informes existentes de los peticionarios que reúnen los requisitos fijados en la convocatoria; de esta comparación, y siguiendo los criterios que para cada caso fija normalmente el ADIGPER o la autoridad con potestad para ello, se elige al más idóneo. Normalmente se suele elegir al más antiguo de entre los que reúnen una idoneidad suficiente.

Los destinos de Concurso de Méritos requieren que se establezcan y publiquen las bases por las que ha de regirse su asignación, y la DIGPER lleva trabajando en este sentido desde hace tiempo, pero está resultando difícil conseguir un acuerdo entre todos los casos posibles para poder publicar unas normas de carácter general. En la práctica el proceso es similar al anterior, pero en cada caso se establecen las normas particulares por las que se regirá la asignación, antes de empezar el proceso de selección. Por imperativo legal de la O. M. 120/93, en estos casos sí se concede el destino al

que obtiene más puntuación, pesando la antigüedad únicamente en caso de igualdad.

5. ¿Por qué se publican vacantes para los Sargentos clave «C»? ¿Son distintos sus cometidos que los de los procedentes de la Escuela?

—Este es un tema del que ya se ha hablado largo y tendido y que se ha tratado en profundidad en el documento titulado «Comunicación de la Jefatura de Personal sobre la gestión de la Escala Básica del Cuerpo de Especialistas», documento que se remitió para su difusión a toda la Armada en noviembre de 1995 y sobre el que se han dado conferencias explicativas en todas las Zonas Marítimas durante los meses de noviembre y diciembre de 1995 y enero de 1996, por lo que no procede reiterar aquí lo que ya se ha repetido suficientemente.

6. ¿Se cumplen condiciones de mando o función en los destinos para «cualquier especialidad»? De acuerdo con lo que dice la ley, no se desarrollan cometidos propios de la especialidad.

—Según las diferentes normas existentes sobre este tema, se cumplen las condiciones de mando o función necesarias para el ascenso en aquellos destinos «en los que se desarrollan cometidos propios de su Cuerpo, Escala, Empleo y, en su caso, especialidad», por lo que se deduce que la especialidad no tiene un carácter excluyente para cumplir estas condiciones. Lo que sí resulta esencial es que el destino que se ocupa esté efectivamente clasificado como **específico**, clasificación que está establecida en las Resoluciones 36/94 del SEDAM para los destinos de Defensa, 37/94 del JEMAD para los destinos del EMAD y 39/94 del AJEMA para los destinos de la Armada. Según esta última, en todos los destinos de la Armada se cumplen condiciones de mando o función siempre que se reúnan los requisitos establecidos, lo cual no ocurre siempre con los destinos en el órgano central de Defensa y mucho menos en los organismos dependientes de él. En este sentido, es fundamental a la hora de considerar

si solicitar o no uno de estos destinos el comprobar si es específico o no (figura en la convocatoria) y si uno está cumplido de condiciones de mando o función. Es importante no confundir las condiciones generales de mando o función con las que, incluidas dentro de ellas, hay que cumplir en determinados destinos de la Armada, básicamente en los destinos de la Fuerza. Esto es tanto más importante cuanto que el Real Decreto 1951/95, de 1 de diciembre, ha corregido el Art. 32 del Real Decreto 1622/90, de 14 de diciembre, despejando las dudas que pudieran existir respecto de la obligatoriedad o no de cumplirlas.

7. ¿Qué criterio se sigue a la hora de elaborar la Plantilla anual de Destinos? ¿Por qué hay buques del mismo tipo con distinto número de efectivos y en BUI's similares no coinciden los empleos?

—La base para la elaboración de la Plantilla de Destinos de cada ciclo anual la constituyen las plantillas orgánicas. La Plantilla de Destinos es una adaptación de las posibilidades reales del momento a esas plantillas orgánicas. Al hacerlas, es imposible no tener en cuenta las situaciones creadas a lo largo del tiempo con los cambios habidos tanto en la legislación como en los criterios aplicados en diferentes momentos. Hasta el año 1992 se han venido publicando los destinos para cualquier categoría, lo que ha generado unos derechos que resultaría muy traumático alterar, aunque no es imposible. En consecuencia, esa adaptación se procura realizar de la forma menos perturbadora posible. En cuanto a buques con diferente dotación, se supone que la pregunta se refiere a los sargentos clave «C» que se han embarcado por más en algunos buques en el presente ciclo. La decisión fue de sus mandos naturales, que manifestaron sus necesidades inmediatas y sus posibilidades de alojamiento, en virtud de las cuales y de las posibilidades globales de la Armada se efectuaron esas ampliaciones. No obstante, estos aumentos tienen necesariamente un carácter transitorio que no es visible que dure mucho tiempo. ☒

LA SEMANA SANTA EN ZAMORA



Zamora, ciudad castellana vieja, anclada en la amplia llanura central, mantiene fuertes y viejos lazos de amistad y cariño con la Armada, que se afianzan y salen a la luz de forma muy especial en los días de la Semana Santa.

Un año más el Almirante Jefe de la Jurisdicción Central, Francisco Martín Ortiz de Saracho, ha asistido en Zamora, como Mayordomo Mayor de la Cofradía del Santo Entierro, a un número relativamente elevado de actos y procesiones de la ciudad y ha presidido en la tarde del Viernes Santo la de esta Cofradía, de la que el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada es Hermano de Mérito.

Llegó el Almirante a Zamora el Miércoles Santo por la tarde y en compañía del Alcalde de la ciudad Antonio Vázquez Jiménez, del Presidente de la Cofradía del Santo Entierro Manuel de Juan Roncero y del Vicepresidente de la misma Dionisio Alba, presenció la «Toma del Juramento» a los cofrades de la Her-

mandad del Santísimo Cristo de las Injurias, conocida como la Cofradía del Silencio, en el atrio de la Catedral, por el Alcalde de la ciudad, siendo refrendado el mismo por Monseñor Uriarte, Obispo de la Diócesis.

Se funda esta Cofradía en 1925 y durante muchos años ha sido la primera procesión de Semana Santa. Hay un momento importante en la misma y es cuando la imagen del Cristo de las Angustias es recibido, en el Museo de Semana Santa, por la Cofradía del Santo Entierro, en cuyo nombre, el AJUCEN, como Mayordomo Mayor, se compromete a devolverlo, en procesión a la Catedral, en la tarde del Viernes Santo.

Ya a media noche, tiene lugar la Procesión de la Hermandad de Penitencia del Santísimo Cristo del Amparo, cuya especial característica es que sus cofrades visten la capa antigua de pastor castellano. Esta Hermandad fue fundada en 1956 e intenta hacer una manifestación austera ante la muerte, con es-

tremecedores sonos de las matracas, las notas misericordiosas de los oboes y el sonido lúgubre y grave del bombardino. Si a todo ello se añade el eclipse total de luna, con que fue acompañada la procesión, se comprenderá el especial clima creado en la misma. El canto del «Miserere Castellano» puso punto final.

El Jueves Santo por la mañana sale la Cofradía de «Jesús del Vía Crucis» que desde el año 1961 recorre las calles de Zamora. Esta Cofradía está formada por las Damas de la Virgen de la Esperanza vestidas a la usanza tradicional del Jueves Santo, con peineta y mantilla. Por otro lado participan los hombres de la Cofradía de «Jesús del Vía Crucis» con sus hábitos.

Por la tarde desfiló la Cofradía más antigua de la ciudad, la de la «Santa Vera Cruz», pues su constitución data del primer cuarto del siglo XIV. Es uno de los desfiles que cuenta con más pasos, en los que se contempla la vida de Jesús, antes de tomar la cruz, como son «la Oración en el Huerto», «la Cena», «el Beso de Judas», «la Sentencia» y «la Flagelación», conocido cariñosamente como el «Calvito».

Cerca de la media noche, la procesión de la Hermandad de «Jesús Yacente», fundada en 1941, que se caracteriza por el sonido de sus campanillas y el golpeteo rítmico y grave de los hachones en el empe-



drado, junto con el rascar permanente de las cruces, al ser arrastradas. Destaca en la noche los cuatro velones rojos que alumbran las parihuelas, en que es portada la imagen. Impresiona también el «miserere» que, rompe la noche zamorana, como un acto penitencial de la ciudad entera.

En la madrugada del Viernes Santo sale una de las procesiones más populares, la de la Cofradía de «Jesús el Nazareno». Lo hace a las cinco de la mañana y durante siete horas recorre las calles de la ciudad. En ella participan un número elevado de cofrades y tiene como momentos más característicos, el «merlú», toque estridente y desgarrador; «Las Sopas», alto a mitad de camino en el que se reponen fuerzas; «la reverencia», que rinden los pasos a la Virgen de la Soledad; la llegada a la Plaza Mayor, en la que los cargadores de los diferentes pasos los bailan, en un especial pique, y la «despedida», con un «hasta el año que viene».

Es el Viernes Santo cuando la Armada adquiere un especial protagonismo en estas procesiones llenas de historia y devoción, al recorrer las calles de Zamora la «Cofradía del Santo Entierro», presidida por el Almirante Jefe de la jurisdicción Central.

Es el momento más esperado por todos los zamoranos; acompaña a la imagen, al toque lento de una marcha fúnebre, la Banda de Música de la Agrupación de Madrid. En ese momento Zamora entera se siente Armada, vibra con su música y se estrechan los lazos de cariño entre el pueblo y sus Fuerzas Armadas. Como contrapunto, todos los que visten el uniforme azul con el botón de ancla, se sienten integrados con los miles de personas que presencian su paso. Son unos zamoranos más.

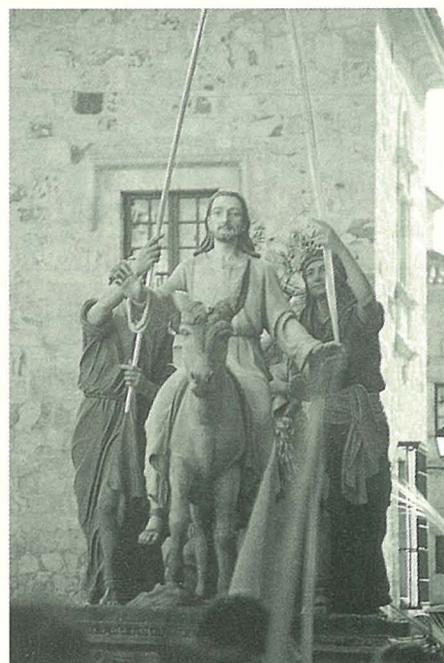
Cierra la procesión el Piquete de Infantería de Marina de la Agrupación, que este año aportaba la novedad de una soldado integrada en el mismo. Su marcialidad y disciplina causan admiración mientras dan escolta al paso de la Virgen de los Clavos; son el perfecto nexo de unión entre el pueblo y la milicia.

La fundación de la Cofradía del Santo Entierro se remonta a finales

del siglo XVI y en sus pasos se contemplan las últimas horas de Cristo, destacando el «Descendido», primera obra del insigne escultor Mariano Benlliure, que sólo contaba con quince años de edad.

Cierra el día la Cofradía de nuestra Madre María de las Angustias, conocida por los zamoranos como «Nuestra Madre»; a ella acuden día a día en solicitud de amparo y protección, en su capilla anexa a la iglesia de San Vicente. Es una procesión en que participan un elevado número de mujeres, acompañadas por los cofrades y se cierra cuando miles de luces se juntan en la Plaza Mayor de la ciudad.

No queremos finalizar este artículo sin dedicar un recuerdo lleno de cariño al Contralmirante Jesús Salgado Alba, quien puso toda su dedicación y empeño para convertir en realidad la presencia de la Armada en estas hermosas procesiones de la Semana Santa de Zamora. También agradecer en nombre de la Armada las muchas atenciones recibidas del Presidente de la Diputación, José Antolín Martín. Por último, destacar



la figura de don Dionisio Alba, padre del actual Vicepresidente de la Cofradía del Santo Entierro, quien siente gran admiración por la Armada, en cuyas filas sirvió como marinero en Cádiz. El ha sabido transmitir a su hijo estos sentimientos de amor y respeto a nuestra Marina. ✂



«LA MÚSICA DE LA MAR»

Bernardo Adam Ferrero

Teniente Coronel Director de la Banda Sinfónica de Infantería de Marina de Madrid

Entre la variedad de canciones, toques de ordenanza y piezas de singular característica castrense destaca la «Salve marinera», de hondo y poético contenido emocional para los hombres de la mar. Constantemente esta bella partitura es remitida a innumerables Agrupaciones que desean incorporarla a su repertorio habitual, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. Y un dato curioso, ¿sabían ustedes que muchos enlaces matrimoniales tienen como telón de fondo esta bella canción marinera, sustituyendo a la no menos importante «Marcha nupcial» tradicional? Sin embargo, muchas preguntas giran en torno a la falta de datos sobre esta pieza tan tradicional en la Armada y que con tanta avidez se desea conocer en su aspecto histórico. En apretada síntesis y muy brevemente, podría así resumirse:

SALVE MARINERA

Ficha técnica

- Fragmento musical perteneciente a la zarzuela «El molinero de Subiza».
- Libreto de Luis Parada Martínez de Egudaz.
- Música de Cristóbal Oudrid.
- Zarzuela romancesca dedicada al mar en tres actos y en verso.
- Estrenada el 21 de diciembre de 1870 en el Teatro de la Zarzuela, de Madrid.

Singularidades con la Armada

- Letra adaptada con posterioridad por Mariano Méndez Vigo.
- Es la oración cantada en los buques, escuelas, cuarteles, diversos acontecimientos y muy especialmente a la finalización de la Santa Misa.
- Tradicionalmente la suelen cantar los guardiamarinas y aspirantes antes de la realización de los correspondientes exámenes académicos.

La Armada en la tradición mariana

La vinculación y devoción marianista de la Armada es notable y de forma continuada a través de su historia. Innumerables hechos confirman esta tradición:

- Letanía del «Auxilium Christianorum», de la batalla de Lepanto.
- Imagen de la Virgen del Rosario en la galera de don Juan de Austria.
- La Virgen María como patrona de los galeones de la carrera de Indias.
- La devoción a la Virgen del Carmelo, traída de Italia por el marqués de la Victoria y arraigando fuertemente en la Armada en 1768 en su traslado de Cádiz a San Fernando.
- La Virgen del Carmen, patrona de diversas expediciones de guerra.

Normativas

(1)

«S. M. el Rey (que Dios guarde) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer sea declarada Patrona de la Marina de Guerra, la Santísima Virgen del Carmen, que lo es de hecho de todos los navegantes». (Escrito de 1901 del Ministro de Marina Duque de Veragua dirigido al Presidente de la Junta Consultiva de la Armada).

(2)

Orden de la Jefatura del Estado Mayor de la Armada (Diario Oficial del Ministerio de Marina).

Oraciones. - La Salve que se cantaba en la fragata «Asturias» y hoy en la Escuela Naval y buques, con el transcurso del tiempo ha ido modificándose sensiblemente, dando lugar a diferentes versiones y falta de unidad en su interpretación.

Propuesta por el director del Museo Naval una nueva partitura arreglo de la anterior, se declara reglamentaria para los buques y dependencias dicha partitura, así como la instrumentación realizada por el director de la Banda de Música de la Escuela Naval.

Una vez editada la nueva partitura, será repartida a los buques y dependencias.

Madrid, 16 de noviembre de 1942.

MARIANO MENDEZ VIGO

Nació en Madrid, en 1921, en el seno de una familia numerosa, siendo el último de doce hermanos. Realizó los estudios de Bachillerato y los de la Escuela de Ingenieros Navales, no acabando estos últimos, pues la música hizo fácil presa en aquel joven que ya comenzaba a componer.

Educado en un ambiente familiar rígido—su padre fue militar al igual que cuatro hermanos—, se alistó a la Marina, pasando a formar parte del «Crucero Canarias», en donde compuso numerosas obras.

Tuvo como maestros a Alonso y Guerrero, entre otros, que vieron en él una extraordinaria inspiración musical que fructificó más tarde en la producción de cientos de discos, primeros premios en festivales de canciones españoles y extranjeros, música para películas y partituras para obras teatrales que alcanzaron, algunas de ellas, más de mil representaciones.

Pero la inquietud artística de Mariano Méndez Vigo no se limitó, desde un principio, a la

composición musical. A los veintidós años ingresó como redactor en la plantilla de la Red de Emisoras de Radio Nacional, destacando muy pronto por sus producciones radiofónicas y sus agudos comentarios en diversos diarios y revistas, siendo designado crítico de discos en el diario «ABC».

Recorrió medio mundo, visitando América en más de veinte ocasiones, casi toda Europa como crítico o jurado de los más famosos festivales, y estuvo presente, como delegado de España en las reuniones de expertos musicales realizadas en Ginebra por la Unión Europea de Radiodifusión (UER), organismo internacional dependiente de la UNESCO. Falleció en Barcelona, en 1982.

Su acusada personalidad, su recto quehacer y juicio crítico, le llevaron a la consideración más estimable dentro del mundo musical en donde el nombre de Mariano Méndez Vigo fue sinónimo de una entrega total a su profesión, recompensada en varias ocasiones, llegando a ser nombrado por la «Interprees» Delegado para Europa.

CRISTOBAL OUDRID

Compositor español nacido en Badajoz el 7 de febrero de 1825. Sus estudios los desarrolló primero con su padre y posteriormente con diversos maestros en Madrid. Su faceta como pianista, además de compositor, le sirvió de vehículo de contacto en los círculos musicales de su tiempo. Lo más sobresaliente de su producción musical es la perteneciente al género lírico, llegando a escribir hasta un total de 98 zarzuelas entre las que destacan «El molinero de Subiza», «El sitio de Zaragoza», etc. Fue director de orquesta del Teatro Real de Madrid. Falleció en Madrid el 12 de marzo de 1877. ✕





Para nosotros, nuestras familias y nuestro futuro

AMBAR

— Asociación Mutua Benéfica de la Armada —

De sobra conocidas son para todos nosotros, que constituimos la gran familia de la Armada, estas siglas; no obstante debemos pensar que nunca viene mal recordar a los más jóvenes qué es ese concepto que se les descuenta de manera automática de su sueldo nada más salir de la Escuela Naval, qué fines persigue y cuál es su rendimiento, con la seguridad de que cuanto más a fondo se conocen las cosas, más aprecio y valor se les da.

El Vicealmirante Carlos González-Cela Pardo y el Capitán de Navío Santiago Gibert Crespo, nos aclaran los conceptos fundamentales acerca de nuestra Mutua:

«La Asociación Mutua Benéfica de la Armada es un organismo de auxilio y previsión social, parcialmente sustitutorio de la Seguridad Social (ISFAS o MUFACE), de naturaleza pública y de un alto contenido de solidaridad, pilar y fundamento principal de su existencia».

P.: Almirante, ¿qué quiere decir el término sustitutorio de la Seguridad Social, ISFAS o MUFACE?

R.: El término sustitutorio es válido en el sentido de que nuestra Mutualidad sustituye aquellos aspectos que no están cubriendo, al menos por ahora, el ISFAS; como por ejemplo en relación a algunas pensiones complementarias, en el auxilio por fallecimiento, etc.

P.: ¿Quiénes pueden formar parte de la AMBAR como mutualistas?

R.: Con carácter obligatorio, todos aquellos que han prestado o prestan sus servicios a la Armada de forma permanente, ya sean civiles o militares, incluidos aquellos que, circunstancialmente o por causas sobrevenidas, prestan sus servicios a otros Ejércitos. Los Cuerpos Comunes que procedían de la Armada continúan siendo de la Mutua; los que han ingresado posteriormente pueden optar por una de las tres Mútuas de los respectivos Ejércitos.

Con carácter voluntario, aquellos que sus servicios a la Armada no tienen el carácter de permanente.

Entre unos y otros, ya sea como socios activos o pensionistas, constituyen una familia de más de veintiocho mil mutualistas.

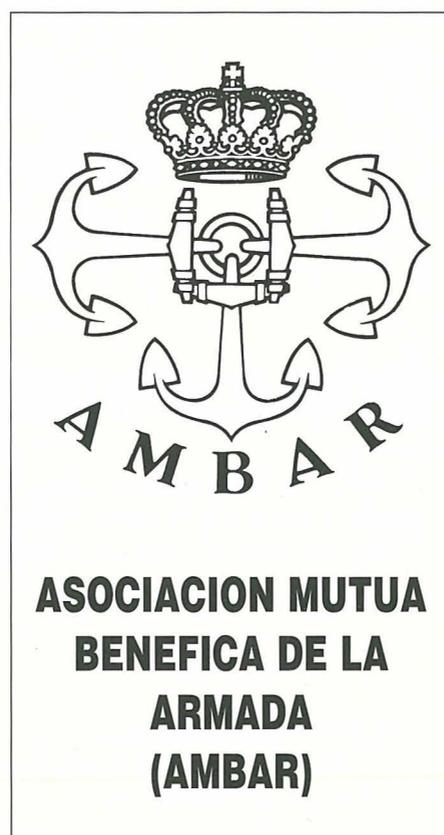
P.: ¿Y cuáles son las fuentes de ingresos de la AMBAR?

R.: La principal fuente de ingresos son las cuotas de sus asociados que son complementados con los intereses y rentas de su capital acumulado. En un principio, la AMBAR recibía aportaciones de organismos autónomos de la Armada, así como legados, donativos, etc.; pero desde hace años estos ingresos de carácter extraordinario han desaparecido.

P.: ¿Qué sistema de financiación se sigue?

R.: De los dos sistemas de financiación que comúnmente siguen estas entidades, reparto o capitalización, la AMBAR sigue el sistema de reparto, consistente en distribuir las cuotas recaudadas entre los beneficiarios de los distintos tipos de prestaciones. Este sistema tiene sus inconvenientes y sus ventajas. Entre los primeros, el más importante es

que, al disminuir el número de activos y aumentar el de pasivos, como está ocurriendo estos últimos años, es necesario distribuir una cantidad menor (lo recaudado por cuotas) entre un número mayor de beneficiarios, lo que obliga a reducir el importe de las prestaciones. Sin embargo, esta situación no tiene por qué prolongarse en el tiempo, siendo previsible el que se restablezca el equilibrio a medio o largo plazo. Entre las ventajas de este sistema, la más importante es lo que tiene de solidaridad, ya que el mutualista es un potencial beneficiario



desde el momento en que aporta su primera cuota, de forma que él o su familia pueden recibir unas ayudas importantes cuando más pueden necesitarlas, sin necesidad de haber tenido que capitalizar previamente las prestaciones a que tiene derecho. Así, por ejemplo, durante el año 1994 se concedieron 90 pensiones a mutualistas que se jubilaron o retiraron antes de los 65 años por inutilidad física o incapacidad permanente y se concedieron 75 pensiones y auxilios a familiares de mutualistas que fallecieron encontrándose en situación de actividad, algunos de ellos a edades muy tem-

pranas. Es esta característica, que permite la solidaridad, la que distingue a la AMBAR de otros sistemas, en ocasiones más rentables, pero en los que nadie recibe nada que no haya previamente capitalizado.

Con objeto de no modificar cada año el importe de las distintas prestaciones —adecuándolas a lo recaudado por cuotas— y hacerlas lo más estables posibles, se recurre frecuentemente a complementar lo recaudado por cuotas con los intereses y las rentas del capital que se ha ido formando desde la creación de la AMBAR, pero sin perder nunca de vista que este capital —que es propiedad de todos, tanto de activos como de pasivos— constituye un seguro de la mutualidad que hay que preservar a toda costa.

P.: ¿Qué cantidad se fija para las cuotas?

R.: Las cuotas se fijan, al igual que las prestaciones, por porcentajes del sueldo regulador que son fijados anualmente por Orden Ministerial (el sueldo regulador está constituido por los conceptos de sueldo y trienios).

Históricamente los porcentajes se han mantenido en la banda comprendida entre el 2% y el 3%, y son abonadas mensualmente. En los meses de junio y diciembre se abona cuota doble. Además, con carácter extraordinario, se abona a la AMBAR el 50% de los incrementos del sueldo regulador de los mutualistas en el primer mes en que tienen efecto.

P.: ¿Se puede pensar en un incremento voluntario de dichas cuotas, con la finalidad de recibir una pensión más elevada?

R.: No lo permite la ley. En este momento tanto la cuota como la posterior pensión se establecen de acuerdo al sueldo regulador, tomando como referencia el último que se percibió en la situación de actividad.

P.: ¿Qué prestaciones nos ofrece la AMBAR?

R.: Las prestaciones que ofrece son las siguientes:

- Pensiones de retiro o jubilación (por edad o inutilidad física).
- Pensiones de viudedad, orfandad y otras.

- Auxilios por fallecimiento.
- Auxilios especiales

P.: ¿Podría especificarnos en qué consisten dichas prestaciones?

R.: En el caso de las pensiones de retiro o jubilación se tiene derecho a ellas desde el mes siguiente en que se alcanza la edad de retiro o jubilación y tienen las siguientes características:

- Son vitalicias.
- No se actualizan, pero se fija una cuantía de pensión mínima.
- Su cuantía se expresa por porcentaje del último sueldo regulador que se alcanzó en situación de actividad.
- Actualmente, el porcentaje fijado es el 12% del sueldo regulador.
- Son trasmisibles a los familiares directos.

Para las pensiones de viudedad, orfandad y otras, tenemos estipulado que el fallecimiento del mutualista origina el derecho a percibir una pensión a sus beneficiarios, en el siguiente orden excluyente, y compartiendo las mismas características con las citadas anteriormente:

- La viuda.
- Los hijos, según edades y circunstancias que determina el Reglamento.
- Los padres.
- Los hermanos, que cumplan determinados supuestos.

Actualmente, el porcentaje fijado para la determinación de estas pensiones es del 9% y hay que destacar que en caso de fallecimiento del perceptor de una pensión, ésta puede transmitirse a otros familiares del causante que cuenten con la aptitud legal que corresponda.

En lo relativo al auxilio por fallecimiento, cabe reseñar que consiste en el abono de una cantidad en metálico destinada a paliar, en lo posible, los mayores gastos de última enfermedad, sepelio, etc. del causante. Su cuantía, actualmente, asciende al 45 por ciento del sueldo regulador multiplicado por 12 (sueldo regulador de un año).

Este Auxilio se percibe sea cual sea la edad del mutualista al fallecer

y con independencia del número de cuotas que haya pagado. Es una prestación que puede equipararse a un seguro de vida, pero con la particularidad de que es un seguro VITALICIO; es decir, que el beneficiario del mismo lo percibe siempre, lo mismo da que el mutualista haya fallecido a los 30 años que a los 80. Esto es algo que debe destacarse porque quien se haya hecho un seguro de vida sabe que el importe de las primas va creciendo de forma muy importante y, en la mayoría de los casos, no es posible mantenerlos al superarse la edad de 65 años, bien porque sencillamente las Compañías de Seguros no se lo permiten o porque si lo hacen las primas alcanzan unos valores prohibitivos.

Por último, el auxilio especial es una prestación (equivalente a dos años de pensión) que concede la AMBAR a los beneficiarios de aquellos mutualistas que al fallecer no

dejan ningún familiar con derecho a pensión. El o los beneficiarios son designados en vida por el propio mutualista (para lo que existen unos impresos que se facilitan en la Comisión Ejecutiva o en las Juntas Delegadas Departamentales). Esta previsión de beneficiarios es algo que no cumplimentan muchos mutualistas, y es una pena porque a veces se pierden beneficios.

En el mismo impreso se informa de la documentación que se precisa aportar. Las Juntas Delegadas informan a los mutualistas o a sus beneficiarios y les resuelven cualquier dificultad que puedan tener y ellas mismas se encargan de la remisión de esta documentación a la Comisión Ejecutiva para su resolución. En la Jurisdicción Central, la propia Comisión Ejecutiva asume esta labor de información, entrega y recepción de solicitudes. ☒

(por C. Jáuregui)

LA AMBAR ESPERA SU LLAMADA

Para cualquier duda o aclaración puede dirigirse a la COMISION EJECUTIVA o a la JUNTA DELEGADA de la Zona Marítima correspondiente, cuyas direcciones y teléfonos se indican a continuación:

COMISION EJECUTIVA:

- Juan de Mena, 1, 4º
28071 MADRID 532 86 75 379 52 77 fax

JUNTAS DELEGADAS:

- **Zona Marítima del Cantábrico:**
Cantón de Molíns, s/n.
(antigua Escuela de Máquinas)
15490 EL FERROL-NAVAL 33 60 69 33 60 71
- **Zona Marítima del Mediterráneo:**
Muralla del Mar, 13
(Edificio Servicios Generales)
30290 CARTAGENA-NAVAL 12 70 91
- **Zona Marítima del Estrecho:**
Los Mixtos, s/n
Población Militar San Carlos
11110 SAN FERNANDO-NAVAL 59 90 99
- **Zona Marítima de Canarias:**
León y Castillo, 310
(junto a la Residencia de Oficiales)
35060 LAS PALMAS-NAVAL 44 31 60



S. M. la Reina de Tailandia firma en el Libro de Honor de la E. N. Bazán en presencia de S. M. la Reina Doña Sofía y el Presidente de la Empresa, D. Santiago Galindo.

«CHAKRI NARUEBET», PORTAAVIONES CONSTRUIDO POR LA EMPRESA NACIONAL BAZÁN PARA LA REAL MARINA TAILANDESA

El día 20 del pasado mes de enero tuvo lugar la ceremonia de botadura, en El Ferrol, del primer portaaviones construido por encargo a un astillero extranjero, Se trata del «Chakri Naruebet» de la Marina Tailandesa, cuyo proyecto fue encargado a la Empresa Nacional «Bazán».

El acto de la botadura se vio doblemente realizado ante la asistencia de S. M. la Reina de Tailandia y S. M. la Reina de España. Con la finalidad de conocer los pormenores de

este importante acontecimiento, resumen de un proceso de adjudicación, en el que quisimos ahondar por considerarlo de enorme interés para la Armada, concertamos una entrevista con el Director de la Factoría Naval que la Empresa Nacional «Bazán» tiene en El Ferrol, don Natalio Rodríguez, quien nos atendió con la amabilidad que le caracteriza y respondió a nuestras preguntas, que iban encaminadas a conocer los pormenores de todo el proyecto de construcción del portaaviones tailandés:



P.: Nos gustaría que comenzara hablando acerca de la adjudicación de este importante contrato para la E. N. Bazán, que la sitúa entre los principales constructores de buques de guerra del mundo.

Los primeros pasos de este importante programa se dieron a finales de 1991, momento en el que la Armada Tailandesa especifica los requisitos operativos del buque que son enviados a los principales constructores de buques de guerra, para que presentaran sus ofertas con el fin de firmar un contrato a primeros de 1992.

La importancia de este programa no pasa desapercibida en este sector, al tratarse del primer buque de este tipo que se construye en un astillero para la exportación a una Marina distinta de la del propio país.

Esta circunstancia, unida a las dificultades por las que atraviesa el sector debido a la recesión de la demanda, hace que participen en dicho concurso los más importantes astilleros militares, entre los que se encontraban:

**JJC INC (U.S.A.)
VICKERS LTD. (U.K.)
VOSPER THORNYCROFT LTD. (U.K.)
D.C.N. (FR.)
YARROW LTD. (U.K.)
SWAN HUNTER LTD. (U.K.)
BREMER VULKAN (GE)
HDW/BLOHM & VOSS (GE)
FINCANTIERI (IT)
EMPRESA NACIONAL BAZÁN (SP)**

El resultado del proceso de adjudicación se hizo público en Marzo de 1992 y a continuación tuvo lugar la firma del acuerdo entre los Gobiernos de Tailandia y España, por el que se decidía que fuera la Empresa Nacional Bazán la encargada de la construcción del buque.

P.:Cuál cree que fue el factor o los factores, que decidieron la adjudicación?

R.: Analizado con posterioridad el proceso de selección, así como el resultado, es difícil determinar cual fue el factor decisivo para que la propuesta española fuera la vencedora. No obstante se pueden enumerar algunos elementos que, considerados individualmente y sobre todo en forma conjunta, hicieron de nuestra oferta la más ventajosa para la Armada Tailandesa.

Podríamos empezar hablando de la capacidad tecnológica y de la disponibilidad de un producto similar al requerido en una Marina de alto nivel. Esta capacidad, así como el producto, quedaron de manifiesto tras las primeras visitas de representantes de la Armada Tailandesa al Astillero y al Portaaviones «Príncipe de Asturias», cuyo prestigio entre las Marinas Europeas hace que sea generalmente aceptado que se trata del buque de mejores prestaciones entre los de su clase. Si este factor no fue decisivo para la adjudicación, sí podemos decir que se trató de la «tarjeta de visita»

imprescindible para estar en un proceso de selección en el que sólo son admitidos los líderes del sector.

Otro elemento de enorme importancia con el que contaba la oferta española, era el correspondiente al apoyo de nuestra Armada a la Tailandesa en múltiples campos como el adiestramiento de la dotación, formación de pilotos, asesoramiento en la operación del buque, inspección de la construcción, etc. Ayuda esencial para una Marina que no posee experiencia en este tipo de buques ni en lo relativo a un arma aérea embarcada, enmarcándose este apoyo en unas magníficas relaciones mantenidas entre las dos Armadas desde hace muchos años, uno de cuyos resultados es la formación de oficiales tailandeses en la Escuela Naval de Marín.

Quizás desde el punto de vista técnico, la mayor ventaja de la oferta presentada por la E. N. Bazán fue la relación prestaciones-precio, notablemente superior a las de la competencia, y aún hoy resulta sorprendente que se pueda construir un buque de estas características por un precio inferior a los 300 millones de dólares, alcanzándose este resultado por medio de un diseño y productividad adecuados, y por la utilización de una ponderada combinación de criterios y estándares militares para los equipos y sistemas considerados esenciales, como estándares de tipo comercial para los restantes equipos.

La adjudicación del contrato, además de los elementos antes mencionados, se basó en la mejor oferta de las presentadas en cuanto a precio y plazo, y ésta correspondió a la de la E. N. Bazán. Del precio ya hemos hablado en relación con las prestacio-





nes del buque, y si la cifra llama la atención, no es menos sorprendente los 58 meses para el proyecto y construcción; cifra un 40/50% inferior al tiempo medio empleado en las últimas construcciones de buques de este tipo.

P.: Cuáles son las características técnicas de este buque?

R.: El buque, como ya se ha mencionado, ha sido proyectado tomando como base, especialmente en los aspectos funcionales, el Príncipe de Asturias, siendo sus características principales:

- **Eslora total:**
182,6 m.
- **Eslora entre perpendiculares:**
164 m.
- **Manga máxima:**
30,5 m.
- **Puntal a cubierta de vuelo:**
18,5 m.
- **Calado:**
6,25 m.
- **Desplazamiento:**
11.484 Tn.
- **Velocidad:**
26/17 nudos
- **Dotación:**
601 hombres

El sistema de propulsión consta de dos grupos propulsivos independientes, situados en dos cámaras de máquinas principales y compuesto cada uno de:

- 1 Turbina de gas
- G.E. LM 2500 (16.500 kw)
- 1 Motor diesel
- MTU 16V1163TB83 (4.115 kw)
- 1 Reductor
- 1 Línea de ejes, con hélice de paso variable.

Este sistema permite emplear las dos turbinas simultáneamente para obtener la mayor potencia y, por tanto, una velocidad superior a 26 nudos; o los dos motores, con lo que se obtiene una velocidad de cruceo próxima a los 17 nudos. Esta combinación consigue fiabilidad, flexibilidad y economía de operación.

La planta eléctrica consta de 4 generadores de 1.200 kw cada uno situados en dos cámaras auxiliares independientes, que envían la energía eléctrica producida a 2 cuadros principales interconectados que la distribuyen a todo el buque por medio de 10 centros de carga.

Además lleva otros sistemas relevantes como son:

- 2 Ascensores de aviones de 20 Tn. de capacidad.
- 2 Ascensores de municiones.
- 2 Pares de aletas estabilizadores.
- 1 Grúa de cubierta.
- Sistema de desmagnetización.
- Sistema integrado para control de la plataforma.
- Sistema integrado de comunicaciones.

El buque dispone de una capacidad máxima para 601 tripulantes más cuatro miembros de la Familia Real Tailandesa, distribuyéndose la dotación de la forma siguiente:

• Jefe de Flota	1
• Comandante	1
• 21 Comandante	1
• Jefes	10
• Oficiales	60
• Suboficiales	113
• Cabos	140
• Marineros	275

En lo que se refiere a Sistema de Combate, aunque el buque cuenta con un equipamiento básico para



instalar un sistema completo (lanzador misiles, montajes defensa de punto, etc.), en el momento de la entrega llevará instalada la parte básica del mismo compuesta principalmente de:

- Sistema de mando y control (Ordenador AN/UYK 43, 7 consolas multifunción, etc.).
- Radar tridimensional de largo alcance AN/SPS-52.
- I.F.F.

En cuanto al desarrollo del programa y como nota curiosa, se puede decir que el plazo ofertado a la R.T.N., 58 meses, constituye quizás el principal reto, pues en cualquiera de los buques de este tipo, construidos hasta la fecha, se han empleado por encima de los 9 años.

P.: Se puede pues afirmar que este tiempo de ejecución ha sido todo un reto para la «BAZÁN»; pero ¿qué requerimientos exigía a la Empresa semejante desafío?

R.: Para cumplir este reto se requería desarrollar el proyecto en 3 años y en un orden tal que permitiera comenzar la construcción aproximadamente al año y medio de la firma del contrato.

Por otra parte era imprescindible simultanear al máximo las actividades de producción, de tal manera que se alcanzaran avances del 4 ó 5% mensual durante la fase de prefabricación de bloques; el único modo de lograr este objetivo era aplicando de forma exhaustiva los sistemas de modularización y construcción integrada, que permiten multiplicar sensiblemente (función del número de bloques en construcción, en cada momento determinado) los frentes de trabajo.

Y este plan, que a mediados del 92 se presentaba como difícilmente alcanzable, se ha ido cumpliendo día a día, siendo los hitos más relevantes:

- Fin del proyecto funcional: Sept. 92
- Comienzo del proyecto de detalle: Nov. 92
- Comienzo de construcción: Set. 93
- Puesta de quilla: Julio 94

Y así se llega a enero del 96, en el que se puede ver el buque completo

en la grada con un avance del 70% en la ejecución de los más de 3,5 millones de horas de trabajo que requiere la construcción, y listo para la botadura.

P.: Y llegamos al ansiado momento de la botadura del «Chakri Naurubet». Háblenos acerca de este evento.

R.: La importancia del buque ha hecho que la ceremonia de botadura estuviera rodeada de una expectación poco frecuente, tanto en el Astillero como en la propia ciudad de El Ferrol; además el hecho de que el acto estuviera refrendado por la presidencia de las reinas de Tailandia y España, le rodeó de una aureola muy especial.

P.: Y nos queda ya sólo hablar del momento de entrega definitiva del buque a la Armada Tailandesa y, con ella, la finalización de este proyecto.

R.: En efecto, una vez el buque a flote, con la magnífica estampa que se puede apreciar en las fotografías, fue

remolcado hasta el dique número 3 de la factoría para quitarle los santos de lanzamiento y atracarlo al muelle, con el fin de iniciar el período de pruebas, que concluirá con la salida a la mar prevista para enero del 97 y la entrega del buque a la Armada Tailandesa en marzo de ese mismo año.

En estos momentos del programa es necesario resaltar la intervención de la Armada Española, pues si importante fue su apoyo en la consecución del contrato, no lo son menos las actividades que está desarrollando a lo largo del mismo, asistiendo técnicamente a la Armada Tailandesa y llevando a cabo el adiestramiento de la dotación de aquel país en áreas tan esenciales como las de vuelo, organización del buque, manejo de aeronaves, etc.

Ambos elementos, un magnífico buque y una dotación bien adiestrada, deben ser los pilares básicos para una relación fructífera y permanente entre España y Tailandia por medio de sus Marinas. ☒





INSTALACIONES DEL SEGUNDO ESCALON DE MANTENIMIENTO EN ROTA (ISEMER)

Próximo al Cuartel General de la Flota, en la Base Naval de Rota, entre pinares, se encuentra instalado el ISEMER. Su infraestructura no rompe el entorno que le rodea y al aproximarnos a él no nos podemos imaginar ni su superficie ni la labor que desarrolla.

Nos recibe con mucho cariño su Jefe, el Capitán de Navío, Antonio Posada Cuevas, quien hace un alto en su labor para atendernos. Con él recorreremos todos los talleres y Oficinas, está orgulloso de su destino y desea que lo conozcamos con el mayor detalle.

Las instalaciones del Segundo Escalón de Mantenimiento en Rota (ISEMER) fueron creadas el año 1987 para dar cobertura al Mantenimiento del Grupo de Combate, según nos comenta el Capitán de Navío, Posada.

El proyecto y la construcción del ISEMER en la Base Naval de Rota surgieron como consecuencia de la designación de dicha Base como puerto de estacionamiento del Grupo Alfa.

Como modelos de esta instalación se tomaron los SIMA'S norteamericanos extendidos por la U.S. Navy por toda su geografía como nuevo concepto de Arsenal.

Para definir los medios materiales y humanos que había que disponer en el ISEMER se hizo un estudio predictivo de necesidades a partir del Plan de Mantenimiento de la Clase de una FFG norteamericana.

Como resultado de dicho estudio predictivo se obtuvieron las cargas de trabajo correspondientes a equipos y talleres, y se procedió a su selección y dimensionamiento.

Se decidió que las máquinas y equipos de taller de un mismo tipo se instalasen en una sola área o taller, evitando redundancias en área distintas, se estudió la situación relativa de áreas y talleres teniendo en cuenta el flujo de módulos y equipos que habrían de ser reparados. Como consecuencia, resultó un

conjunto integrado de 38 talleres, en una sola nave con dos alturas. En la zona de mayor altura se dispuso un almacén de material. Como complemento a la Nave de Talleres se definió y construyó un edificio administrativo, un pequeño edificio de energías y un garaje. Estas instalaciones están bajo un mando único y cubre el mantenimiento de todos los Sistemas Navales.

Todos los talleres, están enlazados por una red informática y se dispone de una aplicación para la gestión de los Recursos de Mantenimiento.

Toda la documentación técnica del ISEMER estaba en soporte microfilmado, disponiéndose de una aplicación informática para su búsqueda rápida. Este procedimiento permitirá que cada usuario (30 aproximadamente) puedan consultar cualquier manual técnico, plano, etc, desde su propio puesto de trabajo.

El ISEMER tiene como misión el mantenimiento del Grupo Alfa, la doctrina de este mantenimiento está basada en dos objetivos fundamentales:

- 1. Obtener la máxima disponibilidad operativa de los buques al coste más bajo.**
- 2. Programar los mantenimientos, con base a estudios de fiabilidad, que aseguren los períodos operativos, libres de fallos.**

El concepto de mantenimiento de estos buques implica una rehabilitación progresiva y continua que se ejecuta mediante un conjunto de acciones programadas e individualizadas que se efectúan durante los períodos de inmovilización.

El plan de inmovilizaciones consiste en 9 semanas cada 18 meses para las Fragatas y 10 semanas cada 12 meses para el Portaaviones.

Las varadas reglamentarias están programadas cada 54 meses.

En relación con el mantenimiento de un tipo determinado de buques en instalaciones compactas y especializadas, el C. N. Posada considera que presenta una serie de ventajas.



LOS VETERANOS DEL ISEMER

- Se reduce tiempos de Inmovilizaciones.
- Todos los problemas de mantenimiento están concentrados en un solo centro.
- Se reducen espacio en talleres (10.000 m² 38 talleres).
- Se reduce el número de máquinas (evita la redundancia).
- Se reduce el número de personal necesario.
- Se reduce tiempos ejecución tareas.
- Mejora la carga de trabajo de los talleres.
- Mejora la eficacia y productividad de los talleres.
- Aumenta la calidad de trabajos a realizar.
- Permite un mejor control sobre obras, talleres, Inmovilizaciones, etc.
- Permite la Planificación y Adquisición de materiales.

Para terminar, y como reflexión final el C.N. Posada nos comenta que este enfoque del mantenimiento con instalaciones compactas y especializado en un tipo determinado de buques, resulta eficaz y económico.

Charlamos en primer lugar con **Laura Montes Pérez**, que tiene a su cargo, junto con otras compañeras, la limpieza del Centro, lleva ocho años en este trabajo y cuando se incorporó al mismo el ISEMER, aún no había sido inaugurado. Entonces estaba destinada en la Residencia de Suboficiales.

Está casada y tiene dos hijos, «dos niños preciosos», nos comenta con orgullo de madre, «niña y niño», precisa Laura. Su hermano trabaja en el Taller de Electricidad y Electrónica. Nos dice que el trabajo es siempre el mismo, lo que no le impide, como dicen sus compañeros, pasarse el día cantando. Las relaciones con todo el personal son muy positivas. Tiene el problema de vivir en San Fernando lo que le exige mucho tiempo en los desplazamientos, en invierno sale de casa de noche y



vuelve de noche, nos comenta. Por ello espera que aparezca un concurso de traslado para irse a San Fernando, aunque ve más fácil un cambio de oficio, su meta está en ganar una plaza de auxiliar de clínica, pues sería subir su nivel laboral y con ello el sueldo.



Emilio Rivero Rodríguez, llevacuatro años como Técnico Operativo en Electricidad, Comunicaciones, Instalaciones y Navegación, está muy contento en su puesto de trabajo y lo único que le preocupa es consolidar su puesto, ya que está eventual. Está casado y tiene una hija. Lo mismo que Laura, vive en San Fernando.

Piensa que las relaciones con sus compañeros son excelentes, tanto con el personal civil, como con el militar, este último le ha ayudado mucho pues tiene amplios conocimientos de electricidad y electrónica, además de una gran experiencia sobre los equipos que montan los barcos, tanto de navegación como de sistemas de comunicaciones.

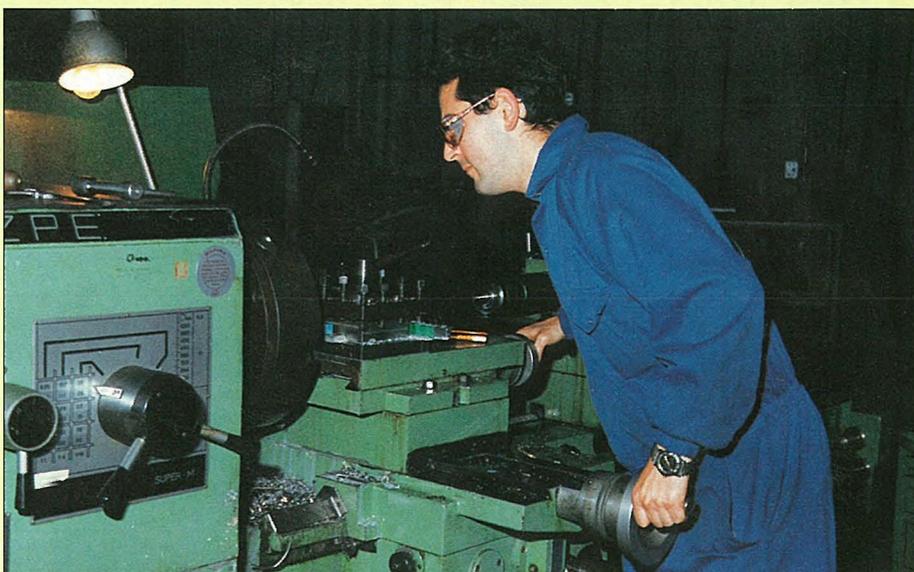
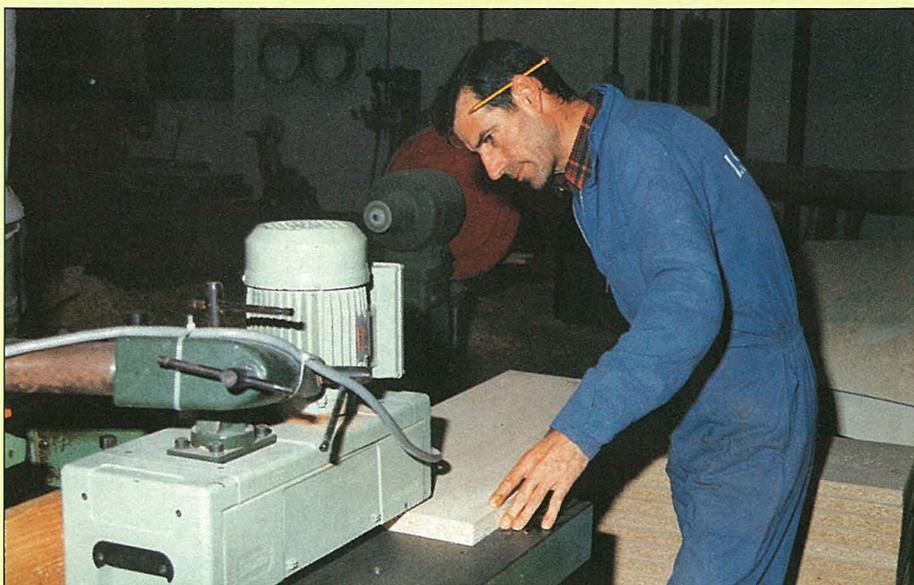
Isidro Sánchez Carrillo es Jefe Técnico Operativo del ISEMER, lleva ocho años destinado en el mismo. Su misión es coordinar los trabajos de soldadura tanto en los talleres como a bordo, manteniendo al día los pedidos de gases y material de soldadura. Atiende a la preparación e instalación de los servicios a bordo.

Piensa que está haciendo el trabajo que le gusta, por lo que está contento. Está casado y tiene tres hijos, «ya mayorcitos», según nos comenta, el mayor es Militar de Empleo, en la Armada. Está viendo la posibilidad de trasladarse a San Fernando, donde vive, pues se sale de allí muy temprano y se regresa tarde.

José Manuel Rodríguez Flores es Ingeniero Técnico de Arsenales, está casado sin hijos. Muy relacionado con la Armada, pues el año 1979 fue suboficial de «su querida Infantería de Marina». Estuvo destinado cuatro años y medio en el TEAR, actualmente es el encargado de los Talleres de Máquinas y tiene a sus órdenes treinta y nueve hombres. Realiza el trabajo propio de un Ingeniero Técnico, con la problemática de un mando intermedio.

La gestión y condiciones del taller no ofrecen problemas, se arrancó con gente joven, «echaron los dientes, profesionalmente aquí, y aquí él perdió el pelo». Vió como el ISEMER pasó de proyecto a realidad. Piensa que la labor es gratificante, aunque dura.

Manuel Cano Castillo, es asimismo Ingeniero Técnico y se encuentra destinado en la Oficina Técnica del Cen-



tro. Esta Oficina tiene por objeto estudiar las modificaciones a introducir en los buques y a la vez inspeccionar las obras que se realizan en los mismos.

Está casado y tiene dos hijos, «tan preciosos como los de Laura», nos aclara. Vive en Cádiz.

Fue «dotación de quilla» del ISEMER, ya que lleva aquí ocho años.

Juan Carlos Ramírez Barrones está casado y tiene un hijo pequeño, de ocho meses, está destinado en el Taller de Electricidad y es Oficial de Arsenales. Su trabajo consiste en el mantenimiento y reparación de los buques en lo relacionado con su especialidad. Piensa que las relaciones con sus compañeros son muy buenas.

Espera poder irse algún día a Cartagena, pues él es natural de esta ciudad, lleva en el ISEMER tres años.

LOS SUBOFICIALES DEL ISEMER

El Suboficial Mayor **José A. García Fernández**, ingresó en la Armada hace treinta y cinco años, en el mes de enero de 1961, habiendo pasado mucho tiempo destinado en la Flotilla de Aeronaves. En 1992 vino destinado al ISEMER, al ascender a Suboficial Mayor. Está asignado a Producción y es el Suboficial más antiguo de su destino. Se encuentra muy contento con sus subordinados y comenta el mucho movimiento que hay de Suboficiales.

Está casado y tiene dos hijos, uno de ellos Guardiamarina en el B/E «Juan Sebastián Elcano», y el segundo preparándose para ingresar en la Escuela Naval Militar.

El Subteniente de Máquinas **Enrique Villaverde Guerrero** lleva veintitrés años de servicio y ha estado en pocos destinos, diez años en la Flotilla de Aeronaves y dos y medio en el ISEMER, entre otros.

Está destinado en el Taller de Turbinas y es el Suboficial más antiguo. Su trabajo consiste en reemplazar



turbinas o proceder a su modificación. Conoce las de los Harriers, cuyo funcionamiento es el mismo que las de las fragatas, aunque los componentes son distintos, «una turbina de gas es una turbina de gas», nos dice sonriente el subteniente Villaverde. Nos habla del Brigada Mecánico Javier Herrero, que le enseñó mucho.

Está casado y tiene dos hijos. Vive en el Puerto de Santa María.

El Sargento Primero E.R. **José A. Romero Muñoz**, está casado y tiene tres hijos. Trabaja en el Taller de Electrónica, en el grupo de Rádar; atiende al montaje y reparación de los radares básicos. Hay bastante trabajo, como en todo el ISEMER.

Su vida transcurrió en los destructores, por lo que para él ha sido un cambio brusco pasar a los barcos más modernos de la Flota. Nos indica que con él está el Sargento 1.º Juan Ruiz de la Torre, que es más antiguo en el destino, «sólo le ha faltado poner los ladrillos del ISEMER», nos comenta sonriente.

El Sargento Primero E.R. **Blas Muriello Arriazo**, está casado, tiene dos hijos y vive en Cádiz. Es fundador del ISEMER y trabaja en el Taller de Electrónica, en el que están destinados tres Suboficiales. Su trabajo es el mantenimiento y reparación de equipos en cualquier sitio en que se encuentre el barco que necesite de su auxilio. Ha visto crear el ISEMER y se encuentra muy a gusto en el destino.

El Brigada R.T. **Angel Moreno Muñoz** lleva veintidós años de servicio, está casado y tiene dos hijos. Tras desempeñar varios destinos pidió el ISEMER y se lo dieron. Le gusta trabajar en la reparación de equipos, está destinado en el taller de Electrónica y atiende a los teletipos, criptografía y comunicaciones vía satélite. «Formó casi parte de la dotación de quilla del ISEMER», nos dice, le he visto nacer, empezó pequeño y ha ido creciendo contando con una tecnología muy moderna. Al principio sólo se atendía a una fragata y ahora son ya seis, nos comenta.

El Subteniente E. R. **José Manuel Suárez Landa**, formó parte de la dotación de quilla de la Fragata «Andalucía», del Grupo de Combate en 1980, se trasladó posteriormente a California a realizar diferentes cursos, allí nació su primera hija, luego estuvo en Nueva York, donde nació su segunda hija. Pasó cuatro años y medio en Estados Unidos y de allí fue destinado al CPTCIA, donde estuvo cinco años formando a las dotaciones de la Flota. Es fundador del ISEMER y colabora con las dotaciones en la reparación de los equipos, dados los cursos realizados atiende a bastantes cosas especialmente a radares.

LOS JEFES Y OFICIALES DEL ISEMER

El Capitán de Fragata **Carlos Suances Calamaño** lleva ocho años en el destino, tres meses más que el Jefe, nos aclara. Está en el grupo de Elaboración de la Lista de Materiales.

Considera que en el ISEMER se trabaja bien al hacerlo en barcos de la misma clase y contar con personal, tanto civil como militar, bien cualificado y que conoce las fragatas y el Portaviones.

Piensa que hay alegría en el trabajo y un hecho positivo es que éste se está informatizando.

El Comandante de Intendencia **Manuel Junquera Aparicio**, es el Jefe de Aprovisionamiento. Está casado y tiene cuatro hijos, al salir una plaza vacante en el ISEMER se encontraba en el Arsenal de Las Palmas, y la pidió pues quería estar cerca de su familia.

Dado que era en Rota lo hizo sin muchas esperanzas, y al ver que le habían dado el destino se alegró.

En Aprovisionamiento hay tres Jefes, un Oficial y tres Suboficiales y nueve personas civiles, su responsabilidad consiste en conseguir que el material de repuesto se encuentre en el tiempo previsto en el ISEMER, sirviéndose para ello de las necesidades que presentan los trabajos programados.

Las obras a realizar se conocen con un año de antelación, lo que permite la adquisición del material necesario con tiempo suficiente.

El Alférez de Navio Ingeniero **José Benigno Gómez Marqués**, es soltero y natural de Valencia y se encuentra encantado en Andalucía, considera importante poder mantener contactos con Oficiales norteamericanos. Piensa que la Base Naval de Rota es una Base moderna, «es un pequeño paraíso», nos comenta. En el trabajo se respira un aire motivado e innovador, ágil y optimista, «todo es posible», se está con un continuo sentimiento de cambio.

El A.N. Gómez es Ingeniero Industrial y Master en Dirección de Empresa, cuando se encuentra con sus compañeros de carrera se da cuenta que está en un sitio muy interesante, piensa que su padre se sentiría orgulloso de verle en este sitio, era ferroviario, nos comenta.

El ISEMER mantiene una estructura con la última forma de trabajo americana. Un reto a la comunicación a todos los niveles. El «flujo de información» se ha pensado para que sea rápido y esto influye en hacer fluida la comunicación.

El Capitán de Corbeta Ingeniero **José Manuel Barranco Díaz**, ésta casado y tiene tres hijos, es ingeniero naval y está destinado en la Oficina Técnica, piensa que el trabajo tiene, en líneas generales, una configuración muy viva y está en mejoría constante.

La Oficina está en rápido crecimiento gracias al control de calidad que se está desarrollando. La característica fundamental es la vitalidad. Se hace más de lo previsto.

Pertenece además al «Coro Rociero de Rota» e invita a todos nuestros lectores a que le visiten y escuchen «es el Coro más religioso y con más fervor rociero», nos dice.

El Capitán de Corbeta **Jesús Andrés Nicolás**, es el Jefe del Taller de Electrónica, está casado y tiene tres hijos. Es de León, afincado en Andalucía. Es del Cuerpo de Especialistas de la Armada, y está contento con su trabajo. Ha pasado treinta años a bordo de buques de primera línea, nos dice, formó parte de la dotación de quilla del Portaviones «Príncipe de Asturias», donde estuvo embarcado tres años.

Cuenta en el Taller con una plantilla de treinta hombres, y atienden





al mantenimiento del Segundo Escalón de los barcos, excepto lo concerniente a Armas.

Hay tres subgrupos de Mantenimiento y se siente identificado con su trabajo, que se desarrolla con tecnología punta y moderna. «Se hace una buena labor», nos dice.

Capitán de Corbeta **Antonio Sese González**, está casado y tiene dos hijos. Se siente orgulloso de pertenecer al ISEMER pertenece al antiguo Cuerpo de Máquinas, nos comenta, y considera que es el mejor destino de su carrera, dada su procedencia y conocimientos, una vez cumplido el tiempo de Jefatura de Máquinas en buques, pues «el mejor destino es el operativo, luego éste», nos dice sonriente. Atiende al mantenimiento del Grupo de Combate.



Piensa que el sistema de propulsión ha supuesto un gran avance en tecnología, ha sido un gran acierto por parte de la Armada llevar a cabo el mantenimiento de las turbinas de propulsión de los barcos, en el ISEMER.

El Capitán de Fragata **José Infantes González** está casado y tiene cinco hijos. Es el Jefe de Producción y nos comenta que el ISEMER nació con ciertas dificultades, como todo lo que empieza, luego gracias al empuje del personal se puso en marcha.

Hasta aquí lo que pudimos ver y recoger en nuestra visita al ISEMER, nos impresionó muy favorablemente, la amistad y trato cordial entre sus componentes y el orden y trabajo que desarrolla. Les deseamos lo mejor y una marcha ascendente. ☒



CELEBRACION DEL 50 ANIVERSARIO DE LA SALIDA DE LA ESCUELA DE LA PROMOCION 344 DEL CUERPO GENERAL Y XX DE INTENDENCIA DE LA ARMADA

Tuvieron lugar en la Escuela Naval el día 10 de mayo de 1996 los actos principales consistentes en una Misa por los fallecidos de la promoción en la Capilla de la Escuela, la colocación de una corona de laurel en el Crucero de piedra situado enfrente y la asistencia a la lectura de las Leyes Penales en la Explanada delante de la Escuela Monumental.

En representación de la promoción el VA Alvarez-Maldonado pronunció unas palabras recordando el paso de la Promoción por la Escuela 50 años antes y otras dirigidas a los alumnos actuales que fueron contestadas por el Comandante-Director. A continuación la

Escuela desfiló delante de éste, profesores y miembros de la promoción con sus esposas y viudas asistentes.

Al día siguiente estos últimos se trasladaron a Santiago de Compostela donde en el Altar Mayor de la Catedral se ofició una misa. El Coronel de Intendencia De Diego hizo una ofrenda al Apostol Santiago recordando en ella que en 1994 la Escuela Naval en pleno con su Director al frente también lo había hecho. Las promociones citadas salieron de la Escuela Naval el día del Carmen de 1946. La celebración se anticipó por no permitir el calendario actual de la Escuela realizarla en día más próximo a dicha fecha.

Tomo la voz en nombre de todos nosotros por ausencia del primero de la promoción el Contralmirante Tomás Valdés, que por graves motivos familiares no ha podido asistir a este acto.

Los que estamos somos los pocos que hemos conseguido doblar el Cabo de los SESENTA para celebrar las Bodas de Oro de nuestra salida de esta Escuela.

Tras los cientos de singladuras que jalonan la derrota de nuestras vidas sólo los presentes hemos llegado hasta aquí. Los más, los mejores, acaso los elegidos, fueron quedándose en los múltiples recovecos del destino por voluntad de Dios.

A todos ellos nuestro recuerdo en este día. Recuerdo que queremos hacer extensivo a sus viudas, presentes y ausentes y a los que por enfermedad u otras causas no nos acompañan.

En este lugar y momento parece oportuno hacer un breve repaso de nuestro paso, como antiguos alumnos, por esta escuela.

Ingresamos en 1941. A alguien se le ocurrió pensar que no bastaba conocer a fondo las matemáticas de la oposición sino que para acceder a la Escuela hacía falta poner a prueba nuestro espíritu militar y vocación marinera. Con dicho fin nos programaron un cursillo de dos meses en el Elcano donde lo único que hicimos fue montar guardias, subir a los palos y hacer instrucción durante horas sobre los duros adoquines de los muelles en que atracamos.

Superado este cursillo de aspirantes a ASPIRANTE ingresamos en la vieja Escuela Naval de San Fernando. El experimento hecho con nosotros no volvió a repetirse con las promociones que nos siguieron.

Aprendimos a bogar en botes de nueve metros en los caños de La Carraca, a tirarnos de cabeza en los diques de aquel Arsenal y a soportar formados en el Llano Amarillo o en el Patio Norte la polvareda del levante.

En 1943 nos trasladamos a esta Ría cuando todavía la piedra de la Escalera Monumental no había tenido tiempo de florecer con el verdín de los años y en sus desiertas playas se podían hacer ejércitos de desembarco con fusil y casco sin perturbar ni a vecinos ni a bañistas.

Nuestros cruceros de instrucción en el Elcano (cinco meses) y en el minador

«Vulcano» (otros cinco) los hicimos durante la II Guerra Mundial con el Atlántico surcado por los convoyes aliados y los submarinos alemanes apostados al acecho. Por eso llevábamos pintados, en amuras y aletas los colores de la bandera española que, de oca a orto, iluminaban luces de costado.

El Elcano no tenía entonces ni aire acondicionado ni amplia cámara frigorífica por lo que llevábamos amarradas en el combés reses vivas que se iban sacrificando a lo largo del viaje. En el «Vulcano» las condiciones de habitabilidad eran peores: vivíamos en el sucio sollado de minas con los coys colgados encima de los oxidados raíles.

Las estadísticas registran que el viaje de regreso de Buenos Aires a Cádiz lo hizo el «Elcano», con nosotros a bordo, en cincuenta y tres días, tiempo máximo de permanencia ininterrumpida en la mar de este sexagenario barco.

A la ida como suele ocurrir en aquellas latitudes, sufrimos los embates del acostumbrado «pampero» que con arreglo a los cánones hubo que capear dando trinquetilla y triángulos. En el álbum de los recuerdos todos conservamos las fotos de aquel viaje.

Cuando, después de pasar interrogaciones y aprobar exámenes finales parecía que habíamos llegado a la meta, nos prolongaron seis meses la carrera, en los que como Alféreces de Fragata recorrimos en rondas interminables los laberínticos interiores de los cruceros y pateamos de guardia sus corridas cubiertas de teca.

Por fin, el día del Carmen de 1946, en esta misma explanada, recibimos los despachos de Alférez de Navío o de Teniente de Intendencia y salimos de esta Escuela dispuestos a servir a la Armada con la mayor ilusión y entrega.

Intentamos preservar las virtudes militares que nuestros profesores y Comandantes de Brigada nos habían inculcado: honradez, disciplina, lealtad a superiores e inferiores, preocupación por la moral y bienestar del subordinado, compañerismo y, sobre todo, abnegación:

«El Oficial que se contenta con hacer lo preciso de su deber sin que su propia voluntad adelante cosa alguna vale muy poco para el servicio», dicen las ordenanzas.

Por testigo nuestra conciencia y la experiencia y conocimientos adquiridos en

nuestra larga vida profesional, hemos recorrido un largo camino en el que se han sucedido destinos a bordo y en tierra, días de mar, malos tiempos y bonanzas, cursos, largas e ingratas horas de trabajo, ejercicios, primeras maniobras con Marinas Extranjeras, mandos, ascensos, satisfacciones, desengaños, injusticias y largas separaciones familiares. Avatares a los que no han sido ajenas nuestras esposas que con sacrificio y entereza han soportado ausencias, traslados y carencias.

Pronto les tocará a ustedes, damas y caballeros alumnos, coger el testigo generacional como Oficiales de la Armada.

Sabemos que vientos de fronda soplan por esos mundos pero por mucho que arrecien saldrán de aquí preparados para impedir que ni desarboleen nuestros barcos ni desmelenen la sensatez de vuestras cabezas.

Pensad que os habéis embarcado en una nave que pinta en sus amuras con letras indelebles de siglos y de historia un nombre inmarcesible: ESPAÑA.

El que no esté dispuesto a sacrificar por ella un ápice de su bienestar ya puede saltar por la borda.

Y cuando lleguen a tener cargos de responsabilidad comprobarán que en una nación como la nuestra de condición marítima pero de mentalidad continental el viento suele soplar de proa y entonces hay que ceñir y dar bordadas para avanzar hacia nuestro objetivo que no es otro que poner a disposición de la Nación un instrumento preparado para defender sus intereses, en el ámbito marítimo, en paz y guerra haciendo uso graduado de la fuerza cuando fuere preciso.

Antes de terminar quiero agradecer al Comandante-Director de esta Escuela la oportunidad que nos ha brindado de celebrar esta conmemoración en esta explanada que tantas añoranzas suscita a estos antiguos alumnos y remedando los versos inscriptos, en el pedestal de la estatua de Don Alvaro que preside el patio de Aulas, en sonoro castellano poder decir: «Rey servido y patria honrada dirán mejor que hemos sido».

Ricardo Alvarez-Maldonado Muela

Marín, 10 de mayo de 1996



PEREGRINACION MILITAR CAMINO FRANCES DE OSTABAT A RONCESVALLES

del 9 al 12 de mayo de 1996

La Orden de Peregrinos, que promueve el Apostolado Castrense español, acoge a todos los que quieran seguir las huellas de aquellos peregrinos que iniciaron en la antigüedad el Camino de Santiago.

La misión general de la Orden es fomentar y realizar las peregrinaciones así como la organización y participación en actividades religiosas y culturales relacionadas con el Camino de Santiago.

El conocimiento y valoración de la herencia cultural jacobea y el fomento de las tradiciones entran

también en el ámbito de las misiones de la Orden.

Una ilusión largo tiempo acariciada por mí, se hizo realidad al recibir una cariñosa carta del General Francisco Castrillo Mazerés ex-Presidente del Apostolado Castrense y Presidente de la Orden de Peregrinos, que, ya con el pie en el estribo, me invitaba a acompañarle a él y al resto del grupo a realizar el camino francés, que va de Ostabat a Roncesvalles.

Como es natural no desaproveché la ocasión y me puse en marcha. Salimos de Burgos el jueves a

mediodía y al caer la tarde y en medio de una torrencial lluvia, llegamos al monasterio franciscano o Maison Franciscaine «Zabalik», en Saint Palais, en el País Vasco-Francés, donde nos acogieron e instalaron sus frailes, con la nota característica que ha predominado en todo el tiempo que ha durado la peregrinación, fraternidad, cariño, cordialidad y orden.

Ostabat, donde iniciamos el camino, es hoy una pequeña aldea del Cantón de Yoldi y apenas se repara en ella. Sin embargo tuvo una gran importancia en la Edad Media como enlace que era de los tres caminos principales que iban a Santiago. Ostabat tenía hospitales importantes y casas especialmente dispuestas para alojar a los peregrinos que se reunían en unos llanos llamados San Salvador de Gibraltar, para desde allí seguir unidos y cruzar el país Vasco-Navarro, pues es sabido, era peligroso cruzar éstos solos a causa del vandalismo que en aquellos tiempos reinaba.

Nuestra peregrinación finalizaba en Roncesvalles. Ricardo Corazón de León en el año 1177 ocupó las ciudades de Dax y Bayona e hizo avanzar sus ejércitos hasta los puertos de Cisa, poniendo sitio al castillo de San Pedro –Saint Pée, junto a San Juan el Viejo, en la subida del citado Puerto– que tomó y demolió, obligando a vascos y navarros a guardar paz tanto entre ellos, como con los peregrinos.

La batalla de Roncesvalles se puede considerar como un símbolo de amistad entre los nobles guerreros, lealtad al Emperador Carlomagno y símbolo de la cristiandad entre los caballeros cristianos que aún hoy día perdura en el corazón de todos los peregrinos que recorren el camino de Santiago.

Este milenarismo camino francés, que tuvo la suerte de recorrer, sigue lleno de vida y con un resurgir prometedor.

Entre los peregrinos se da una síntesis de fe y amor. Unas veces se marcha por caminos lisos, otras pedregosos, las menos por carretera, siguiendo siempre las señales que lo marcan y que hay que tener cuidado de no perder.

La primera parte del camino la iniciamos en Saint Jean de Pied de



Port que es la última etapa del camino jacobeo por Francia. A la salida de San Juan al Pie del Puerto, el peregrino tiene ante sí la inmensa mole de los Pirineos. Para salvarla podía escoger entre dos caminos, o bien seguir a la derecha por el Valle de Valcarlos, hasta alcanzar la cima en San Salvador de Ibañeta, o bien ir a la izquierda ascendiendo a la montaña directamente, por fuertes rampas.

La lluvia nos acompañó persistentemente durante toda nuestra marcha. La verdad es que molestaba poco, pues convertidos en «fantasmas» con nuestros largos impermeables, nos resguardábamos de ella. Si el camino hubiese transcurrido por Galicia, más de uno nos

hubiera confundido con la «Santa Compañía», descafeinado, eso sí, al marchar a plena luz del día.

Nuestro andar era informal, se formaban pequeños grupos que con su charla hacían más corto el camino y siempre más divertido.

Tenía ilusión por pasar por Ostabat, dada la importancia que la concedía el folleto que nos servía de guía y que sobre el camino francés tenía en mis manos, pues aunque éste me informaba que no era lo que había sido en el pasado, indudablemente la peregrinación que iniciábamos empezaba en este pueblo y terminaba en Roncesvalles.

Como primera necesidad se me planteó buscarme una buena garrucha, pues además de carecer de

ésta, no llevaba un calzado adecuado, por lo que resbalaba de una forma permanente sobre el suelo arcilloso y mojado. Alguien con buen corazón, me buscó el palo adecuado, que poco a poco se fue adaptando a mis necesidades, ya que sin yo proponérmelo se fue rompiendo por zonas, hasta convertirse en el bastón ideal. Curiosamente y aunque se trataba de una zona frondosa no conseguía encontrar palo alguno, así es que cuando tuve éste en la mano «vi el cielo abierto».

Hubo un momento que empezamos a subir por un sendero arcilloso que lleno de generosidad, «nos prestaba» sendas suelas con una gran capa de barro, lo que convertía la subida, en una dura escalada. El General Castrillo amenizaba y dirigía la marcha, mirando con cariñoso esmero que todo fuera bien. En este caso concreto y en honor a la verdad hay que decir que él no era el que abría la marcha.

Al llegar arriba entre una lluvia torrencial, nos dimos cuenta que nos «habíamos perdido», lo que no dejaba de ser lógico pues llevábamos la capucha calada y todos seguíamos con total confianza al que iba delante. En ese momento reaccionamos como siempre lo hacíamos ante cualquier imprevisto, y con buen humor pusimos fin al problema con la frase de rigor: «esto no había pasado nunca». Frase que posiblemente define la principal característica de la Orden de Peregrinos, el buen humor y la aceptación como norma de cualquier contratiempo. Nos echamos a reír y deshicimos el camino que tampoco era mucho.

Dado que era mediodía aprovechamos para rezar el Angelus antes de seguir la marcha. Durante ella me comí el bocadillo de refuerzo que nos habían dado los frailes, mientras otros más prudentes lo guardaron hasta San Juan y pudieron degustarlo delante del correspondiente refresco o cerveza.

Por la tarde visitamos esta ciudad, me pareció francamente bonita, con sus cuevas del neolítico y sus pinturas rupestres, su cárcel, famosa porque en ella se «retiraban» a los obispos que no estaban muy de acuerdo con las decisiones del



Papa de Avignon. Llamó también nuestra atención su artesanía. Por último, recorrimos como buenos peregrinos, el centro de la ciudad pues por allí pasa el camino de Santiago.

Después de dormir de nuevo en Saint Palais donde teníamos la base, y muy de madrugada, pues a las seis de la mañana ya estábamos levantados, oímos misa en la capilla del monasterio, el padre que la oficiaba lo hacía en francés, vasco y castellano.

Quiero dedicar un especial recuerdo a la cena que con tanto cariño nos habían preparado los padres franciscanos, con verduras recién cortadas de la huerta que daban calorías a nuestro cuerpo y reponían las fuerzas perdidas en la caminata, el desayuno nada tenía que envidiar a la cena, con sus grandes tazas de leche y el pan con mantequilla.

Nos dimos cuenta que los tres padres con cerca de noventa años de edad media, necesitaban ayuda y entre todos limpiábamos y recogíamos las mesas después de cada comida. Era un zafarrancho de combate maravillosamente dirigido por el General Castrillo.

Desde San Juan, donde nos trasladó el autobús, iniciamos de nuevo el camino de Santiago sirviéndonos esta vez de guía un peregrino francés de nacimiento y de padres rusos blancos, católico ortodoxo y que suele hacer con frecuencia este camino, por lo que se unió a nosotros, pues era amigo de todo el grupo y el General Castrillo confiaba plenamente en él, como guía.

El camino era una permanente subida, entre un gran bosque de hayas y abetos, tan espesos que no dejaban ver el cielo, con rampas muy duras y muy estrecho. En mi caminar yo imaginaba ver al Emperador Carlo sentado en la piedra, de la que dice la leyenda, que aún sigue mojada a causa de sus lágrimas por la batalla perdida, pero alentado después por el ángel que en su aparición le dice, «cogerás a todas las doncellas del reino y las convertirás en valientes guerreros que levantarán sus espadas, brotando de ellas cientos y cientos de flores para que ante el asombro del milagro hagan huir al enemigo, ganando así la batalla», nosotros ahora teníamos la suerte de estar gozando de tan maravilloso bosque igual al que contaba la leyenda. Im-



presionaba mirar hacia abajo, ya que el desnivel era muy fuerte, en el fondo se deslizaba un río de montaña en el que se suponía había abundantes truchas, al menos eso decían los buenos pescadores del grupo, aunque su caudal era tan fuerte, que no hubiera sido posible acercarse a él. Al fin de la larga marcha, llegamos a Roncesvalles a las dos de la tarde, derregados pero encantados, habíamos cubierto una etapa muy dura a través de un paisaje realmente precioso. Al llegar a Roncesvalles comimos en un restaurante y recorrimos la zona visitando los distintos lugares y haciendo tiempo hasta el momento en que comenzara la misa que sería a las seis de la tarde.

Deseo destacar la impresión que me produjo la misa que para los peregrinos celebró el Abad de Santa María de Roncesvalles, que finalizó con una bendición especial para todos los asistentes, que suponía seguirían el camino hasta finalizarlo en Santiago con el abrazo al Santo.

Roncesvalles es un conjunto histórico monumental, con una posada importante para los peregrinos que suelen hacer un alto en su marcha.

Terminada la misa y ya a las siete de la tarde salimos para Pamplona, recuerdo como anécdota curiosa que al pasar ante el mejor hotel de la ciudad uno de los peregrinos entre risas y bromas, comentó «el que se quiera bajar y encargar habitación ahora está a tiempo», alusión clara al tipo de alojamiento que nos esperaba y que había sido norma común

a lo largo de toda la peregrinación, yo, como todos, sentí la alegría de poder seguir compartiendo la dureza del alojamiento propia de un peregrino con la sana alegría de unos compañeros tan estupendos como me habían tocado.

En Pamplona nos recibió el Presidente de la Hermandad de Peregrinos de la ciudad, alojándonos en la Posada de peregrinos que llevan los hermanos Maristas. Antes de cenar tuvimos tiempo de visitar dos iglesias románicas. Recuerdo que lo hicimos en el restaurante El Tremendo, que hacía honor a su nombre. Ya a medianoche llegamos a la posada, donde nos acomodamos.

Al día siguiente muy de mañana emprendíamos el camino de Burgos, fin de nuestra peregrinación.

Según escribo estas líneas recuerdo con auténtico cariño y por que no decirlo con una gran nostalgia los días tan maravillosos que he pasado en compañía de una gente tan estupenda llena de buen humor y espíritu de sacrificio. Como resumen sólo me queda decir que me he apresurado a comunicar al General Castrillo mi deseo de hacerme «peregrina del Camino de Santiago», de por vida. Posibilidad abierta a todos los que a través de este artículo hayan llegado a la conclusión de que vale la pena. ☒

— María Luisa Peral —

EL PARQUE DE AUTOMOVILES Nº 1 DE LA JURISDICCION CENTRAL



Hace ya tiempo que deseábamos traer a estas páginas al Parque de Automóviles nº 1 de la Jurisdicción Central, pero por motivos ajenos a nuestra voluntad, no ha sido posible hasta este momento.

Llegamos al Parque a media mañana y tenemos la suerte de encontrar a su Jefe, el Coronel de Intendencia don Carlos Guitart Vadillo, reunido con sus subordinados más directos, lo que nos permite dialogar con todos ellos de forma distendida. Si hay algo que tenemos obligación de destacar es el cariño con que se nos ha recibido y el cúmulo de atenciones dispensadas durante nuestra visita.

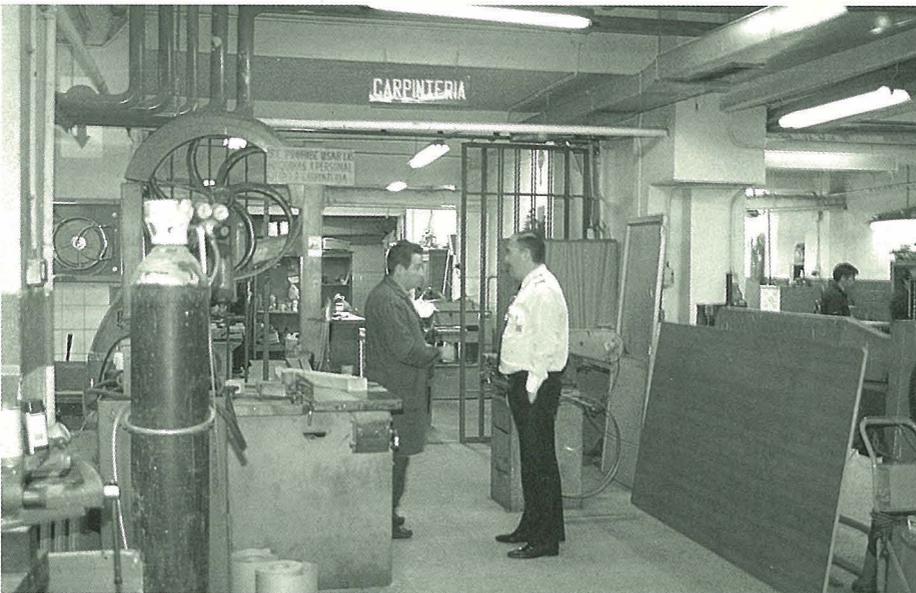
Teníamos como proyecto recoger información que nos permitiese rendir un homenaje póstumo a los seis trabajadores del Parque asesinados por ETA. Tras la larga charla mantenida con el personal, hemos decidido recoger en este artículo la actividad que desarrolla el Parque y en un artículo independiente el citado homenaje.

El Coronel Guitart nos informa que la misión del Parque es atender a todas las necesidades de transporte de personal y material que se presenten en la Jurisdicción Central.

El Coronel Guitart nos comenta que en estos momentos hay restricciones, tanto presupuestarias como de personal, aunque «se sale ade-

lante», nos comenta sonriente. Esto exige sacrificios al personal del Parque, que lo hace con gran dedicación tanto en servicios de conducción como de mantenimiento, pues se trata de vehículos que necesitan cuidados especiales, al prestar un número elevado de servicios y ser vehículos antiguos y que pasan por muchas manos (personal de marinería que cambian cada 8 meses).

El Parque es en sí complejo, pues cuenta con dos dependencias independientes. Una, en la que aparcan y se reparan los vehículos ligeros y otra, en que lo hacen los vehículos pesados, por esa razón se insiste todos los años en que se construya un nuevo Parque en Manoteras.



El Coronel Guitart tiene una especial mención para el mayordomo que dirige la cocina del Parque, pues en esta dependencia comen alrededor de 150 personas, de Coronel a Marinero y todos se muestran contentos con la comida, teniendo fama entre la marinería como la dependencia donde mejor se come.

Una cosa sí es cierta, nos dice el Coronel Guitart, el Parque de Automóviles funciona a plena satisfacción de los usuarios, que siempre tienen palabras de elogio hacia los conductores por el buen trato que reciben.

El Comandante de Intendencia José María Dávila López es el Jefe de Aprovisionamiento y Segundo del Parque, tiene como misión principal la jefatura del Servicio Económico Administrativo y el Mantenimiento de los vehículos con la consiguiente compra de repuestos para su asistencia técnica, así como gasolina, gasóleo y otros productos especiales.

También es importante la asistencia al personal, con sus problemas, que exigen escucharles y atenderles en lo posible, buscando soluciones hasta donde éste puede. «Se es un poco paño de lágrimas de la gente», nos comenta. Destaca que el Parque cuenta con su propia lavandería, peluquería y zapatería.

En este momento se está procediendo a terminar la aplicación informática que se inició hace varios años para poder decir que se tienen informatizadas las oficinas, tanto en lo concerniente a los servicios generales, como al aprovisionamiento y control de personal. En ello colaboran de forma muy especial la Dirección de Servicios Técnicos y la Jefatura de Apoyo a las Instalaciones Navales. «La verdad es que el Parque es una dependencia muy querida y a la que todo el mundo desea ayudar», concluye el Coronel Guitart.

El Comandante de Máquinas (R.N.A.), José María Ortega Perucha, es el Jefe de Mantenimiento del Parque y nos cuenta que éste funciona, en lo relacionado con esta faceta de su trabajo, como un buen taller. Hay más de seiscientos vehículos y diariamente se reparan una media de doce, entre coches, camiones y autobuses.

Nos comenta que en el Parque se hace de todo, chapa, tapicería, mecánica, pintura, etc. Se puede desmontar un vehículo por completo y volverlo a montar.

Hay que tener en cuenta además que el personal trabaja en un edificio antiguo, o en el campo (Manoteras), y por ello en condiciones no favorables. Por otra parte, y a pesar del elevado número de servicios que se prestan diariamente y de la poca experiencia de conducción de la marinería y de hacerlo en Madrid (ciudad desconocida para muchos de ellos), desea destacar los pocos accidentes que hay, casi todos de chapa.

El Comandante Ortega nos comenta que la gente quiere al Parque y reconoce que éste les atiende con el máximo interés.

El Teniente de Navío (R.N.A.), Carlos Gil Franco, es el Jefe de los Servicios Generales y le corresponde la distribución de los conductores de personal civil y marinería, así como atender los servicios solicitados por mensaje o por teléfono, que son muchos y con pocos conductores, pero el verdadero problema se presenta a las horas punta.

Actúa también como Jefe del Detall, con las vicisitudes propias de cualquier dependencia, pero agravada por el elevado número de personal civil (72 funcionarios y 98 laborales), lo que conlleva un elevado número de expedientes de bajas por enfermedad, trienios y bajas por Jubilación y, por tanto, solicitud de sus reemplazos.

El número de servicios que se tiene que atender es muy variado y a lo largo de todo el día, por lo que los turnos de trabajo de los conductores son los siguientes:

TURNOS DE TRABAJO

- *De 07,00 a 14,30 h.*
- *De 14,00 a 21,00 h.*
- *De 07,00 a 21,00 h. durante 1 semana y libra la siguiente.*
- *Guardia permanente de 1 semana, durmiendo en el propio Parque, Policlínica Naval o C.G.A. y libra 2 semanas.*

En el Parque se imparten las autorizaciones para conducir vehículos militares de acuerdo con los carnets civiles correspondientes. Asimismo se dan clases a la Marinería para obtener el carnet tipo «C», lo que representa un beneficio importante, ya que posteriormente se puede canjear por el civil, y esto se autoriza a los que tienen buen comportamiento.



Hay pequeñas anécdotas, como los marineros conductores que dejan a su relevo informes sobre el servicio que les tocará desempeñar. Alguno incluye en el informe un estudio más o menos extenso de la personalidad del jefe o autoridad a quien debe prestar servicio.

Existen vehículos de todo tipo, de acuerdo con la Autoridad a la que tiene que darse el servicio, clasificándose de alta representación, de representación y de servicio.

El Alférez de Navío (EM.CES), Juan Carlos García Vilas, es el Comandante Brigada de Marinería y también auxilia al Segundo del Parque en el control de combustibles.

Nos comenta que el nivel cultural medio del personal de marinería es alto, existe un buen número de titulados superiores y el número de marineros del Parque, nos dice sonriente, equivale al de la dotación de un portaaviones.

El Teniente de Sanidad (E.M.), José Antonio Lechuga Gómez, está asignado a la Enfermería. Piensa que ésta cuenta con un local bien dotado, con cuatro camas para enfermos que no necesiten ser trasladados al Hospital. Se atiende tanto a la Marinería como al personal civil, normalmente con mayor frecuencia éste último, dada su edad y ser el más numeroso.

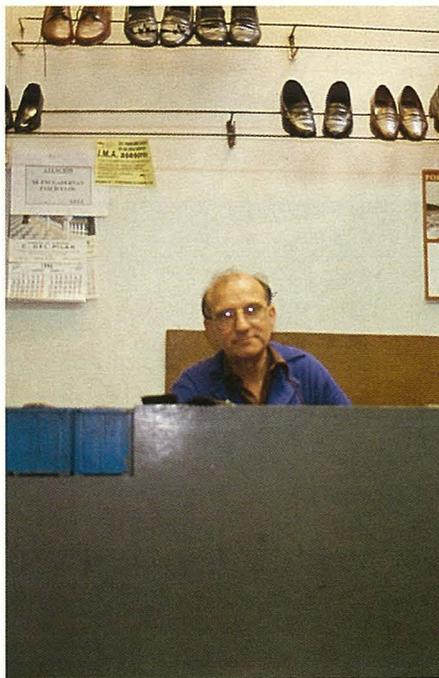
Deseamos agradecer, tanto al Coronel Carlos Guitart como al resto del personal, las muchas atenciones que han tenido con nosotros durante la larga visita que hemos realizado al Parque de Automóviles nº 1 de la Jurisdicción Central.

CHARLA CON ALGUNOS VETERANOS DEL PARQUE

Ante la imposibilidad de entrevistar a todos los veteranos charlamos con José Sierra Turrión, que nos comenta que entró con 18 años, «hace

ya unos cuantos», nos dice sonriente, «cuarenta y cuatro concretamente». Lo hizo en el antiguo Parque de la calle de Menorca y recuerda que era su Jefe el Comandante de Intendencia don José Ignacio Dapena, habilitado don Julio Suances y se encontraba en el mismo el Capitán de Máquinas don José Cuevas y era capataz don José Juncal Landeiro.

En total había unos ciento cincuenta coches y la dotación de marinería era pequeña y estaba al



mando de un Sargento. Piensa que se trabajaba en peores condiciones que ahora, «era la forma de hacerlo de la época», nos comenta. Hoy se pinta sin problemas de materiales, se ha ganado un 100 %, nos dice.

Tiene palabras de cariño y elogio para el actual Jefe del Parque, con el que estuvo destinado, cuando era habilitado del mismo. «La verdad es que todos han sido buenos», nos comenta y añade «esto es lo que siento».

José Villa Martín es Maestro de Arsenales, ingresó el 10 de octubre de 1954. «Toda una vida laboral», nos dice. El principio fue duro, pues había falta de medios, hoy se cuenta con todo lo necesario. Existe una mecánica avanzada de reparación y afortunadamente hay buenos profesionales, lo que permite realizar trabajos difíciles.

La jefatura del parque ha sido siempre buena y tiene un recuerdo para el Capitán de Máquinas don Amancio Orjales, y la escuela de aprendices que había en la calle de Menorca. Entró de aprendiz y gracias a la Armada es hoy maestro del Parque. Se siente orgulloso de aquella época.

Está en posesión de tres cruces del Mérito Naval y una mención honorífica. Está orgulloso de servir a la Armada y a España.

Enrique Gómez Leal es Oficial de Arsenales, empezó en el Parque antiguo de aprendiz y lleva ya cuarenta años en la Armada. «Una vida entera», nos dice. Piensa que en el Parque se ha ido constituyendo una familia y tiene muchos recuerdos positivos.

Nos comenta que los heridos en el atentado de Vallecas están deseando venir a trabajar y ellos de poder compartir sus horas de trabajo. Tiene para los fallecidos un recuerdo lleno de cariño.

En el trabajo piensa que, como se cumple, no hay problemas. La verdad es que se procura atender a todo el mundo.

Antonio Barba Romero es Oficial de Arsenales y como sus compañeros vino del antiguo Parque de Menorca. Lleva veintisiete años en la Armada. La relación con sus compañeros es muy buena y siempre va mejorando.

Es mecánico del automóvil y repara todo tipo de vehículos; «le doy a todos los coches», nos dice.

Entró en el Parque con catorce años y tiene unos recuerdos muy bonitos. «Hay trabajo, gracias a Dios, y que dure», es su deseo.

Julio Sánchez Blazquez es mecánico electricista y lleva en el parque treinta y uno, ingresó en el mismo con catorce y va camino de los cuarenta y cinco. «Es ya una larga vida y lo que queda», es su deseo.

Está contento con el trabajo, así como con los compañeros. La labor aumenta a final de mes y suele venir a rachas. Está casado y tiene una hija «muy maja», nos dice. ☒

LA AGRUPACION DE GRANADEROS EN LA COFRADIA MARRAJA

Tenemos la suerte de charlar con Diego Fajardo, Presidente de la Agrupación de Granaderos Marrajos, de honda tradición en las procesiones de Semana Santa de Cartagena. Indudablemente Cartagena vive profundamente estas fiestas tan enraizadas en nuestro suelo, pues no hay ciudad o pueblo en Es-

paña que no celebre este tradicional homenaje en recuerdo de la Pasión y Muerte de Nuestro Señor.

La Agrupación de Granaderos Marrajos, se encuentra relacionada de forma muy especial con las Fuerzas Armadas, pues rememora año tras año la presencia de la fuerza militar del siglo XVIII, que daba escolta al cortejo pasionaria, en las antiguas

procesiones, figurando a la cabeza de las mismas. Tanto la indumentaria, como el armamento y las marchas militares a cuyos acordes desfilan los granaderos son copias de los que antiguamente vestían y portaban los soldados de los distintos regimientos de guarnición en Cartagena. Soldados a los que se les compensaba por su salida en la Procesión,

**(Semana Santa
de Cartagena)**





con una peseta y un concho. Sólo la escuadra de gastadores del Tercio eran vestidos por hermanos de la Cofradía.

Es en el año 1941 cuando se constituye la Agrupación de granaderos, como tal, bajo la presidencia de don Angel Gómez Sánchez. A éste le sustituyó don José Romero Font, a quien se otorgó el título honorífico de «Mariscal de los Granaderos Marrajos», por su dedicación a la Cofradía, y posteriormente lo han sido don Francisco Martínez Sánchez, don Angel Belmonte Vidal, don Juan Sánchez Acosta, don Francisco Girón, don Jesús Egea García y nuestro interlocutor don Diego Lledó Fajardo, que lo desempeña en la actualidad.

Al final de la década de los cuarenta, y como agrupación complementaria, se constituye el Tercio de Cadetes-Granaderos.

La Agrupación de Granaderos mantiene además de con las FAS, una muy estrecha relación con la Armada, pues año tras año rinden homenaje a uno de los Granaderos de la

Infantería de Marina, héroe de la batalla naval que tuvo lugar el 14 de febrero de 1777 en el Cabo San Vicente, en guerra contra Inglaterra. Se trata del Cabo de Granaderos Martín Alvarez Galán.

El acto, que cada año congrega a un mayor número de asistentes, tiene como marco la Plaza de los Héroes de Santiago de Cuba y Cavite, en cuyo centro se alza el magnífico monumento erigido por suscripción popular e inaugurado en 1923 por SS. MM. los Reyes don Alfonso XIII y doña Victoria Eugenia, como homenaje perfecto a los hombres de la Armada que «entregaron su vida a Dios en Defensa del Honor y de la Patria».

Bajo la presidencia del Alcalde Presidente del Ayuntamiento de la ciudad y del Coronel del Tercio de Levante de Infantería de Marina, se espera expectante el disparo de la salva de artillería. Son las doce del mediodía del tercer domingo de cuaremas.

Tras un emocionante silencio, interrumpido por el cornetín de órdenes

del Tercio de Granaderos mandando firmes, se da lectura a la semblanza del Cabo de Granadero Martín Alvarez y su valerosa actuación.

A continuación se procede a la entrega de recompensas a los miembros del Tercio de Granaderos que a lo largo del año se ha destacado en una determinada labor. De nuevo el silencio reina en todo el recinto. El Toque de Oración interpretado por la Banda de Cornetas y Tambores finaliza con la ofrenda de una corona de laurel ante el Monumento. Con ello se clausura el emotivo acto.

Traemos aquí una breve semblanza del Cabo de Granaderos Martín Alvarez Galán.

En los comienzos de enero de 1793 el navío «Gallardo», de 74 cañones, al mando del Brigadier don Fermín Sesma y Pallán, perteneciente a la Escuadra del Departamento Marítimo de Cartagena del mando del Teniente General don Francisco de Borja y Poyo, Marqués de los Camachos, se trasladó de Cartagena a Cá-

diz transportando al también Teniente General don Francisco J. de Everardo y Tilly, Marqués de Casa-Tilly, que había sido nombrado Director General de la Armada y Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz.

Solicitados soldados para pasar a formar parte de la guarnición del navío «Gallardo», se ofreció voluntario el granadero Martín Álvarez Galán, quien embarcó el día 26 de enero de aquel año de 1793, saliendo para Cartagena en unión del navío «Real Carlos» y la fragata «Santa Florentina», llegando a su destino el 10 de marzo.

Declarada la guerra entre la Monarquía Española y la República Francesa en ese mismo año de 1793, el 18 de abril salió de Cartagena la Escuadra mandada por el Teniente General Borja, compuesta por 24 navíos, entre los que se encontraba «El Gallardo», y 9 fragatas, con objeto de buscar y destruir a la Escuadra enemiga y reconquistar las Islas de San Pedro y San Antíoco, que pertenecían a nuestro aliado el Rey de Cerdeña y habían sido tomadas por los republicanos franceses.

Rescatadas ambas islas, la Escuadra Española pasó a Barcelona donde desembarcó 1.225 prisioneros, saliendo para la costa de Provenza, bloqueando la rada de Tolón, protegiendo las operaciones de los Ejércitos piemonteses y napolitanos sobre las riberas del río Var, logrando de esta forma que se empezara a fraguar

la contra-revolución a favor de Luis XVIII en Marsella y Tolón.

A causa de la epidemia de tifus que había invadido a las dotaciones y falta de medicinas, la Escuadra del General Borja se vio obligada a regresar a Cartagena el 8 de julio, donde desembarcó 3.000 enfermos.

A comienzos del año 1794, en Cartagena, el granadero Martín Álvarez transbordó al navío «San Carlos», del mando del Brigadier don Baltasar Sesma y Zaylorda. En enero del año 1797 y también en Cartagena, Martín Álvarez embarca en el navío «San Nicolás de Bari», de 80 cañones, del mando del Brigadier don Tomás Geraldino.

Declarada la guerra a Gran Bretaña, a mediados de ese mismo año de 1797, se reunieron en Cartagena la Escuadra del Atlántico, al mando del Teniente General don José de Córdova, y la del Mediterráneo al mando del Teniente General Morales de los Ríos, componiendo entre ambas un total de 27 navíos, varias fragatas y buques menores. Esta Escuadra, grande por su número, no se hallaba sin embargo preparada para aventurar un combate, pues le faltaban cerca de 4.000 hombres para completar sus dotaciones. No obstante, el 1 de febrero de 1797 dio la vela en el puerto de Cartagena con destino a Cádiz. En las proximidades de Málaga recogió un convoy que dejó en Cádiz, pero predominando un fuerte viento de levante, la Escuadra se sotaventó y fue a dar vista al

Cabo de San Vicente, donde avistó a la Escuadra inglesa del Almirante Jervis el día 14 de febrero.

La Escuadra inglesa, formada por 15 navíos, 4 fragatas y otros buques menores, era una fuerza eficiente y muy adiestrada en la mar.

Trabado el combate, que duró cinco horas, los españoles perdimos 4 navíos y 1.284 hombres; los ingleses sólo tuvieron 73 muertos y 387 heridos.

Martín Álvarez, recordemos que se hallaba de guarnición en el «San Nicolás de Bari», su puesto en zafarrancho de combate era la toldilla, dando escolta a la bandera. Al arremeter contra el navío «Captain», buque insignia del comodoro Horacio Nelson, que lo abordó, y batido también por otros buques, al alcanzar la toldilla del «San Nicolás», Martín Álvarez, después de disparar su fusil, defendiendo la bandera sable en mano atravesando al oficial inglés que mandaba a los asaltantes. Atacado por varios enemigos, Álvarez es herido de consideración en la cabeza. A su lado se encontraba su Comandante don Tomás Geraldino, que aunque herido de gravedad, aún le pudo dar esta orden: «Granadero, di a tus compañeros que ninguno se rinda sino después de muerto».

Casi una hora duró la lucha y sólo cuando el navío, con su casco y arboladura destrozados y la dotación casi aniquilada, es cuando consiguen los ingleses hacerse dueños del mismo a costa de grandes bajas.

Herido y prisionero, Martín Álvarez fue conducido a Lagos, en Portugal, donde curado de su grave herida, fue más tarde puesto en libertad. El día 16 de marzo regresa a su pueblo natal de Montemolín, donde después de reponerse se incorpora en la Isla de León a su puesto anterior en los Batallones de Marina.

Habiéndose abierto información en averiguación de lo sucedido en el combate de San Vicente, al referirse a la acción a bordo del «San Nicolás de Bari», los pocos supervivientes declararon haber sido este barco el último de los apresados, relatando la heroica actuación de Martín Álvarez.

Tales hechos no podían quedar sin recompensa. Se le quiso ascender a cabo, pero se tropezaba con la dificultad de que era analfabeto; sin embargo, en poco tiempo, aprende a



leer y escribir y, finalmente el 17 de febrero de 1798 es ascendido a cabo segundo, y en agosto a cabo primero, embarcando en el navío «Concepción» de la Escuadra del mando del Teniente General don José de Mazarredo. Tras diversas vicisitudes, y unida la Escuadra Española a nuestra aliada la francesa del Almirante Bruix, pasaron a Brest.

Llevaba ya tres meses la Escuadra Española en aquel puerto cuando el 12 de noviembre llegó el barco español con la correspondencia; entre ésta venía un escrito oficial que se refería a Martín Álvarez. Por este motivo, el Almirante Mazarredo ordenó que se izara en el tope del palo mayor del «Concepción», una bandera encarnada, señal inequívoca de que algo extraordinario pasaba, comunicándose la orden de que toda la dotación del navío formase en cubierta, donde, ya formada, ordenó el Almirante saliese de la formación el cabo primero Martín Álvarez, leyéndose entonces lo siguiente: «El Rey nuestro señor ha visto con satisfacción el denodado arrojo y valentía con que se portó a bordo del navío «San Nicolás de Bari», el Granadero de la 3ª Compañía, del 9º Batallón de Marina, Martín Álvarez, cuando el 14 de febrero de 1797 fue dicho buque abordado por tres navíos ingleses; pues habiendo Álvarez impedido por algún tiempo la entrada a un trozo del abordaje, supo también defender la bandera que el Brigadier don Tomás Geraldino le había confiado antes de su muerte, y con su valor hizo de modo que aquélla se mantuviese arbolada aún después de que todo el grueso de los enemigos tenían coronado su navío. Teniendo también S. M. en consideración la honrada conducta que en el servicio observa Martín, se ha servido concederle 4 escudos mensuales por vía de pensión vitalicia, en premio de su bizarro comportamiento; y es su Real Voluntad que se le haga esta benévola y soberana disposición, al frente de toda la tripula-



ción y guarnición del navío donde se halle embarcado».

Esta distinción le daba derecho a ostentar en su antebrazo izquierdo el escudo de premio que llevaban todos los individuos de la Clase de tropa que por acción de guerra se hubieran hecho acreedores a pensión vitalicia.

Una desgraciada caída estando de guardia a bordo de su buque que le produjo un fuerte golpe en el pecho, tuvo como consecuencia unos vómitos de sangre; como la enfermedad se agravaba, fue evacuado al Hospital de Marina de Brest, donde falleció el 23 de febrero de 1801, a los 35 años de edad.

Por una Real Orden de 12 de diciembre de 1848, se dispuso que: «En lo sucesivo haya permanentemente en la Armada un buque del porte de diez cañones para abajo que se denomine MARTIN ALVAREZ, para constante memoria del Granadero del mismo nombre, perteneciente a la 3ª Compañía del 9º Batallón, que hallándose embarcado en el navío «SAN NICOLAS DE BARI», se distinguió por su bazaría sobre la toldilla del mismo el 14 de febrero de 1797 al rechazar el abordaje del buque inglés de igual clase «EL CAPITAN», donde

arbolaba su insignia el Comodoro Nelson, siendo en consecuencia la Real Voluntad que desde luego lleve el referido nombre la goleta DOLORCITAS. Quiere al propio tiempo S. M. que esta soberana resolución se lea al frente de banderas a los Batallones de Marina, como premio debido al mérito que contrajo aquel valiente soldado, cuya memoria debe ser eterna en los anales del Cuerpo a que perteneció. Perdida la goleta «Dolorcitas», se le puso el mismo nombre a un falucho guardacostas de primera clase, después a un cañonero, posteriormente a otro cañonero construido en los Estados Unidos. Actualmente es el buque de desembarco «L-12», también de procedencia americana, el que lleva el glorioso nombre de MARTIN ALVAREZ.

También por una Real Orden de 4 de junio de 1878, se dispuso que el nombre de «Martín Álvarez Galán» figurase constante y perpetuamente a la cabeza de la nómina de revista de la 1ª Compañía del 1º Batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina, hoy Tercio del Sur.

Montemolín, su pueblo natal, además de haberle dado su nombre a una calle, le erigió un monumento.

Y ésta es la vida, a grandes rasgos, de este ilustre y heroico Cabo Primero Granadero de los Batallones de Marina que, sin duda, en aquellos lejanos años de 1793-1798 en que estuvo de guarnición en la Escuadra del Departamento Marítimo de Cartagena, formó parte de la Cofradía Marraja, y a quien los granaderos actuales de esta Cofradía, considerándose también descendientes de aquellos Batallones de Marina, siempre dispuestos a enaltecer los hechos gloriosos que dan esplendor a España, desde el año 1986 rinden público homenaje como modelo de valor y de virtudes militares dignas de imitar, ante el hermoso monumento que frente a las aguas del Mare Nostrum simboliza a los hombres de la Armada». ❧

STANAVFORMED EN BARCELONA

Por Camil Busquets i Vilanova



A finales de febrero pasado visitó el puerto de Barcelona, para conceder un descanso a sus dotaciones, la flotilla STANAVFORMED (STANDING NAVAL FORCES MEDITERRANEAN/Flotilla permanente OTAN en el Mediterráneo), que llegó después de haber realizado una tanda de ejercicios. La componían las fragatas Brazen, F-91 (Reino Unido); Espero, F-576 (Italia); Karel Doorman, F-827 (Holanda); Karlsruhe, F-212 (Alemania); Navarra, F-86 (España) y Thrace, F-457 (Grecia). Esta última, que sustituyó al destructor Formion, D-220, primer buque anunciado y que al parecer sufrió una avería, se unió a la flotilla cuando ésta estaba ya amarrada puesto que llegó directamente de Grecia.

De los seis buques los más interesantes por no haber visitado antes el puerto barcelonés, eran la Navarra española, el Karlsruhe alemán y la Thrace griega. La Navarra es la quinta unidad de la clase Santa María, F-81, y es virtualmente igual a sus hermanos aunque con algunas diferencias exteriores e interiores. La exterior más notoria es su deflector natural en el espejo, fijo al casco a la salida de aguas; diseñado en España por E. N. Bazán proporciona un menor consumo, algo muy importante en un buque propulsado con turbinas a gas. Entre las interiores

la más destacable son sus nuevos pupitres de control del CIC, modulares y totalmente informatizados.

La fragata Karlsruhe pertenece a la clase Bremen o tipo 122, de la que es su sexta unidad. Este tipo de buque es prácticamente una germanización de las Kortenaer holandesas, unos buques que empiezan a darse de baja y cederse a marinas amigas (Grecia recibió cinco). El interés del buque se centraba principalmente en su armamento CIWS, formado por dos montajes GDC RAM de 21 misiles cada uno, con guía infrarroja/antiradiación, con alcance de 5 millas a Mach 2.

La Thrace griega no es propiamente un buque nuevo, ya que anteriormente fue la Knox norteamericana U. S. Trippe, FF-1075. Su interés pues residía más en su bandera y nombre que en el propio buque. Entregada a la U. S. Navy en 1970 se veía un tanto ajada y gastada, algo lógico pensando en sus 26 años. En este aspecto el que la Armada española renunciase ¿o debería decirse no aceptase? las de igual tipo que nos ofrecieron fue una sabia decisión, al fin y al cabo, para tener que cuidar y mimar unos buques, mejor hacerlo con los genuinamente nuestros. ☒



C. N. VILLAR BLANCO

(COMPENSANDO AGUJAS)

En el funeral por el Capitán de Navío José Luis Villar Blanco, recientemente fallecido, escuchamos una Oración Fúnebre que nos impresionó, la rezó con emoción e inmenso cariño el C. N.

José Angel Sande Cortizo, se la pedimos y le rogamos nos escribiese un artículo en recuerdo del que fuera su Comandante de Brigada.

COMPENSAR AGUJAS

Faena marinera donde las halla, necesaria como pocas, está hoy sin embargo en desuso. Sí, como tantas otras que consumen tiempo, que no han podido tecnificarse y son, por ello, olvidadas; la magnética reemplazada por la «giros» (y otros), la faena, laboriosa, postergada.

El espíritu, el ánimo, la actitud vital del individuo no han sido (¿aún?) tecnificadas; quizá resulte así ser el ánimo el reducto de la maniobra añorada, la que permite recuperar, de tiempo en tiempo, la señal del Norte, del Norte de la vida, sujeta ésta a más influencias que cualquier aguja de bitácora.

Los que 32 años atrás iniciamos en Marín andadura vital en la Armada, recibimos de ella mortero, aguja, bitácora en fin, compensada y a punto, en Santander, en 1968.

Con la Flota como testigo, el cabo Mayor en notario y la Patente de Oficial en la mano, las palabras que allí escuchamos de nuestros Jefes señalaron latitud y declinación de partida. En los archivos están las palabras.

El correr del tiempo fue alterando la respuesta de los aceros y la estiba de los hierros dulces. El incremento ánuo, la madurez y el propio navegar –lo único necesario– han ido marcando otra declinación y diferente latitud.

El quehacer diario, absorto en el aparejo, en el templar o lascar de escota y braza para ganar barlo-

vento, no permite a menudo más que levantar tablilla parcial de desvíos, descuidando, quizá, cadenas del firme y compensación en regla.

Recorrido de la jarcia firme y compensación de agujas. Quizá se acorte el andar mientras se hace; la recalada será más segura si se acometen ambas. Quizá no se obtenga el brillo de llegar el primero; el punto de ataque será, sin embargo, el de los honores de la travesía –la que lleva sobre el horizonte– fructífera para dotación, armador y patrón; no será necesaria cuarentena en bahía.

El momento, el de compensar y recorrer, a veces llega buscado, en búsqueda nacida de labor y palabras dichas por quien –T. N. Villar Blanco en nuestro caso– en la Escuela con las brigadas faena, y siempre por el paso del tiempo –navegar también es zarpar y arribar– es llegado.

Dos ocasiones

Dos veces –buscada una, de la mano del vivir la otra– en los últimos tiempos hubo ocasión en la Brigada del 68, la que recibió sus despachos en Santander ese año, para «compensar agujas»; para, mirando atrás y alrededor, ajustar el Norte, remansar vivencias, recuperar confianza y fuerzas, y juventud.

Juventud, la que nace del calor del corazón, la que renace al contacto con los viejos amigos, la que se goza y entusiasma con el bienestar y éxito del compañero.

Dos veces, Para toda la Brigada.

Una fue en el 93. En Marín, en el reencuentro para celebrar las bodas de plata con la Armada. Veinticinco años sirviéndola; veinticinco años sin formar a las órdenes del Comandante de Brigada. Aquel día lo hicimos de nuevo, de nuevo a la voz de José Luis Villar Blanco, C. N. en la fecha.

La otra poco ha, el 8 de mayo de 1996. En Madrid, en la Parroquia de la Armada. A la memoria de José Luis Villar Blanco, C. N. además.

En Marín, navegando

No estuvimos solos en Marín. Allí la Escuela Naval formaba esperando aprender del estar y el decir de Coroneles, CC. FF., Ttes. Cols. –y otros/otras de exterior paisano– que venían a reverdecer el antiguo juramento a la Armada/Patria, viejas promesas a viejos camaradas, añejas ilusiones en antiguos marcos. Quizá no aprendiera la Escuela; la Brigada, a fe, sí compensó sus agujas, por marcaciones y enfiladas; tomó también ella la voz esta vez, Y el Comandante de Brigada, C. N. Villar, continuó su labor, la que el Artículo 100 de la RR. OO. de las Fuerzas Armadas aún le marca.

En Madrid, a la gira

No estuvimos solos en Madrid. Más aquí nosotros fuimos los alumnos, compensando a la gira las agujas; algún imán encontró su sitio, la flinders asentó su peso y sotrozos hubo donde afirmar jaretas.

Alumnos; lo fuimos de viejos CC. NN., Coroneles, Almirantes, Generales –y otros/otras de exterior paisano– que, en aras de antiguos lazos, dieron, ese día en la Parroquia, multitudinario testimonio del amor que en sus corazones supo despertar José Luis Villar Blanco, el C. N. Villar, Comandante de Brigada de la nuestra, la del 68.

Supo, José Luis, despertar amor, amor y entusiasmo –si tal expresión cabe en el ámbito y el momento– en quienes, conociéndole, formamos piña junto a los, por la sangre también, suyos, cuando ese día, dejándolo todo, cruzó la puerta de la noche y, el viento a un largo, al servicio directo del Eterno inició sus singladuras en el Azul. En plena Juventud.

Juventud, que no otra cosa es sentir y despertar amor, portar y generar entusiasmo, tenerlo todo y aferrarse a nada.

Esa Juventud fue la marca en tierra sobre la que el Comandante de Brigada, con su ejemplo, dispuso compensarse agujas la Brigada, la

del 68, ese día, en Madrid, en la Parroquia de la Armada.

En plena Juventud zarpó, acaciéndole así «lo segundo mejor» que al hombre nacido puede ocurrir según afirmaba el griego arcaico. Por ello el día 8, en Madrid, desde el ambón de la Parroquia de la Armada y en la voz de uno de los suyos, la Brigada del 68 dio gracias al Señor de los Destinos, diciéndole:

Estamos hoy ante ti, Señor, formados en orden abierto para, con nuestra oración, darte gracias.

Para darte gracias, Señor de Bondad, por habernos regalado con el ser humano que fue y es José Luis Villar Blanco.

La Brigada del 68 aprendió de su voz los primeros deberes en la Armada; de su mirar claro aprendimos la franqueza, y de su hombría de bien, de su calidad humana, supimos que lo importante es el hombre, su talante, sus amores.

De su cálida mano profesamos, en bloque, en la Armada.

Por todo ello, en formación de orden abierto, Señor de los Ejércitos, te damos gracias en nuestra oración.

Y con la oración también, formados ahora en orden cerrado, en columna de a nueve para que cuentes los huecos, queremos pedirte, Señor de Justicia, un nuevo destino para José Luis.

Te pedimos le pongas al frente de la comisión aposentadora que, por Tu orden, inició Manuel Vázquez y Thompson/Piñeiro Ruano cerró poco ha.

Te pedimos, Señor de los Mares, que cuando nuestras singladuras lleguen a la Brigada entera sobre la línea del horizonte, cuando los huecos cubran la columna de a nueve, te pedimos sea José Luis quien nos forme en el Azul, en columna de honor, y a Ti, Señor de los Navegantes, con su hombría de bien llenando mirada y voz, pueda decirte: Forma la Brigada SIN NOVEDAD.

José Luis apareja hoy a tu servicio directo. Guíale, Señor de los Tiempos, guíale y él, en serviola sobre nosotros, nos guiará.

AMÉN.

Disponibilidad

La curva de desvíos al día, las lantias brillando, en el Cuaderno de Bitácora anotaremos en la ocasión: Queda la Brigada atracada eventualmente en el arsenal de la vida, con órdenes de esperanza, lista para desempeñar comisión. ☒

C. N. José Angel Sande Cortizo

El pasado día 9 de febrero del presente año le fue impuesto al nuevo subdirector, de Recursos de Asan, don Diego Carriazo Tobar, el fajín de General, en solemne acto celebrado en el Parque Central de Farmacia de Ejército, al que asistieron las más altas autoridades de la Sanidad Militar, muy especialmente los de procedencia de la Armada en la que estuvo vinculado el nuevo General, desde su ingreso, así como antiguos compañeros, ya retirados.

El doctor Carriazo es el primer farmacéutico que, procedente de la Armada, alcanza el generalato hecho ocurrido, precisamente, al haberse cumplido recientemente el primer centenario de la creación del Cuerpo, ahora extinguido, tras la integración de sus componentes en los Cuerpos Comunes de la Defensa.

IMPOSICION DE FAJIN





PATRULLERO DE ALTURA

P-71 «SERVIOLA»

La historia de los Patrulleros Clase «SERVIOLA» es relativamente reciente, el primero de la serie, precisamente el «Serviola», se botó el 10 de mayo de 1990 y la entrega provisional a la Armada fue el 23 de marzo de 1991.

Con las características que se enuncian en el cuadro anexo este tipo de Patrullero ha resultado de una gran utilidad y se puede decir, sin miedo a equivocarnos, que junto con las Corbetas Clase «Descubierta» ha sido uno de los mayores éxitos de proyecto de la Armada Española.

El buque está diseñado para ejercer la Autoridad, como instrumento de los Mandos de las Zonas Marítimas, para proteger intereses nacionales en sus zonas respectivas, con especial atención al mar territorial y Zona Económica Exclusiva.

Está capacitado para:

- Prestar auxilio, rescate y asistencia en la mar.
- Apoyar el control y lucha contra la contaminación del medio ambiente.
- Apoyar a los servicios meteorológicos, oceanográficos y de seguridad de la navegación.
- Dispone de una cubierta de vuelo para operaciones aéreas con helicópteros de tipo medio, con capacidad de suministro de combustible.

La corta vida del «Serviola» está marcada por tres hitos importantes, además de las Campañas del Bonito en las que ha participado siempre con éxito y brillantez. Estos tres acontecimientos han sido cronológicamente:

- Acompañar y apoyar durante ocho meses a las réplicas de las tres Carabelas durante su periplo por aguas americanas con motivo del Quinto Centenario.
- Participar como buque escolta en la Regata «CUTTY-SARK 94».
- La Campaña del Fletán en marzo-abril de 1995.

Estas tres misiones son ya parte integrante de la corta historia del buque, siendo raro el que no salga a relucir una de las tres en cualquier tertulia que se forme a bordo.

Resulta importante además resaltar las colaboraciones que el buque ha realizado con otras marinas y con nuestros ejércitos de tierra y aire. Recientemente participó en el ejercicio «FENIX 96» con el «GOES» (Grupo de Operaciones Especiales) de La Coruña resultando una experiencia muy positiva por ambas partes.

La vida a bordo debido a su pequeña dotación es muy familiar, sin romper por ello los cánones de la vida militar. Es raro encontrar un marinero de reemplazo que se encuentre a disgusto, todos están integrados en el barco y trabajan en él como si de algo suyo se tratara.

Otro de los grandes logros del barco es la muy conseguida habitabilidad. Pocos buques en la Armada han cuidado tanto este aspecto tan importante para el bienestar de la dotación, que repercute en la Operatividad y Ambiente de la misma. Si a esto añadimos que el barco es muy marinero se puede entonces afirmar que el «Serviola» resulta muy cómodo para el personal.

Lo primero que llama la atención al embarcar es lo espacioso que resulta, con pasillos anchos y habitáculos confortables. Sus dos cámaras de máquinas son amplias y destaca la limpieza de todos sus elementos, cosa rara en un lugar donde las grasas y aceites campan a sus anchas. Si subimos hasta el puente, este resulta enorme para lo que se espera

CARACTERÍSTICAS PATRULLERO SERVIOLA

Dimensiones:

- Eslora máxima..... 68.6581 mts.
- Eslora entre perpendiculares... 63,000 mts.
- Manga máxima..... 10,3306 mts.
- Calado..... 3,36 mts.

Desplazamiento a plena carga ... 1.200 Tons.

Planta propulsora:

- Tipo..... Motor Bazán MTU 956
- Número de Motores..... 2
- Potencia Total 7.500 HP

Planta Eléctrica..... 3 Generadores

Velocidad Más de 20 nudos

Sistema Contraincendios Agua salada, Espuma, Halón 1301 y C02

Armamento:

- Cañón..... Un montaje de 3"/50
- Ametralladoras..... 2 Browning de 12,7 m/m

Sensores:

- Radar de superficie Command Tactical Console
- Radar de navegación..... Racal Marine Arpa 269OBT

Dotación 43 Hombres + 6 Transporte



Colaboración con GOES (Coruña)



var a cabo todo aquello que le sea encomendado.

Una virtud que considero importante en este barco es el magnífico ambiente que se respira, creo que nadie de a bordo pueda poner en duda el compañerismo existente y el respeto a que todo miembro tiene derecho, pues desde el Comandante hasta el más moderno de los marineros, tiene su lugar y su cometido en lo que al fin y al cabo es el «SERVIOLA».

AF Luis D. Martín Molina

encontrar en un barco de este porte, con todo tipo de ayudas a la navegación. A proa un viejo montaje 3" de carga manual constituye, junto con dos ametralladoras 12,7 mm, el armamento fijo del buque, que llega de sobra para las misiones encomendadas. Terminamos la visita al «Serviola» pasando por su suficientemente bien dotado hospital que además de sus 6 camas, cuenta con todo lo necesario, bien para realizar primeros auxilios en la mar o como plataformas de espera para evacuación por helicóptero en casos más graves.

Finalizamos este artículo cuando el barco se encuentra preparando su próxima participación en la Campaña del bonito de este año. Deseándole éxito y buenos vientos y mares en todas sus singladuras.

P-71 «SERVIOLA»

Todos me preguntan cómo llegué a parar a Ferrol siendo del sur de España y, sin embargo, y cuanto más preguntan, pienso que no pude haber escogido mejor destino.

En este buque y desde mi presencia en él he tenido la oportunidad de participar en infinidad de misiones, algunas (la mayoría) como objetivo principal de este tipo de barco, es decir, proteger los intereses de España en sus aguas y Zona Económica Exclusiva, y otras de muy distinta finalidad.

Apoyo a la flota pesquera en el bonito y fletán en la cual participé, además de como Oficial de este buque, como inspector NAFO. Una verdadera prueba de capacidad marinera para el buque y una muy dura prueba física y psíquica para su dotación debido a las duras condiciones meteorológicas y que nos permitió conocer un poco más a los hombres dedicados a la vida pesquera más allá de nuestro territorio y sobre todo al gran sacrificio que supone estar muchos meses alejado de la familia. Ayuda médica a todos aquellos hombres de la mar que en algún momento han necesitado de consulta médica, ejercicios conjuntos con el E.T. y E.A., ejercicios de salvamento en la mar contando para ello con la colaboración de los helicópteros de la Xunta y Segepesca...

Sin embargo todo lo referido no sería posible sin la existencia de su dotación, dispuesta siempre a dar su granito de arena para que el «Serviola» pueda en todo momento lle-

Antes de embarcar en este buque sopesé la posibilidad de escoger un destino en la Flota, pero como ya había pasado anteriormente por Fragatas y Destruyores, me decanté por conocer más de cerca la vida en un barco de Zona que me permitiese, para que negarlo, estar más tiempo en casa con mi familia.

Mi primer susto, ya antes de embarcar, fue el tener que presentarme con carácter urgente para realizar una campaña del Fletán, pero gracias a las labores diplomáticas todo quedó en nada.

Pero a los pocos días salimos a realizar una campaña del Bonito, ¡nos pasamos 18 días sin ver tierra! mi primera navegación tan larga, pero la verdad es que se aguanta bien, gracias al alto grado de compañerismo existente a bordo y a que para evitar el aburrimiento se organizan todo tipo de actividades.

El ambiente existente a bordo, es un ambiente de franca colaboración y compañerismo, desde el último Marinero hasta el Comandante, puesto que al ser una dotación reducida (50 personas como mucho) se hace necesario que todo el mundo aporte su granito de arena para que el conjunto funcione a la perfección y la verdad es que hasta ahora, siempre ha funcionado sin ningún problema, con lo cual el clima de trabajo es muy bueno.

De igual forma que los buques de Flota pasean la Bandera Nacional por puertos extranjeros, en cumplimiento de los Acuerdos Internacionales firmados por España (UEO, OTAN, etc...) nuestra misión es mucho más *modesta*, menos cara al público en general, nos *limitamos*, que no es poco, principalmente a intentar hacer cumplir la Normativa en Materia de Pesca (hecho éste que nos pone en contacto bastante estrecho con la gente del mar y nos hace ver lo dura, difícil y sufrida que es este tipo de vida), prestarles todo nuestro apoyo, tanto médico como mecánico si es necesario, efectuar ejercicios de colaboración con otros Ejércitos y actuar como «Buque-Escuela».

En definitiva, después de un año realizando inspecciones a barcos pesqueros en alta mar, efectuar comisiones con alumnos y ejercicios con I.M. y Ejército de Tierra, creo sinceramente que no me equivoqué al preferir realizar el embarque en el Patrullero «SERVIOLA».

SG ES José Orjales Brito

Mi experiencia a bordo del Patrullero «SERVIOLA» se puede decir que no fue la esperada, no por mala, sino porque no era lo que me esperaba; simplemente llegué a este destino, porque era la única forma posible de embarcar y estar cerca de mi familia.

Con frecuencia me acuerdo cuando llegué al «SERVIOLA» y me hace gracia lo que pensaba que podía ser mi estancia en él, después de haber pasado por Fragatas; a todo ello tengo que decir que me sorprendió el ambiente tan familiar que me encontré, por supuesto acompañado de una disciplina militar, pero lo hacía bastante agradable, en él aprendí muchas cosas que en otro destino posiblemente no aprendería.

Ni que decir tiene que a pesar de tener una especialidad, en un barco de estas características es cuando se pone de manifiesto la formación marinera, ya que hay que desdoblarse y hacer lo necesario para que las maniobras salgan adelante. Otro aspecto a destacar, es que pude descubrir muchos puertos del litoral gallego y del Norte en general, cosa

que es más difícil de realizar en otros Buques.

Sólo puedo esperar que en un futuro pueda volver a este destino, aunque no se saben las sorpresas que se pueden encontrar en la vida de un militar...

C M/E SA David Seoane Núñez

Impresiones de un marino

Durante los meses que llevo destinado en el Patrullero «SERVIOLA» me he llevado una grata impresión, uno de los motivos por los que he llegado a esta conclusión es la convivencia con los compañeros puesto que aquí, al estar en un espacio reducido, las amistades se hacen más intensas.

La relación con los superiores es buena, aunque dentro de la disciplina lógica.



GOES (Coruña)

En el barco se trabaja bastante y se come bien, sus instalaciones están prácticamente nuevas y ello hace un poco más agradable la estancia en él.

Las navegaciones son duras pero llevaderas, lo son para mí por una sencilla razón: que no me mareo, aquí estoy aprendiendo cosas nuevas y me siento útil, ahora me gusta navegar porque el tiempo se pasa rápido, ya que estás ocupado trabajando.

Mi conclusión después de estar tres meses en el barco es que no creo que me hubiera tocado un destino mejor que el Patrullero «SERVIOLA».

M2 Juan Valbuena Salcedo

Impresiones del Comandante

Con muy poco tiempo a bordo, apenas un mes y medio, y a sugerencia del Col. Catalán, se me solicita que escriba en pocas líneas mis impresiones como Comandante del «SERVIOLA». Es por ello que éstas no son de gran profundidad y quizás sean únicamente un complemento de las expresadas por el resto de la dotación, algunas de las cuales se reflejan en este artículo que trata de dar a conocer esta magnífica Unidad de nuestra Armada.

Quiero resaltar en primer lugar la gran satisfacción que me produce el mandar un Barco «nuevo», ¡cinco años en servicio ya! y todo lo que esto trae consigo... pero, paradójicamente me encuentro con que ya tiene «MADRE». Sí, a lo largo de su escasa vida, ya ha decantado un poso y un carácter perfectamente definido, que le hace parecer un barco con muchos años en servicio. Sus comisiones de las Carabelas, Fletán, Bonito, etc., le han imprimido carácter. Pero no han sido sólo lo específico de estas misiones, lo que ha producido esta «MADRE» de la que hablo, han sido sus dotaciones y los cinco Comandantes que me han precedido, los que han creado este extraordinario ambiente de trabajo y compañerismo, que se aprecia desde el mismo día

de embarcar, debido a su profesionalidad y cualidades humanas.

Debo destacar asimismo la independencia de un Patrullero de Altura sobre Buques en Escuadrilla, principalmente para un Comandante. Aquí eres tú quien en cada momento decides, y en muchos casos a muchas millas de la Base, lo cual, a mi juicio, aumenta la responsabilidad del mando.

Las misiones de este barco además, te obligan a tener un estrecho contacto con gente ajena a la Armada, tanto de organismos Estatales, Autonómicos y Locales como, y sobre todo, con pescadores, esas

gentes de la mar tan sacrificados como nobles. Contacto este que te enriquece humana y profesionalmente.

Por último, no quiero dejar de mencionar la Zona Marítima en la que básicamente desarrolla su trabajo el «SERVIOLA», el Atlántico Norte y Cantábrico, mar brava de hermosas costas y rías, donde la dureza de sus condiciones climáticas se ve compensada con la belleza de su paisaje. ☒

CC. Francisco de Asís Jardón Dato
COMANDANTE



PLEGARIA MARINERA



La Virgen del Carmen en los jardines de la ETEA (Vigo)

Virgen de julio
de mar y playa.
Virgen, estela
de mi esperanza.

Sol en la noche,
brisa de calma.
Nido y refugio
para mis ansias.

Brazos abiertos,
ojos que llaman.
Sueño de amores
en tu mirada.

Faro esplendente
de luz cercana.
Rutas de espuma
surcando el agua.

Del mar estrella,
luz y bonanza.
Jardín florido
de rosas blancas.

Puerto seguro,
mujer callada.
Amor de madre,
brisa de alba.

Virgen del Carmen,
llena de gracia.
Con mis zozobras
vengo a tus plantas.

PABLO PÉREZ FERNÁNDEZ
Capellán de la ETEA

