

NÚMERO 81
Junio 1997



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

B**LETIN** **INFORMATIVO** **PARA PERSONAL**

El Juan Sebastián de Elcano
en la bahía de Osaka





El Juan Sebastián de Elcano
en la bahía de Osaka

PORTADA:
El Juan Sebastián de Elcano
en la bahía de Osaka



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCIÓN

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID (España)

NIPO: 076-97-019-0

Depósito legal: M. 6648-1970

**DISEÑO GRÁFICO,
PREIMPRESIÓN
E IMPRESIÓN**

Imprenta del
Servicio de Publicaciones del
Cuartel General de la Armada

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** LA VIRGEN DEL CARMEN
PATRONA DE LAS
GENTES DEL MAR

- 8** PRUEBAS DE MAR DEL
CHAKRI NARUEBET

- 9** TOMA DE POSESIÓN
DEL ALMIRANTE JEFE
DE LA JURISDICCION
CENTRAL

- 11** EL HIDRÓGRAFO
PATHFINDER EN
BARCELONA

- 14** EXPOSICIÓN
ALEGÓRICA SOBRE LOS
CUERPOS DE LA
ARMADA

- 15** PRIMERAS IMPRESIONES
DEL C. N. VALDÉS
SANTANA COMO
COMANDANTE- DIRECTOR
DE LA E. N. M.

- 18** FORMACIÓN NAVAL EN
LA E. N. M.

- 25** 50 AÑOS DESPUÉS

- 26** SERVICIO DE
PUBLICACIONES DE LA
ARMADA

- 34** CONCURSO DE
UNIFORMES MILITARES

- 36** DE PRONTO LOS
DELFINES

- 37** DEL DIARIO DE A BORDO
DE UN MARINERO DEL
ELCANO

- 48** REGATA HOMENAJE A LA
ARMADA

- 50** EL *JUAN SEBASTIÁN DE
ELCANO*

- 51** UN PINTOR DE LA
ARMADA

- 53** *R/A MAHÓN (A-51)*

- 57** INAUGURACIÓN DE LA
CÁTEDRA «ALMIRANTE
ÁLVAREZ-OSSORIO»

- 61** EL LPD *SAN GIORGIO* EN
BARCELONA

- 64** EL *JUAN SEBASTIÁN DE
ELCANO* EN JAPÓN



Sala de reprografía del S. A.



LA VIRGEN DEL CARMEN
Patrona de las gentes del mar

Un poco de historia

LAS gentes del mar han profesado siempre una singular y especial devoción a la Virgen María. Es un hecho que históricamente no admite duda.

Ya desde los mismos inicios del cristianismo, la Virgen María fue proclamada siempre como «Estrella del Mar». Así lo testifica una de las primeras y más antiguas representaciones de María. Me refiero a la que se encuentra en las catacumbas de Domitila, en las afueras de Roma, y que data de finales del siglo II. Allí la Virgen María aparece envuelta en el fulgor de una estrella.

Por otra parte, uno de los nombres más familiares que los santos padres y los autores eclesiásticos de los primeros siglos atribuyeron a María fue precisamente el de *Stella Maris*: estrella del mar. Por eso la estrella es un elemento que aparece siempre en la iconografía mariana.

A partir de la conversión de Recaredo al cristianismo, en el año 587, se fue generalizando la costumbre de bautizar muchas embarcaciones con nombres marianos. Era frecuente también que cuando alguna expedición marina tenía que acometer alguna misión difícil y arriesgada, se pusiese bajo la especial protección de la Virgen María.

Así, desde los lejanos tiempos de la Edad Media el nombre de María resuena insistentemente en muchos lugares costeros. Quedó esculpido para la historia no sólo en las popas y en los costados de las embarcaciones, sino también en las ermitas, en las capillas y en las iglesias del litoral mediterráneo. A pesar de los siglos transcurridos, en muchos lugares costeros todavía se puede descubrir hoy la huella perenne de aquella devoción mariana.

Aunque los barcos de esa época eran bautizados con variedad de nombres, siempre había predominio de las advocaciones marianas. En un primer momento, los nombres que más se utilizaron y emplearon fueron los de las imágenes o advocaciones de María que se veneraban



en los propios lugares costeros y en los puertos de partida o de llegada.

Alfonso X el Sabio, en una de sus célebres «Cantigas» ordena que «las popas de los buques de cierta importancia estén decoradas, formando doselete para guardar la imagen de la Virgen».

Para aquella gente marinera las devociones o títulos concretos resultaban algo accidental. Lo verdaderamente importante era la devoción a María. Con todo, fue el nombre de la Inmaculada el que poco a poco comenzó a hacerse popular, sobre todo a partir de la era de los descubrimientos.

Era bastante frecuente que las agujas de bitácora llevasen grabada o esculpida en el centro de la Rosa la imagen de la Madre de Jesús con la simbólica leyenda de *Stella*

Maris. Y es el mismo rey «Sabio» quien en otra de sus famosas «Cantigas» hace la siguiente recomendación: *nas cuitas devemos chamar a Virxe, estrela do mar*.

También resulta notorio el testimonio de Cristóbal Colón. Antes de salir con sus naves, rebautizó a la nave capitana con el nombre de *Santa María*, borrando el primitivo de *Marigalante*. Y, al soltar las amarras, pronunció la siguiente súplica: *Jesús cum Mariam, sit nobis in via* (que Jesús y María nos acompañen en el camino). Así figura tres veces escrito en su «Memorial».

La geografía americana, desde la alta California hasta el estrecho de Magallanes, cuenta aún hoy con más de 2.500 nombres de ciudades, villas, montañas, valles y ríos que llevan el nombre de María.

Don Juan de Austria fue uno de los decisivos promotores de la devoción a María en nuestra Armada. Los venecianos le regalaron una imagen que él colocó en la *Galera Real*. Después de la batalla de Lepanto, esa imagen sería llamada «Virgen de la Victoria» y también «Virgen del Rosario».

Por eso a partir de Lepanto es la Virgen del Rosario la preferida de los marineros. Las gentes del mar la invocan con ese bello título y la iglesia instituye su fiesta.

Desde entonces la Virgen del Rosario ostentará el patronazgo no sólo de muchos de los buques sino también de gran parte de las instituciones benéficas y hospitales de marinos. Incluso da nombre a diversas poblaciones costeras. A título de ejemplo podemos citar en la isla canaria de Fuerteventura el antiguo Puerto Cabras, que cambia su nombre por el de Puerto del Rosario.

Aún hoy día es frecuente encontrar en nuestros pueblos de la costa cofradías de pescadores denominadas «Virgen del Rosario» o «Nuestra Señora del Rosario».

Muchas ciudades portuarias declaran patrona a la Virgen del Rosario. Así sucedió en Cádiz. La imagen de la patrona de la ciudad, nuestra Señora del Rosario, llamada popularmente «La Galeona», se convierte en cita obligada para todos los que emprenden la ruta del mar.

Corroborando y ratificando esta tradición histórica, nuestro buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* comienza todos los años su crucero de instrucción en Cádiz con una ofrenda de despedida y adiós ante

esa preciada imagen. Es una emotiva ceremonia que perdura siempre en el recuerdo no sólo de los que son protagonistas directos de ella sino también del numerosísimo público que participa.

El monte Carmelo

ES uno de esos montes bíblicos con profundo sabor a divinidad. Su nombre, Carmelo, procede del hebreo Karmel, jardín, y fue denominado así por la abundancia de flores y plantas que crecían en sus frondosas laderas.

Ubicado en Israel, entre Samaria y Galilea, junto al mar Mediterráneo, fue el escenario donde se deslizó la vida del profeta Elías. Precisamente la fiesta litúrgica del Carmen recoge la narración bíblica de los hechos, tal como nos lo narra el «Libro Primero de los Reyes» el pueblo de Israel había vuelto a pecar, a apartarse del culto al verdadero Dios. Entonces, Dios envía a su profeta Elías para castigarle con una gran sequía.

Pasados tres años y medio sin que cayese una gota de lluvia sobre aquella tierra, Elías, al ver el arrepentimiento del pueblo, intercede ante Dios. Y el Señor escucha su oración.

Elías sube a la cumbre del Car-

melo. Se postra en tierra y ora con fervor. Manda a su criado que mire hacia el mar. Este sube y mira. No hay nada. Vuelve a subir hasta siete veces. A la séptima le dice: «Sube del mar una nubecilla como la palma de la mano».

Y «en un instante se oscureció el cielo con nubes empujadas por el viento y comenzó a diluviar».

Los autores eclesiásticos han visto en esta nubecilla que subía del mar, en esta singular *Estella Maris*, la figura, el tipo, el símbolo bíblico de la Virgen María. Y la Iglesia Católica así lo ha aceptado, recogiendo en su liturgia.

Desde las cruzadas, los carmelitas, cuyo nombre procede de ahí, habitaron ese monte y en él comenzaron a dar culto a la Virgen, como ya lo habían hecho antes los anacoretas. La primitiva capilla y el actual santuario de la *Stella Maris* han sido y son meta de constante peregrinar.





EL *Mare Nostrum*, nuestro Mediterráneo, ha sido siempre un mar eminentemente marineru. No es de extrañar, pues, que en sus navegantes calase muy hondo el significado espiritual y simbólico del Monte Carmelo. Su silueta, divisada en lontananza, uniendo el azul del cielo y el del mar, les atraía fuertemente.

La devoción, que tuvo su origen en aquella nubecilla que vio subir del mar el profeta Elías, fue conquistando sus corazones. Y el nombre de Nuestra Señora del Monte Carmelo, de nuestra Virgen del Carmen, fue creciendo y ahondando en el recio espíritu de aquellas gentes del mar, sobre todo a partir del año 1226, fecha en la que el papa Honorio III autorizó oficialmente dicha advocación.

Primero fue en Sicilia y en Nápoles. Después en las demás islas mediterráneas, especialmente en el archipiélago balear, y casi al mismo tiempo, en las costas francesas y españolas, sin olvidar las del norte de África. A medida que pasaban los años, la Virgen del Carmen iba ganando tronos no sólo en ermitas y santuarios del litoral, sino también «a bordo de navíos, fragatas y corbetas». Como refleja un testimonio de la época, Ella es la maravillosa *Stella Maris*, estrella

del mar, que con el poder de su luz orienta, calienta y consuela con poderoso patrocinio a cuantos necesitados surcan los mares y solicitan su poderosa ayuda».

Cuando llega el siglo XVI está floreciente en las costas españolas la devoción a la Virgen del Carmen. Los padres carmelitas, que se van estableciendo por las poblaciones del litoral, son sus grandes impulsores, principalmente a través de la bendición e imposición de su Escapulario.

Muchos de ellos, además, se alistarán como capellanes de la Armada en las diversas expediciones que ésta emprende. Así, por ejemplo, en 1527, el carmelita padre Gregorio de Santa María embarca como capellán en la expedición de Francisco de Montejo, que partió de Sanlúcar de Barrameda rumbo a México.

El siglo XVI fue un siglo carmelitano por antonomasia. La devoción a la Virgen del Carmen y su Escapulario se extendió por todas las regiones, provincias, capitales, ciudades, pueblos, villas y aldeas.

Dos célebres santos españoles, Teresa de Jesús y Juan de la Cruz, han tenido mucho que ver en la expansión de esta devoción. Ambos con sus reformas tratarán, además, de purificarla y de librarla de ciertos abusos en los que había caído.

El gran número de cofrades y determinadas exageraciones cometidas a la hora de ponderar el valor y la fuerza salvadora del Escapulario provocaron una fuerte rivalidad con otras órdenes y congregaciones religiosas.

Hicieron también que llegase a ser una preocupación para el gobierno de la nación. En efecto, la abstinencia de carnes los miércoles y los sábados, que propugnaba dicha devoción, causaba al Estado enormes pérdidas. Hasta tal punto fue así que en cierta ocasión los miembros del consejo del reino se presentaron al rey Felipe III para informarle de la necesidad de prohibirla porque suponía una merma en el herario público. El rey les respondería con aquella famosa frase: «Más quiero vasallos devotos de la Virgen que el aumento de mis rentas».

A medida que pasaban los años la devoción a la Virgen del Carmen se fue acentuando, extendiéndose cada vez más. Su fiesta fue aprobada oficialmente por el papa Sixto V en 1587. Debido a ciertas denuncias, no del todo infundadas pero tampoco exentas de envidia que llegaron a Roma, fue prohibida por algún tiempo.



Finalmente, Benedicto XIII, en 1724, no sólo le dio una aprobación definitiva, sino que la universalizó extendiéndola a toda la Iglesia, en 1726.

Mientras tanto, y ajenos a estas rencillas eclesiales, los marinos españoles, en todas las grandes aventuras que emprendían, seguían solicitando la protección y el amparo de la Virgen del Carmen. Y siempre estaban los carmelitas dispuestos a acompañarles.

Basten dos testimonios famosos:

El año 1602 Sebastián Vizcaíno puso su expedición descubridora por aguas del Pacífico bajo la protección de Nuestra Señora del Carmen. Llevaba como capellán y cosmógrafo al carmelita fray Antonio de la Ascensión.

Igualmente, y de manera oficial y pública, se puso también bajo la protección de la Virgen del Carmen la expedición organizada en Cartagena contra Argel por don Antonio Barceló, el 24 de junio de 1784.

En los siglos XVIII y XIX la Virgen del Carmen es considerada por todos como Virgen del Mar, Estrella del Mar y Reina del Mar.

«Bajo su manto protector y a la sombra de su Escapulario, reyes y emperadores pusieron sus cetros y



rindieron sus coronas. Los ejércitos de mar y tierra, los buques de alto bordo, lo mismo que las humildes lanchas aclamaron a la Reina del Carmelo, colocando su Escapulario en las corbatas de sus banderas y en los graciosos gallardetes de sus mesanas. Y la piedad del pueblo le levantó templos y santuarios...»

Así lo resume un autor y el cancionero popular lo sintetizó en esta expresiva y bella estrofa:

«Si en Zaragoza un Pilar
la aclama Reina del suelo,
la ensalza el monte Carmelo
por Reina de cielo y mar.»

De trascendental importancia para la evolución de la devoción a la Virgen del Carmen entre la gente del mar es la profunda raigambre carmelitana de la Isla de León. A ella llegaron los carmelitas el año 1680. Con la ayuda del capitán de la flota empezaron la construcción de una iglesia que dedicaron a la Virgen del Carmen. Y en 1698 erigieron la Hermandad y Cofradía de Nuestra Señora del Carmen, que siempre estaría ligada a las gentes del mar y protegida y apoyada por las autoridades marítimas, sobre todo desde que en 1768 se estableció en la «isla» la capitalidad del Departamento Marítimo de Cádiz.

Su imagen ha sido y es un gran tesoro para los isleños. Ante su altar y en su templo se conmemoran y festejan las fechas más memorables para nuestra Armada. Ella preside en 1870 la inauguración del Panteón de Marineros Ilustres. Ella despidió solemnemente a las grandes expediciones marinas. Ante su altar terminaba sus cursos la Escuela Naval, ubicada en San Fernando desde 1812.

El mayor contingente de hermanos de esta cofradía ha sido siempre de gentes de mar. Su directiva ha estado presidida casi siempre por ilustres marineros. Muchos de ellos han ocupado después puestos rectores en el Ministerio de Marina.

No puede extrañar, pues, que fuesen unos marineros de San Fernando los que jugaron un papel destacado para lograr el patronazgo oficial de la Virgen del Carmen sobre la Marina de Guerra, sobre la Armada.

Patrona oficial

Estamos en el año 1901. La reina regente doña María Cristina quiere dar con su firma plena oficialidad a lo que ya era costumbre y arraigo popular. En una Real Orden del 19 de abril de ese año «Dispone sea declarada Patrona de la Marina de Guerra la Santísima Virgen del Carmen que lo era de hecho de todos los navegantes y se verifiquen el día 16 de julio, día de su Festividad... los actos que se mencionan...».

En otra Real Orden, del 28 de junio del mismo año, declara el día del Carmen como día festivo para la gente marinera.

Cuando se dieron esos decretos era subsecretario del Ministerio de Marina don Julián García de la Vega y González Rodón, natural de San Fernando. Él mismo llevó adelante

la tramitación legal y redactó personalmente los decretos.

Estas reales órdenes fueron confirmadas el 12 de julio de 1938 por don Francisco Franco, jefe del Estado español, revocando una disposición de la Segunda República que las había abolido. Así lo publicaba el BOE:

«La gente del mar venera desde innumerables tiempos a la Santísima Virgen bajo diversas advocaciones. Este fervor mariano tuvo consagración oficial en España por Real Orden del 19 de abril de 1901, que declaró Patrona de la Marina de Guerra a la Santísima Virgen del Carmen, que lo era de hecho de todos los navegantes, y la Real Orden del 28 de junio del mismo año declaró festivo ese mismo día (del Carmen) para la gente marinera, que venía celebrándolo con hondo fervor hasta que el laicismo oficial suprimió esa festividad.

Por todo ello, interpretando el sentir de los hombres del mar, se restablecen en toda su integridad las Reales Órdenes del 19 de abril y del 28 de junio de 1901, que proclamaron a la Santísima Virgen del Carmen Patrona de la Marina de Guerra.»

El 13 de diciembre de 1961 la Santa Sede, por medio de un Rescripto de la Sagrada Congregación de Ritos, aprueba este patronazgo de la Virgen del Carmen sobre la Marina de Guerra Española y el correspondiente ritual litúrgico de su fiesta.

Unos años antes, el 19 de noviembre de 1955, el papa Pío XII había dicho a los mandos y guardias marinas del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* estas clarividentes palabras:

«Marinos y marineros somos un poco todos. A través de este viaje



Imagen de Ntra. Sra. del Carmen.
Altar Mayor de la Basílica «Stella Maris»,
del Monte Carmelo.

Celebrando la Eucaristía en la Gruta del Profeta Elías. (Cripta de la Basílica «Stella Maris» en el Monte Carmelo)

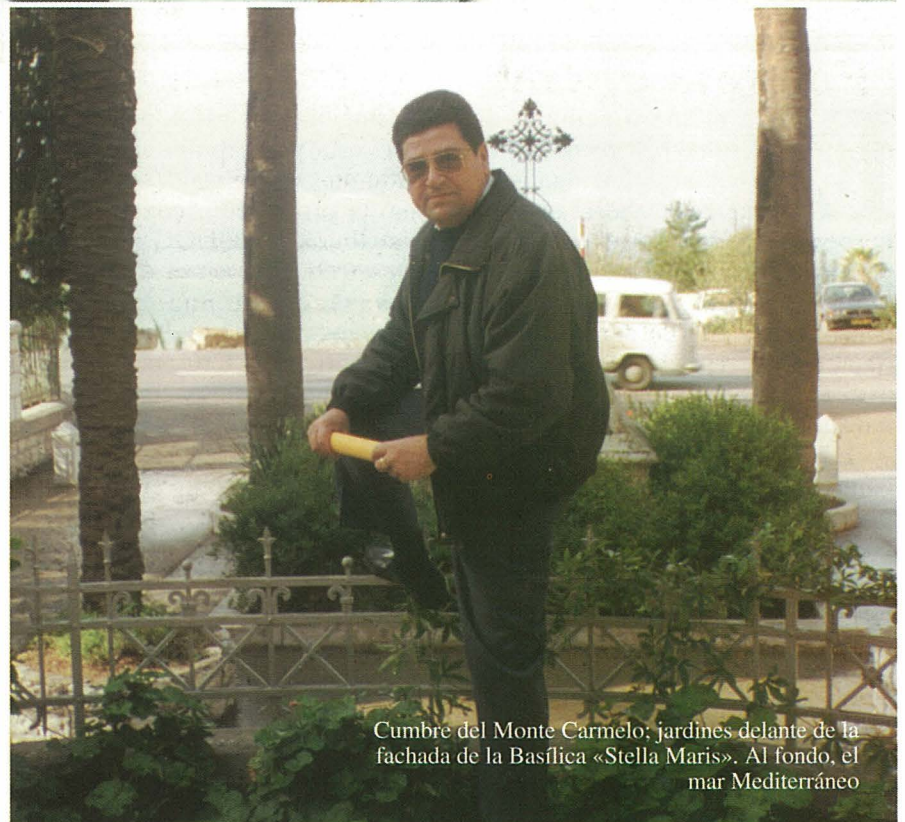


que es la vida, vamos dando bandazos para capear el viento contrario, para sortear escollos, para huir de los enemigos... Si, mirando a lo alto, buscáis una estrella, os invitamos a contemplarla en la que vosotros mismos llamáis “Estrella de los Mares”, en vuestra Virgen del Carmen, que tantas veces y de tantas maneras ha mostrado su predilección por los que en las aguas inestables dedican sus vidas al servicio de Dios y de la Patria.»

Este mismo Papa, el 19 de julio de 1946 había dicho:

«La Virgen del Carmen, Patrona de la gente del mar, que confía su vida todos los días a la inestabilidad de las olas y el viento... Desde nuestro puesto de Timonel de la Barca de Pedro... alzamos la mirada, serenos y confiados, a la Virgen del Carmen —*Respice Stellam, voca Mariam*— (Mira a la Estrella, invoca a María) y le pedimos que no nos abandone...».

Para las cuatro marinas —Armada, Pesquera, Mercante y Deporti-



Cumbre del Monte Carmelo; jardines delante de la fachada de la Basílica «Stella Maris». Al fondo, el mar Mediterráneo

va— la Virgen del Carmen es Madre y Señora. Es «La Patrona», su Patrona, nuestra Patrona.

Por eso es para todos nosotros consuelo y refugio, oración y plegaria, gratitud y sonrisa, faro de

luz y esperanza, abiertas al azul infinito.

Pablo Pérez Fernández
Capellán Mayor de la Armada



Pruebas de mar del *Chakri Naruebet*

EN la primera semana de febrero se han realizado en los astilleros ferrolanos de la Empresa Nacional «Bazán» la segunda tanda de pruebas de mar previas a la entrega del portaaviones tailandés *Chakri Naruebet*, construcción 199 de aquella factoría, y buque que sin ninguna duda marcará un hito en la construcción naval militar mundial.

En marzo de 1992 se firmó el contrato de construcción del primer portaaviones «a la carta» de la historia, comenzándose físicamente su construcción en septiembre de 1993. El primer bloque se colocó en la grada —hoy ya no se arbolan quillas— el 12 de julio de 1994, botándose el buque el 20 de enero de 1996. La primera prueba de mar se realizó en noviembre de 1996 y la entrega está prevista para muy pronto. Su construcción ha durado, pues, un total de cinco años desde la firma del contrato, y en casi sólo un año el buque pasará de botado a entregado.

Su proyecto se ha basado en el del propio *Príncipe de Asturias*, aunque optimizado y adaptado a las

prestaciones exigidas por el armador. Las principales diferencias entre uno y otro residen en el sistema de propulsión, con dos ejes y distribución CODOG (*Combined Diesel Or Gas*) en el *Chakri*, y en la ausencia de una cubierta de servicios (que en el *Príncipe* aloja, entre otros, el CIC, el hospital y buen número de espacios de habitabilidad), intermedia entre la de vuelo y la de hangares, lo que ha obligado a emplear en el *Chakri* todo el espacio proporcionado por la generosa isla y tronco de la misma para alojar algunos de ellos, así como la ingeniosa solución de colocar un pasillo de comunicación entre la isla y servicios de proa en la parte superior del hangar a estribor. El haber dado entrada en el diseño a nuevas formas de ver la construcción ha comportado otras diferencias (como el menor tamaño de los RAM-Tensioner de los elevadores o el distinto modo de escamotearse sus protecciones —telescópicas en el *Príncipe*, plegables en el *Chakri*—), pero su «aire de familia» resulta indiscutible, a pesar de que el lanzamiento de la roda sea mucho

mayor, lo que permite que un buque de menor eslora en flotación disponga de una cubierta de vuelo similar, con un *sky-jump* asimismo notorio y generoso.

Bastante más pequeño que el *Príncipe*, desplaza 11.400 toneladas a plena carga y tiene una eslora total de 183 metros, con una manga en flotación de 22,5 metros (en cubierta de vuelo, 30,5) y 6,25 de calado.

Las líneas del casco han resultado aún mejores de lo que se presumía, puesto que las velocidades de contrato han quedado ampliamente superadas. Así, la máxima con diesel es de 18 nudos (de contrato, 16), alcanzando cerca de los 28 con turbinas de gas (de contrato, 26). Pero es que aún hay más, la estabilidad y comportamiento del buque son excelentes —algo importantísimo en un portaaviones que debe poder operar con su grupo aéreo en las condiciones que resulten menester—, con unos ángulos de cabezada y bandazos muy reducidos. Algo que se pudo comprobar prácticamente en la primera tanda de pruebas de mar de noviembre de 1996, ya que éstas se realizaron bajo unas condiciones extremas, en medio de una furiosa galerna atlántica (con olas de más de seis metros), que permitió pudiesen certificarse sus cualidades marineras por verdadera comprobación *in situ*. Algo no siempre posible.

Las pruebas de febrero pasado consistieron principalmente en verificaciones de los equipos electrónicos y ayudas a la navegación aérea para lo que se precisó el concurso de un helicóptero de la Armada Española, institución que desempeña también un papel extraordinario en la construcción y puesta a punto de este buque, toda vez que por ser muy parecido al *Príncipe* todas las experiencias y conocimientos sobre éste y su forma de operar le son asimilables.

Ello sin contar su especialísimo papel en la formación de los futuros pilotos V/STOL tailandeses en los aviones EAV-8S, cuya 8.^a Escuadrilla se le ha traspasado en bloque, o el propio de formación de oficiales, tarea que se está desarrollando en la ENM, en Marín, desde hace muchos años.

Camil BUSQUETS i VILANOVA



**TOMA DE
POSESIÓN DEL
ALMIRANTE
JEFE DE LA
JURISDICCIÓN
CENTRAL**

EL día 5 de marzo tuvo lugar en la Agrupación de Madrid el acto de toma de posesión del almirante jefe de la Jurisdicción Central Adolfo Baturone Santiago.

Al acto asistió el alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano, y el delegado del Gobierno en la Comunidad, Pedro Núñez Morgades, entre otras autoridades civiles y militares.

El almirante fue recibido con los Honores de Ordenanza, pasando a continuación revista a la fuerza, compuesta por la Escuadra de Gastadores, Banda de Música, la Compañía de Honores de la Agrupación y una Brigada de Marinería del Cuartel General de la Armada. En esta revista le acompañaba el coronel comandante de la Agrupación de Madrid Arturo Hidalgo Landaburu.

Terminada la revista, el almirante ocupó la tribuna desde la que

había de presidir los actos. El teniente coronel de Infantería de Marina Luis Vázquez Buyo, jefe de la fuerza, solicita permiso del almirante Baturone para iniciar aquéllos, mandando a continuación «sobre el hombro».

En ese momento, el jefe del Estado Mayor de la Jurisdicción Central, capitán de navío Francisco Montojo Supervielle, dio lectura al Real Decreto 27/1997 de 21 de febrero, por el que se nombra almirante jefe de la Jurisdicción Central de la Armada al almirante de la Armada don Adolfo Baturone Santiago, a propuesta del ministro de Defensa y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del 21 de febrero de 1997.

Terminada la lectura del real decreto, el teniente coronel Vázquez Buyo dio orden de «descansar el arma» y solicitó a continuación permiso al almirante para retirar la Bandera.

A continuación, la fuerza desfiló ante el AJUCEN, encabezada por la Escuadra de Gastadores, seguida de la Banda de Música, Compañía de Honores de la Agrupación y Brigada de Marinería de la Ayudantía Mayor del Cuartel General de la Armada.

Terminado el acto se sirvió una copa de vino español.

«Vengo en nombrar almirante jefe de la Jurisdicción Central de la Armada al almirante del Cuerpo General de la Armada don Adolfo Baturone Santiago, cesando en su actual destino.

Dado en Madrid, a 21 de febrero de 1997.

—Juan Carlos Rey—

El Ministro de Defensa

—E. Serra Rexach—»





El
hidrógrafo
P A T H F I N D E R
en Barcelona

EN enero pasado llegó a Barcelona un hidrógrafo de la VI Flota, el USS *Pathfinder*, T-AGS 60, prototipo de una serie de seis buques proyectados y construidos por Halter Marine, de los que ya hay tres en servicio (*Pathfinder*, *Sumner*, y *Bowditch*), otro está en construcción (*Henson*) y con fecha de entrada en servicio prevista para febrero de 1998, y dos más aún sin nombre, que por el momento no tienen adjudicada asignación presupuestaria alguna.

Los buques científicos y planeros

Los buques científicos u oceanográficos, también llamados hidrógrafos o planeros, son unos auxiliares muy importantes para las flotas de todo tipo, ya sean de combate, mercantes, pesqueras o deportivas, pero sobre los que a menudo existen ciertas dosis de desconocimiento. La Armada española dispone de un total de siete buques de este tipo, uno oceanográfico y científico (*Hespérides*), y seis más puramente planeros,

cuatro menores (*Antares*, *Castor*, *Póllux* y *Rígel*) y otros dos de mayor porte (*Malaspina* y *Tofiño*).

La tarea que realizan este tipo de buques, eminentemente científica y tecnológica, suele ser más callada y algo aburrida, por lo menos para quienes no participan más directamente de ella, consistiendo por lo general en trasladar a las cartas aquellas actualizaciones más importantes obtenidas a través de los más modernos y sofisticados medios, desde satélites artificiales a magnetómetros, sondadores y láser de alta precisión. La necesidad de disponer de cartas actualizadas con la máxima fiabilidad es algo que parece indiscutible, ya que es evidente que si hay que emplear cartas náuticas anticuadas o poco fiables, muchas veces sin haberse corregido desde hace años, aun y a pesar de disponer de excelentes posicionadores electrónicos (GPS, etc.), el susto, disgusto o accidente puede hallarse a la vuelta de la esquina.

Por ello, es natural que una Armada como la US Navy, que navega por todos los océanos, se preocupe de poner al día sus cartas, realizando constantemente campa-

ñas y expediciones. En este aspecto, no debe extrañar la visita de un buque planero de la flota de los Estados Unidos, toda vez que su VI Flota es uno de los habituales inquilinos del *Mare Nostrum*.

Actualmente la US Navy dispone de un total de 10 buques T-AGS o planeros en servicio, a los que en ocasiones se les añade otro tipo de buques similar aunque de tarea no idéntica, los de investigaciones oceanográficas o T-AGOR (ocho buques). Todos ellos figuran en las listas del llamado Military Sealift Command, por lo que están tripulados por personal civil comandado por oficiales bajo *status* especial. Por cierto y al respecto, durante la visita que efectué a bordo pude enterarme de una circunstancia que referiré más adelante, sumamente interesante por lo que puede llegar a significar.

Los T-AGS *Pathfinder*

Los *Pathfinder* son buques de 4.762 toneladas a plena carga y 100 m de eslora total (94,55 entre perpendiculares), 17,7 de manga





y 5,8 de calado. Su dotación está compuesta por 28 marinos a los que pueden acompañar hasta 30 científicos, con alojamiento posible de otros cinco en *containers* sobre cubierta. Sus amplios laboratorios ocupan dos cubiertas completas (más de 3.600 m²), hallándose dotados de los sistemas informáticos más avanzados, si bien no proporcionan información cartográfica de modo directo a otros buques. Otras tareas encomendadas a estos buques comprenden mediciones cuidadosas de salinidad, temperatura, etc., del agua, es decir, informaciones que resultan útiles para los submarinos.

La toldilla de estos buques resulta extraordinariamente amplia, con más de 3.000 m² de superficie de trabajo (su ratio manga/eslora es de 0,187). Están provistos de tres grúas polivalentes y cinco chigres, con los que manipulan el conjunto de aparatos y equipo oceanográfico que poseen. Además tienen unos completos equipos electrónicos con los que realizar planos fidelísimos del fondo del océano, como sondadores de baja frecuencia de bandas múltiples que trabajan en la gama de 10 a 40 KHz. Pueden embarcar vehículos de control remoto, aunque en esta ocasión no llevaran ninguno a bordo.

Su propulsión se realiza mediante timones activos, dos en popa y

un tercero en proa, que sirve asimismo como turbina proel de maniobra. Con estos elementos y el control informatizado pueden permanecer inmóviles sobre cualquier posición y con cualquier tiempo. El accionamiento de todos los propulsores es por energía eléctrica, la cual es proporcionada por cuatro diesel generadores, todos de corriente alterna, dos de 16 cilindros y 2.435 Kw, con unos 4.000 A/h, cada uno y otros dos de 12 cilindros y 1.825 Kw, con cerca de 3.000 A/h, asimismo unitarios. La potencia entregada por los dos timones activos principales es del orden de los 4.000 CV cada uno (2.900 Kw), siendo solamente de 1.500 CV (1.100 Kw) el de la hélice proel. Los tres consumen corriente continua, por lo que ésta es rectificada a una tensión de 600 V.

La velocidad máxima actual es del orden de 16 nudos, con una autonomía de 12.000 millas a 12 nudos, más 29 días de navegación a tres nudos con un 10 por ciento de reserva de combustible. Según se nos comentó, la velocidad original era mayor —del orden de los 20 nudos—, pero ésta disminuyó al montarle unas quillas de balance proeles para evitar ruidos y burbujeos que afectaban a la calidad de las exploraciones.

Poseen capacidad de operar con helicóptero según estándares del

USCG (United States Coast Guard), lo que en este caso significa que no posee cubierta de vuelo, aunque sí punto de VERTREP. El casco tiene resistencia a hielos de tipo ABC, en clase C.

El Military Sealift Command

La US Navy posee una elevada cantidad (76 buques más otros 103 en la Auxiliary Sealift) de buques englobados dentro de esta organización. Básicamente se trata de buques auxiliares de su flota militar (almacenes, municionadores, remolcadores, hospitales, grandes petroleros, etc.) que están tripulados por personal civil bajo un *status* especial. Pero según se nos informó, este *status* está a punto de desaparecer, toda vez que a partir de abril las dotaciones de estos buques ya no dependerán de la propia Administración, sino que serán contratados por una empresa privada. Es decir, sus dotaciones serán completamente civiles unidas al Estado por un contrato a nivel administración/empresa. Como parece evidente, es un hecho que nos llamó poderosamente la atención toda vez que una dependencia laboral de este tipo puede abrir unas perspectivas un tanto novedosas.

Camil BUSQUETS i VILANOVA



EN una reciente visita a la Policlínica Naval Nuestra Señora del Carmen, en Madrid, tuvimos ocasión de ver una serie de cuadros en los que se recogían los escudos de diferentes cuerpos de la Armada; su autor, el comandante de Sanidad (EM) Antonio López Abasolo.

Movidos por la curiosidad, decidimos charlar con él acerca de esta original exposición. Nos comentó don Antonio que ingresó en la Armada en el año 1971. Sus primeros años los pasó embarcado en el minador *Marte* y en la corbeta *Atrevida*; posteriormente fue destinado al Sanatorio de Los Molinos, Estación Radio de la Zona Marítima del Estrecho y, en la actualidad, en el Tribunal Médico de la Jurisdicción Central.

Aficionado a la escritura y a la pintura, se ha animado a hacer esta exposición alegórica sobre los cuerpos de la Armada, plasmada en doce cuadros, expuestos en su destino, en la Policlínica Naval.

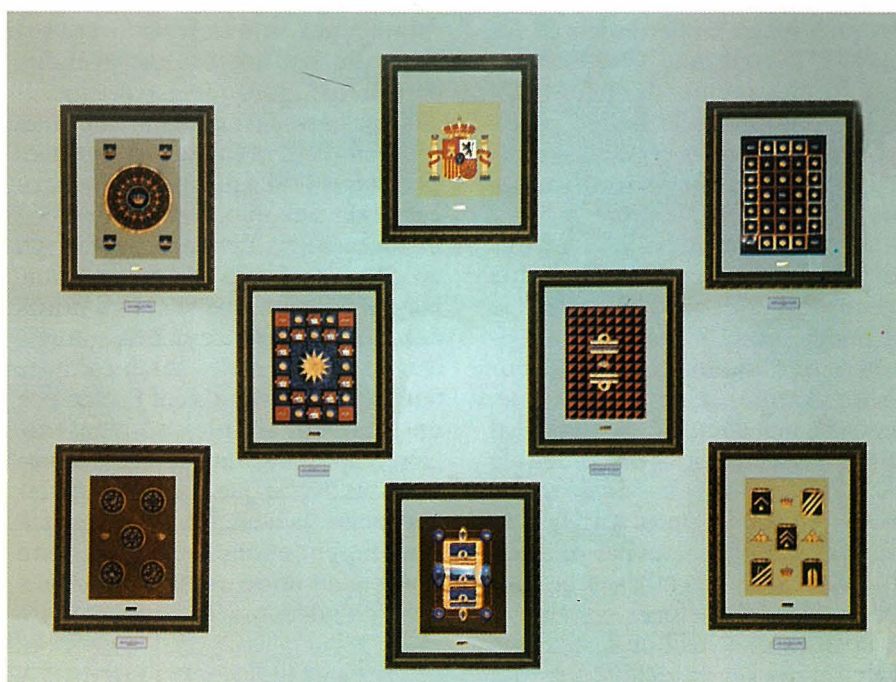
Encabeza la exposición el Escudo de España, como el más emblemático de los allí expuestos. Entre otros cuadros se encuentra el del Cuerpo de Sanidad, ya que, aunque ahora pertenezca al Cuerpo Común del Ministerio de Defensa, para él encierra muchos recuerdos de su vida pasada.

La técnica empleada es mixta, con mezcla de acrílicos y pinturas metalizadas. Los temas son una pura invención del autor y por ello inéditos y originales, siendo la primera vez que se hace una exposición de este tipo. Es el resultado final de sus estudios heráldicos, en los que es experto, pues es diplomado en Genealogía Heráldica y Nobiliaria por el Instituto Luis de Salazar y Castro y por la Escuela Marqués de Avilés, así como en Heráldica Militar.

La idea de la exposición nace de su ilusión de plasmar, en motivos heráldicos, a cada cuerpo de la Armada.

En cuanto a su faceta como escritor, don Antonio nos comenta que ha escrito un libro y más de una veintena de artículos relacionados con la sanidad, tanto civil como militar. También lo ha hecho sobre temas heráldicos.

EXPOSICIÓN ALEGÓRICA sobre los CUERPOS DE LA ARMADA





Primeras impresiones del C. N. Valdés Santana como comandante-director de la E. N. M.

MIS primeras impresiones a los dos meses de haber tomado el mando de la Escuela Naval Militar pueden resultar interesantes a los lectores, porque probablemente lo haga desde la misma perspectiva que lo harían ellos, ya que al no haber estado destinado anteriormente en la E. N. M., lo hago comparándolo con mi época de alumno, hace aproximadamente treinta y cinco años, y de las visitas esporádicas a lo largo del tiempo, comisiones a bordo de barcos, jura de Bandera de un hijo y entrega de Despachos: la primera impresión es que todo sigue igual, tanto en el continente como en lo contenido.



Hablando primero del continente, decir que el aspecto general es exactamente el mismo al que hace treinta y cinco años yo conocí. Sin profundizar mucho, que si luego tengo tiempo o espacio lo haré un poco más, hay tres edificios nuevos, cuartel de alumnos «Almirante Moreno», nuevo edificio de aulas «Isaac Peral» y un edificio de maniobra «Príncipe de Asturias»; edificios importantes que han mejorado grandemente la capacidad de la escuela, pero que vistos dentro del conjunto general, tanto por su estilo como por su ubicación, alteran muy poco el conjunto general al que todos estamos acostumbrados.

En cuanto al contenido, se puede decir prácticamente lo mismo. El aspecto general de los profesores, alumnos, dotación, sigue igual: las mismas tradiciones, los mismos actos, parecidas actividades, horarios, etc. Aunque hay damas alumnas, ha habido cambios en la uniformidad, planes de estudio, ayudas a la enseñanza, etc.; hay que profundizar más para darse cuenta. A simple vista, como ocurre con el continente, no llaman la atención ninguno de los cambios habidos, ni se nota en el transcurso de una jornada habitual de trabajo.

Esto que he comentado, a mi modo de ver, es el mayor éxito de mis predecesores y el reto más grande con que me tengo que enfrentar en el futuro; voy a decir el porqué. En la escuela se han producido últimamente cambios muy profundos, además de los generales de la Armada y de la sociedad, que no voy a comentar por ser conocidos por todos. Se ha promulgado la Ley 17/89 de 19 de julio, reguladora

del personal militar profesional y de la misión de los centros de enseñanza de formación de oficiales que, una vez desarrollada por diferentes decretos, afecta de una manera tremenda al funcionamiento interno de este centro. Sin entrar en detalles, al crearse la Escala Media, Escala de Especialistas, Militar de Empleo, etc., obliga a que los alumnos estén divididos en 12 brigadas, oscilando la permanencia en esta escuela en cinco años, los alumnos del Cuerpo General e Infantería de Marina de Escala Superior; a un mes, los alumnos de los Cuerpos Comunes de la Defensa. Se pasa de una ocupación de la escuela de casi 700 alumnos en el pico más alto a 250 en el más bajo. Existen 17 planes de estudios distintos. Ingresan alumnos por acceso directo, sin titulación universitaria; por promoción interna, con titulación universitaria superior, y con titulación universitaria media. Los planes de estudio exigen impartir unas asignaturas comunes a todas las academias

militares, aproximadamente el 36 por 100; específicas de cada especialidad, 45 por 100, quedando un margen del 19 por 100 para instrucción y adiestramiento.

El régimen interior ha cambiado en los últimos años en algunos aspectos muy llamativos: los alféreces y guardias marinas pueden optar a vivir en régimen de externado, abandonando la E. N. M. al cesar sus actividades diarias e incorporarse al día siguiente antes del comienzo. Actualmente se acogen a este régimen unos cien alumnos. También el régimen disciplinario ha cambiado, desapareciendo el régimen propio de alumnos; se han dividido las infracciones en orden académico y disciplinarias, sancionándose estas últimas de acuerdo con el Régimen disciplinario de las FAS, con la única salvedad de que durante el cumplimiento de las sanciones los alumnos continúan participando en las actividades académicas.

En cuanto al continente, gracias a los nuevos edificios, se cuenta



con cuarteles suficientes para acoger a todos los alumnos y alumnas, con medios de enseñanza que permiten una formación práctica complementaria a los estudios teóricos, y con los medios de instrucción y adiestramiento, de los que caben destacar las lanchas de instrucción y goletas, de las que se saca gran rendimiento, ya que permiten formar dotaciones sólo de alumnos con un oficial superior, realizando todo tipo de maniobras navales. La dificultad, superada por mis antecesores, consiste en mantener adecuadamente la infraestructura con más de 50 años de vida, modernizar las instalaciones y ayudas a la enseñanza a la velocidad que exige la evolución técnica, con los recortes presupuestarios y de personal que padecemos últimamente.

Creo que estas pinceladas sirven para ilustrar el entusiasmo y total dedicación que han puesto a lo largo de los años mis antecesores, el cuadro de profesores, suboficiales, dotación y personal civil de la E. N. M. para mantener las tradiciones, de las que todos nos sentimos tan orgullosos y lograr que nuestros alumnos alcancen, al llegar a oficial, la formación moral, militar, humanística, técnica y naval, así como las condiciones físicas que les capacitan para el eficaz cumplimiento de sus deberes como oficiales de la Armada.



Impresiones de un G. M. 2.º de promoción interna

TRAS el ingreso en la escuela, el día 1 de septiembre, la adaptación fue rápida ya que no hacía tanto tiempo que salimos de ella (tres años), solamente siendo sorprendidos por las nuevas asignaturas y actividades impuestas en los últimos años, como es el caso de Psicología Social o el Trabajo Académico Dirigido, aumentando más la carga de trabajo, que parece quitar tiempo al poco del que se dispone para el estudio diario.

En cuanto al trato recibido, ha sido excelente por parte de nuestros nuevos compañeros de promoción, y esto es de resaltar porque no es fácil después de tres años de carrera, con el viaje de *Elcano* incluido, introducir cuatro «extraños» en la brigada.

Por otro lado, entre el profesorado encontramos viejos conocidos y, en algún caso, mandos de las unidades en las que estuvimos destinados antes de la promoción interna.

Por último, animar desde aquí a todo aquel que quiera realizar la promoción interna o lo que tenga en la cabeza, porque el balance es positivo después de cuatro meses de estancia en la Escuela Naval.

Antonio de Ugarte Blanco
Guardia marina 2.º CG.

Vuelta a la E. N. M.

AL embarcar de nuevo en la Escuela Naval Militar después de haber estado seis meses en el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, uno se encuentra un poco perdido. Hay un gran cambio en el régimen de vida del guardia marina, ya que se pasa de hacer cosas como montar guardias, participar en maniobras, hacer observaciones astronómicas y visitar otros países, a integrarse en un régimen escolar. Por todo esto, al principio el cambio es un poco duro, si bien el año de 4.º en la Escuela Naval Militar tiene nuevos alicientes, ya que es un año donde se asumen nuevas responsabilidades en muchas actividades, como pueden ser las de oficiales de guardia de las lanchas de instrucción, miembros de junta del casino de alumnos, guardias de cierta responsabilidad o instructores de las distintas brigadas.

En cuanto al régimen de estudios, se pasa de un horario con cierta flexibilidad, debido a la vida de a bordo, a uno bastante estricto y que nos trae un poco de «cabeza» a todos los guardias marinas. A nivel de estudios, el cuarto año en la Escuela Naval Militar es el más «duro», y sobre todo al principio, al compararlo con el que llevábamos en *Elcano*, no porque fuese más liviano éste, sino porque es distinto.

Como final diré que al regresar a la Escuela Naval Militar uno echa de menos lo que ha pasado durante el tiempo de embarque, pero hay que volver a la realidad y adaptarse de nuevo a las clases, instrucciones, horarios y demás tareas de la Escuela Naval Militar.

Formación naval en la E. N. M.

Las lanchas de instrucción en el adiestramiento a flote



LA Escuela Naval Militar dispone, actualmente, de cinco lanchas de instrucción para el adiestramiento a flote de los CC. AA. Estas unidades llevan nombres de guardias marinas fallecidos en el transcurso de acciones navales y son las siguientes:

- *Guardia marina Barrutia* (A-81).
- *Guardia marina Salas* (A-82).
- *Guardia marina Godínez* (A-83).
- *Guardia marina Rull* (A-84).
- *Guardia marina Chereguini* (A-85).

Las lanchas de instrucción, basadas en Marín, dependen orgánica y operativamente de DIRENAM. Tienen como misión conseguir que los CC. AA. de los cuerpos General y de Especialistas alcancen un nivel adecuado en la asignatura de Adiestramiento a Flote. El «peso específico» de la asignatura de Adiestramiento a Flote es de tal magnitud, dentro de los planes de

estudio, que su no superación provoca, automáticamente, la repetición del curso.

La dotación de cada lancha está constituida por un sargento mecánico; su función principal consiste en la ejecución de las tareas de mantenimiento de primer escalón, para lo que es auxiliado por el personal del Núcleo de Lanchas de Instrucción, constituido por seis suboficiales de diferentes especialidades (electrónica, comunicaciones, electricidad, maniobra y máquinas).

Las características principales de las lanchas de instrucción son las siguientes:

- Eslora: 22,95 metros.
- Manga: 5,10 metros.
- Calado máximo: 1,53 metros.
- Desplazamiento a plena carga: 60 toneladas.
- Velocidad máxima: 10 nudos.
- Potencia máxima: 800 HP.
- Autonomía: 1.000 millas.

Los objetivos a alcanzar por los alumnos, con las salidas a la mar en las lanchas de instrucción, son los siguientes:

- Habituales al medio en que ejercerán su profesión.
- Familiarizarles con la organización de los buques.
- Familiarizarles con los equipos que montan los buques.
- Habituales a la vida a bordo y sus actividades.
- Afir-mar, con la práctica en condiciones reales, los conocimientos adquiridos en otras asignaturas (Navegación, Propulsión Naval, Maniobra, Operaciones y Táctica Naval, etc.), hasta adquirir la soltura, reflejos, hábitos y habilidades necesarias.
- Habituales, progresivamente, al mando de hombres mediante la observación y el ejercicio efectivo del mando.

Las lanchas de instrucción constituyen la «espin-a dorsal» sobre la que se sustenta el adiestramiento a flote de los CC. AA. Con las salidas semanales a la mar, las lanchas de instrucción permiten que éstos puedan alcanzar los objetivos básicos propuestos.

En las salidas a la mar, la dotación está constituida por un teniente de navío comandante, quince CC. AA. y un suboficial mecánico.

La función del suboficial mecánico es asegurar el correcto funcionamiento de las plantas eléctrica y propulsora, solventando, con los medios a su alcance, cualquier avería que se pueda producir.

Los CC. AA. desempeñan todas las funciones propias de las dotaciones de cualquier buque de guerra. De este modo, los guardias marinas asumen las funciones de los oficiales; los aspirantes de segundo curso, las funciones que desempeñan los suboficiales, y los aspirantes de primero, las de la marinería. De esta forma se consigue un adiestramiento progresivo y, además, permite que los guardias marinas actúen como instructores de los aspirantes.

Al principio del curso escolar, los tenientes de navío, comandantes de lancha, son nombrados por el capitán de navío comandante-director de la Escuela Naval Militar. Éstos se eligen, preferentemente, entre los comandantes de brigada y el jefe del núcleo de lanchas.

Las funciones y misiones encomendadas a cada teniente de navío comandante son:

- Ejercer el mando, en la mar, de su lancha de instrucción.
- Complementar los conocimientos adquiridos por los alumnos en las clases teóricas mediante la instrucción práctica.
- Instruir a los CC. AA. en todas aquellas cuestiones navales y marineras que, no estando incluidas en ninguna asignatura, resultan indispensables conocer y observar por todo oficial embarcado (ceremonial marítimo, usos y costumbres en buques de guerra).
- Evaluar el nivel de conocimientos y grado de adiestramiento alcanzado por cada uno de los CC. AA. de su dotación.

La ejecución y realización de estas misiones, aparentemente sencillas para cualquier oficial experimentado, resulta una tarea muy complicada y en ocasiones arriesgada. Esta complejidad y este riesgo tienen su motivación en el hecho de dejar a los CC. AA., especialmente al que actúa como oficial de guardia en el puente, un margen de autonomía que les permita tomar sus propias decisiones y, con frecuencia, iniciar la ejecución de maniobras poco ortodoxas que pueden ser peligrosas y que, a la postre, deben ser corregidas por el comandante de la lancha. La determinación del momento en que éste tiene que intervenir debe garantizar la seguridad del personal y material y, a la vez, permitir que el alumno sea capaz de extraer consecuencias de sus errores.

Como resulta evidente, la tarea de enseñar, adiestrar, corregir y evaluar a quince alumnos, simultáneamente, es una labor que requiere el cien por cien de la atención del comandante de la lancha. Si a todo lo anterior agregamos la necesidad de garantizar la seguridad del personal y del material, estamos ante una labor complejísima.

Por otra parte, el hecho de permitir que el alumno pueda equivocarse implica el riesgo y, naturalmente, la aceptación, por parte del comandante de lancha, de la posibilidad de un cierto grado de cuestionamiento de su pericia marinera y prestigio profesional.

El mando de una lancha de instrucción requiere disponer de unas condiciones especiales para enseñar, puesto que no sólo se trata de transmitir conocimientos y evaluar, hay que tener una gran dosis de paciencia, sangre fría, una gran rapidez de reacción tomando siempre las medidas correctoras apropiadas y ser capaz de mantener, en todo momento, el control sobre la actuación de los CC. AA.

A la vista de lo expuesto, se puede atribuir a cualquiera que haya desempeñado el mando de una lancha de instrucción la cualificación de «valor reconocido» y la autoría de la siguiente frase:

«El riesgo es mi profesión»

Ignacio Santamaría Álvarez
Teniente de navío



La enseñanza del inglés en la E. N. M.

CINCO profesores, todos civiles, y alguno de ellos con dilatada experiencia en el centro, imparten la enseñanza del inglés en los dos laboratorios de idiomas —con capacidad para 72 alumnos— de esta escuela naval.

La asignatura de inglés es obligatoria en todos los cursos para todos los alumnos de las escalas Superior y Media del Cuerpo General e Infantería de Marina y para los aspirantes del Cuerpo de Especialistas. Así, un oficial de la Escala Superior habrá recibido, al finalizar la carrera, un total de 350 horas lectivas, y en torno a las 200 el de la Escala Media.

Los alumnos de Intendencia reciben durante su periodo de formación militar de carácter específico 80 periodos de clases de inglés técnico, orientados al mundo de la administración y de los negocios.

Debido a la disparidad de conocimientos que presentan los alumnos de nuevo ingreso, y con el objetivo de conseguir una adecuada progresión en el aprovechamiento de la enseñanza, este año se ha iniciado el agrupamiento de alumnos por niveles homogéneos de inglés, en lugar de la tradicional distribución de grupos por antigüedad y orden alfabético.

Otra novedad es que, cuando rinda el presente curso escolar, recibirán sus Despachos los primeros oficiales de la Escala Superior sujetos al Plan de Estudios regulado por la O. M. 60/92. En él se exige a los alumnos acreditar al finalizar el quinto curso un nivel de conocimientos basado en el STANAG 6001. Este STANAG, de aplicación en todos los países de la OTAN, establece cinco niveles de dominio en los idiomas de interés, a saber: nivel elemental, nivel de trabajo limitado, nivel mínimo profesional, nivel profesional completo y nivel nativo o bilingüe (no enseñable), numerados del 1 al 5 en orden creciente. Para obtener el perfil lingüístico se evalúa el nivel de cuatro rasgos: la comprensión y la expresión, tanto oral como escrita. El futuro oficial de la Escala

Superior debe acreditar, al menos, el nivel mínimo profesional de inglés en dos cualesquiera de los rasgos y el de trabajo limitado en los dos restantes (por ejemplo, 3, 3, 2, 2).

Para alcanzar los niveles requeridos —sin duda acordes con los tiempos que vivimos y con las exigencias de la vida profesional— el alumno sólo cuenta con una media de dos horas semanales de inglés a lo largo de su carrera, aproximadamente un 25 por 100 menos que en el plan de estudios anterior. Esto obliga a un esfuerzo adicional por parte de los profesores y de los alumnos menos aventajados, que se traduce en actividades complementarias, como son las clases de refuerzo los viernes por la tarde.

En cualquier caso, profesores y alumnos son conscientes de la importancia de la asignatura, en la actualidad para su escalafonamiento —representa en torno al 8 por 100 de la nota final de carrera—, y ya en el futuro inmediato, para la asignación de determinados destinos. De los resultados obtenidos en los últimos años se deduce que aproximadamente la mitad de los oficiales de la Escala Superior acceden a su primer des-



tinio acreditando un nivel de conocimiento superior —el antiguo «Posee»—, es decir, al menos un nivel 3 en cada uno de los rasgos.

En definitiva, la Escuela Naval Militar no es ajena a la convicción de que el inglés constituye una herramienta cada día más indispensable en el ejercicio de nuestra profesión.

Enrique Torres Piñeyro

Teniente de navío

Director del Departamento de Idiomas

He ingresado en la Escuela Naval Militar

LA Escuela Naval Militar es una experiencia nueva, una experiencia que te cambia por completo la forma de vida que llevas, acostumbrándote a unos hábitos a los que no estás acostumbrado, imponiéndote, ante todo, disciplina.

Llegas a la escuela el primer día pensando que lo sabes todo, comiéndote el mundo porque has ingresado en ella, pero rápidamente te encuentras con tres brigadieres que no te van a dejar en paz ni un segundo, te castigan, pero a la vez te enseñan, te inculcan una serie de valores como es decir siempre la verdad, aguantando con las consecuencias, a ser ordenado y llevar una perfecta policía además de otras muchas cosas.

Al principio no sabes dónde estás ni quién eres; es un bombardeo continuo por todos lados, lo haces todo mal, no tienes ni idea de nada, te caen arrestos por todos los lados, pero tienes que aguantarlos con la cabeza alta y aprender de tus errores para no volver a cometerlos, aunque luego lo vuelvas a hacer otra vez, pero poco a poco vas aprendiendo las cosas y haciendo todo un poco mejor.

Una de las cosas que más me gusta de la escuela es el compañerismo; puedes contar con tus compañeros para todo. El estar todos juntos en los malos momentos nos une mucho, también los buenos momentos, pero lo que une es poder contar con tu compañero; compartir tus problemas y tus alegrías crea un ambiente bastante bueno, pues tus amigos y familiares están lejos, por lo que es bueno tener amigos aquí. Te has metido en un mundo donde eres nuevo, no sabes casi nada, por mucho que te hayan contado; lo mejor es vivir con alegría pensando sólo en las cosas buenas que te pasan. Otra cosa en la que hacen que pongas especial atención es en la puntualidad. El aspirante ha de tener mucha prisa para ir a todos lados, aunque alguna vez estés cansado o simplemente no te apetezca; te enseñan que la puntualidad es fundamental en la vida del militar.

El sueño del aspirante es ser guardia marina, para irse en *Elcano* y para poder pernoctar los fines de semana,



pues llevas toda la vida saliendo hasta tarde y de repente te encuentras que tienes que estar en la escuela a las 0030 h, cuando la noche se empieza a animar, esto es una de las cosas que no comprendo, pero bueno, hay que aguantarse un par de años con este régimen de fin de semana.

Aquí hay gente de todo tipo; los hay que sabían cómo era esto antes de venir y los que no; para los que no tenían ni idea ha sido un palo, sobre todo al principio, pues si no te haces a la idea de lo que es esto, puede ser un poco duro; por eso a la gente que lo pasaba peor se le ha ayudado entre todos los compañeros, lo cual les sube mucho la moral.

Ahora ya estamos acostumbrados a la escuela, nos hemos metido dentro de la forma de vida de aquí, se ven las cosas bastante mejor y tenemos muchas ganas de seguir con esta carrera que sólo acaba de empezar.

Fase interacademias en la Universidad Carlos III (Getafe)

DEL día 8 al 14 de enero tuvo lugar la fase interacademias prevista en el plan de estudios de los alumnos de 5.º curso de la Escuela Naval Militar, en la universidad Carlos III. Participaron alumnos de las diferentes academias del Ejército de Tierra, Academia General del Aire y Academia de la Guardia Civil. Para el desarrollo de esta fase todos los alumnos fueron divididos en tres grupos: A, B y C.

Cada uno de ellos participó en cuatro cursos elegidos libremente dentro de cada grupo. La relación de cursos fue la siguiente:

1. El estado del mundo en la década de los ochenta y primeros de los noventa: la ruptura de la bipolaridad.
2. Alfabetización y desarrollo de los pueblos.
3. Cine y sociedad.
4. Conflictos bélicos y patrimonio artístico.
5. Derecho humanitario bélico.
6. Operaciones de mantenimiento de paz.
7. La industria española y su relación con la defensa.
8. Hegemonía política y militar y crecimiento económico.
9. Ética y derechos humanos.
10. Sociología militar: principios básicos de las relaciones civiles-militares en un estado democrático. Exigencias en materia formativa y doctrinal.
11. Constitución y Fuerzas Armadas.
12. La dirección de personas en las organizaciones.

Los diferentes grupos asistieron a clase siguiendo el siguiente horario:

- Grupo A: de 0900 a 1100.
Grupo B: de 1700 a 1900.
Grupo C: de 1900 a 2100.

Asimismo, los alumnos tuvieron que asistir a las actividades complementarias, que consistieron en:

1. Culturales: música clásica, poesía y teatro.
2. Deportivas: fútbol-sala, voleibol y baloncesto.

La presentación en la universidad se realizó el día 8 de enero. Tras la misma, se dieron las pautas a seguir

durante esta fase. Lo más significativo fue que los alumnos, a excepción del día de presentación y despedida, podían vestir de paisano y que, fuera de los cursos y actividades antes mencionadas, tenían plena libertad para ausentarse de la universidad. Posteriormente, un grupo de delegados y subdelegados acompañaron a los alféreces alumnos a un recorrido por el campus universitario. Caben destacar las excelentes instalaciones deportivas, así como los nuevos edificios dedicados a aulas de los diferentes departamentos.

A la presentación y bienvenida del rector de la universidad asistieron el director general de reclutamiento y enseñanza militar y los directores de enseñanza de los respectivos ejércitos y la Guardia Civil.

Durante los días siguientes se realizaron los cursos y actividades antes mencionados, asistiendo alféreces alumnos y alumnos universitarios. Debido a que apenas hubo tiempo de formar los equipos, y que los componentes nunca habían jugado juntos, todos los partidos se perdieron.

El día 14 los alféreces alumnos realizaron una encuesta elaborada por personal de Defensa y a continuación tuvo lugar la clausura de esta fase, a la que asistieron los generales y almirantes de personal de los respectivos ejércitos.

Los alumnos, durante su estancia en la universidad, se alojaron en domicilios particulares, en la residencia de estudiantes del campus y en la Academia de Infantería de Toledo. La gran mayoría realizaba la primera comida en los comedores del campus y dispusieron asimismo de todas las instalaciones.

Cabe destacar la inmejorable colaboración de doctores y profesores, así como su magnífica predisposición. Es destacable la incansable y meritoria labor realizada por el coronel García Caneiro y el teniente coronel Fernández Luna de la Subdirección General de Enseñanza y Formación Militar, que han sido los verdaderos artífices de convertir esta fase, en todos los aspectos, en un éxito.

Como conclusión decir que la convivencia entre alumnos de las diferentes academias y entre éstos y alumnos universitarios es donde más provecho se ha podido sacar a esta fase interacademias.

Valdés
Teniente de navío

EN la mañana del 8 de enero, a las 0800 horas para ser más exacto, nos presentamos en la Universidad Carlos III, de Madrid, la expedición militar procedentes de Marín, compuesta por 39 alféreces de fragata y nueve alféreces de Infantería de Marina, además del resto de compañeros de 5.º curso de las otras academias: Academia General Militar, Academia General del Aire y Academia de la Guardia Civil.

El motivo de esta reunión no fue otro que el de celebrar la primera fase del periodo de interacademias que regula nuestro plan de estudios, y por el cual habríamos de estar una semana en la universidad, en compañía de los universitarios, y que posteriormente finalizó en abril con la segunda fase en la Academia General Militar, contando, por supuesto, con la presencia de universitarios.

Durante la semana en la que se desarrollaron las actividades, acudimos en grata compañía de los universitarios a cada uno de los cursos que voluntariamente elegimos, participando con ellos no sólo en lo concerniente a los estudios, sino también en las actividades deportivas que estaban programadas (y de las cuales he de decir que nos tomaremos la revancha en la Academia General Militar), aparte de las culturales, que nunca están de más.

Quizá el mejor centro de reunión fue la cafetería, donde con un café por la mañana o con una cerveza por la tarde se producían las conversaciones más distendidas y había más oportunidad de tomar contacto con los universitarios, los cuales mostraban gran interés en conocernos y no cesaban de preguntarnos curiosidades de nuestra forma de vida en las distintas academias.

No me podía olvidar de la fiesta que se celebró el viernes día 10, la cual estuvo presidida por la buena amistad y el compañerismo, pues, aunque parezca mentira, fuimos universitarios durante una semana y, como bien dijo el magnífico y excelentísimo rector de la universidad Gregorio Peces Barba, somos antiguos alumnos de la universidad Carlos III de Madrid.

Cabe destacar también la reunión informal de la asociación Carlos Marx, que contó con la participación de algunos miembros de la misma, insumisos en su mayoría, y de la colaboración de algunos alumnos de las academias, en la que se estableció un interesante diálogo, el cual sirvió para conocer mejor las diferentes formas de pensar.

Finalizó este primer periodo de la fase interacademias con un acto de clausura que se celebró el martes día 14 y con el cual nos despedimos de la universidad, esperando que esta primera reunión haya servido para fortalecer más los lazos entre la sociedad civil y los militares, ya que, al fin y al cabo, todos somos el futuro de España.

José María Guerrero Arconada
Alférez de fragata

Opiniones...

RESULTA impactante llegar a la cafetería de tu facultad a la vuelta de las vacaciones de Navidad y encontrártela llena de personas uniformadas de los tres ejércitos y la Guardia Civil. La primera impresión que recibes es que te has confundido de sitio; pero cuando te das cuenta de que el café que te sirven es el mismo, y las colas para conseguirlo son las de siempre, empiezas a preguntarte qué es lo que ha cambiado.

Transcurridos los primeros minutos de incertidumbre, en los que me veía jurando Bandera y apretando el paso para hacerlo bien, no tardé en enterarme que se trataba de un intercambio entre estudiantes, lo cual me tranquilizó bastante. Todos nos preguntábamos qué es lo que podían estudiar en una universidad civil unas personas que han ingresado en la carrera militar, y lo que más nos sorprendió es que venían a realizar cursos similares a los nuestros.

La semana transcurrió sin sobresaltos, pero aun así se les distinguía del resto de los alumnos, entre otras cosas porque habían pasado todos por el mismo peluquero... El trato con ellos fue de lo más cordial y distendido y se integraron perfectamente en el mundo universitario. Al final de la semana intercambiábamos cafés, bocadillos, chistes y comentarios, como, por ejemplo, la escasez de mujeres en el Ejército y la sobreabundancia del elemento femenino en la Carlos III.

Personalmente creo que fue una excelente experiencia y que sirvió para acercar dos mundos como el civil y el militar en el ámbito estudiantil, y desmitificar así muchos aspectos de la vida de estas personas. En el fondo, la gran mayoría sentimos su marcha, de la que nos enteramos al verles vestir de nuevo sus uniformes. La mejor prueba de ello es el gran número de estudiantes que han pedido plaza para ir a realizar estos cursos a la Academia Militar de Zaragoza este año. Y que sirva de precedente.

Virginia Rodríguez Aguilar
Tercer curso de Derecho

Carta a los nuevos oficiales

Querido amigo y compañero:

Vaya en primer lugar mi más cordial enhorabuena por adelantado al estar próximo a terminar los estudios en la Escuela Naval Militar y a punto de poder lucir el anhelado galón de oficial de la Armada.

En otra carta abierta dirigida a ti como aspirante de primer curso el día 14 de mayo de 1993, con motivo de la visita que hizo mi promoción a la escuela para celebrar el cincuenta aniversario de nuestro ingreso en la Armada, te manifestaba, entre otras cosas, la envidia que sentía de ver tu juventud cargada de ilusiones para servir a nuestra querida España, que es el más noble afán que se puede tener en la vida. Te hablaba igualmente de que en tu andadura te encontrarías con momentos duros, menos difíciles y también agradables, que no podían faltar a quien estaba decidido a entregarse por un ideal tan noble como el que habías elegido; y que la heroicidad que España esperaba de ti estaba en el fiel cumplimiento del deber ordinario de cada día y en las circunstancias extraordinarias que se pudieran presentar, sin esperar por ello más recompensa que la satisfacción del deber cumplido; y terminaba recordándote que, entre las virtudes humanas ordinarias y las que son peculiares de la milicia, la lealtad al mando destacaba de las demás, y no podía faltar para ser fiel al juramento hecho de servir a la Patria como ella quiere y espera ser servida.

A mis palabras de entonces, que no pretendían darte ninguna lección que no necesitabas, como tampoco lo pretenden las de ahora, se unen las que se refieren a la nueva y apasionante responsabilidad que ha recaído sobre ti como oficial de la Armada: la de ser conductor de hombres, a los que has de formar y transmitir tu amor e ilusión de servir a España, no sólo con palabras, sino sobre todo con tu ejemplo, única forma de que, al mismo tiempo que se puedan sentir orgullosos de estar a tus órdenes, la obediencia que te ofrezcan sea voluntaria, pronta, responsable e inteligente y, por tanto, la más idónea para que cumplan con la mayor perfección posible los deberes de cada momento.

Y no quiero distraer más tu atención; sólo me queda repetirte, en nombre de la promoción y en el mío propio, nuestra enhorabuena y desearte felices singladuras a lo largo de tu carrera.

Un fuerte abrazo de tu amigo y compañero.



Francisco Segura Lacruz
Capitán de navío

50



años después

CORRÍAN los últimos días de septiembre de 1946, cuando un grupo de chavales, acompañados de nuestras madres viudas, llegamos al Colegio de Huérfanos de la Armada para comenzar el Bachillerato; íbamos a ser compañeros durante siete años, incluyendo la Reválida y el Examen de Estado en la Universidad Central de Madrid.

El día 1 de octubre, algunos sin cumplir los diez años, nos pusieron un «lepanto» en la cabeza y comenzamos a decir «sí, señor».

Han pasado 50 años y aún continuamos diciéndolo. Con sencilla solemnidad y enorme alegría, el día 5 de octubre de este año de gracia de 1996 nos reunimos unos cuantos compañeros para celebrar el 50 aniversario del comienzo del Bachillerato en el CHA.

¿Podríamos reunirnos después de tanto tiempo? Pues sí; puestos a la tarea, con muchas dificultades para encontrar a los compañeros, incluso por medio de la comisaría de Policía, y después de dos años de trabajo, lo hemos conseguido. El director del colegio, Julio Albadalejo, se puso a nuestra disposición y apoyó con entusiasmo la idea. Incluso me mandó las listas de los siete años del curso, con sus correspondientes notas de todas las asignaturas, consideradas por él clasificadas como «confidencial».

Los compañeros ayudaron y yo me he quedado con la satisfacción de haber cumplido, como siempre.

A las once de esa fría mañana nos concentramos con nuestras esposas en la puerta del CHA, donde nos recibió el director, y en la Sala de Juntas nos dio la bienvenida con unas palabras muy simpáticas, agradables y sentidas, recordando algunos aspectos de nuestra época.

Hicimos un recorrido por todo el colegio, edificio nuevo y el nuestro, que sólo se parecen en la fachada, todo lo demás ha cambiado, incluso «nos» han quita-

do el campo de fútbol, donde hacíamos unas «paredes» extraordinarias. El patio interior, donde arriábamos la Bandera y cantábamos la Oración y la Salve, por cierto bastante mal, también ha sido arrasado, y el comedor, donde comíamos empanadillas de chocolate, es ahora el gimnasio. ¡Ah!, y el colegio es mixto, hay niñas.

Lo único intocable es nuestra capilla, con la misma imagen de la Virgen del Carmen, a la que, después de oír misa, la cantamos de nuevo, después de 50 años, la Salve Marinera, con los pelos de punta, la piel de gallina y algunos ojos húmedos de la emoción.

En un pequeño monumento erigido al lado del antiguo bar de profesores, pusimos un ramo de flores y cantamos la Oración por los ocho compañeros que se han ido a lo largo de estos 50 años.

Un magnífico aperitivo precedió a una agradable comida en el nuevo comedor y posterior sobremesa; fotografías, vídeos, recuerdos del pasado y promesas para años posteriores: ya no hacía tanto frío.

No puedo terminar sin darle las gracias al director, capitán de navío Julio Albadalejo, por su entusiasmo, interés y paciencia, deseándole que continúen sus éxitos en la dirección del CHA, con el recuerdo puesto en Kith, Mille, Balbontin, Cuquerella, Rivera, López-Perea, Iraola y González Gómez (q. s. g. g.).

La orden del día 5 de octubre del colegio dice: «Con motivo de cumplirse cincuenta años de su incorporación a este colegio, hoy nos visitan los antiguos alumnos que lo hicieron en octubre de 1946. El colegio se siente orgulloso de recibirlos y lo hace con el cariño de los hijos mayores que vuelven a casa».

¡Ah! y gracias a nuestras esposas que nos acompañan para hacer más agradable este día.

Hasta pronto.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA



El Servicio de Publicaciones de la Armada está integrado orgánicamente en la Dirección de Servicios Técnicos de la Armada (DISTEC), cuyo almirante director depende orgánicamente del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada y funcionalmente del secretario general técnico de Defensa.

UBICADO en el Cuartel General de la Armada, tiene como misión gestionar y controlar las publicaciones, no clasificadas, que precise la Armada, así como atender a sus necesidades de la tirada general (impresos normalizados) para todo el Cuartel General de la Armada, efectuándose los trabajos de impresión que son necesarios, velando por el cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre la ordenación, tramitación, distribución y venta de las publicaciones oficiales en el ámbito de la Armada.

Asimismo, lleva a cabo los trabajos necesarios para remitir al Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica el proyecto de propuestas del Programa Editorial de la Armada sobre la tramitación de publicaciones oficiales en el ámbito del Ministerio de Defensa, coordinando las propuestas de las unidades proponentes que dependen del Cuartel General de la Armada, las cuales deberán canalizar todas sus relaciones con el Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica a través de la Dirección de Servicios Técnicos, tanto de las publicaciones unitarias como periódicas, audiovisuales y cartográficas.

Bajo el mando del coronel de Intendencia don Luis Azcárate Ristori, el Servicio de Publicaciones de la

Armada se estructura en: Secretaría Técnica, Sección Económica Administrativa y Sección de Imprenta.

Al frente de la Secretaría Técnica está el capitán de navío don Fernando Casadevante González, y de la Sección Económica Administrativa, el capitán de Intendencia don Alejandro Blecua Casas, que a la vez es jefe de Personal del servicio.

La Sección de Imprenta, columna vertebral del servicio, está ubicada en los sótanos del Cuartel General de la Armada y depende del Servicio de Publicaciones, correspondiéndole también la conservación y el mantenimiento. Esta imprenta existe desde que se inauguró el Ministerio de Marina, allá por el año 1928. Al frente de esta sección está el alférez de navío don Agustín Urgorri Porto, y don Antonio María González Sánchez, don

Juan García Reyeros y don Alberto Antolínez Fernández, que son los regentes (personal funcionario) encargados del funcionamiento y coordinación entre las diferentes secciones, que son las siguientes:

- Sala de fotocomposición y fotomecánica.
- Sala de corrección.
- Sala de montaje.
- Sala de máquinas.
- Sala de encuadernación.
- Sala de reproducción gráfica.
- Sala de fotocopiadoras.

Repartida por la piel de toro, están ubicadas las delegaciones locales de las zonas marítimas, (Ferrol, Cádiz, Cartagena y Canarias), que dependen orgánicamente de los respectivos almirantes de las zonas y, funcionalmente, del Servi-



De izquierda a derecha: capitán de navío don Fernando Casadevante González, coronel de Intendencia don Luis Azcárate Ristori y el capitán de Intendencia don Alejandro Blecua Casas.

PUNTOS DE VENTA AUTORIZADOS EN LA ARMADA

- Instituto Hidrográfico de la Marina.
- Real Instituto y Observatorio de la Armada.
- Museo Naval.
- Bibliobuses de las zonas marítimas del Cantábrico, Mediterráneo y Estrecho.
- Revista General de Marina.
- Servicio de Publicaciones de la Armada.

cio de Publicaciones de la Dirección de Servicios Técnicos del Cuartel General de la Armada.

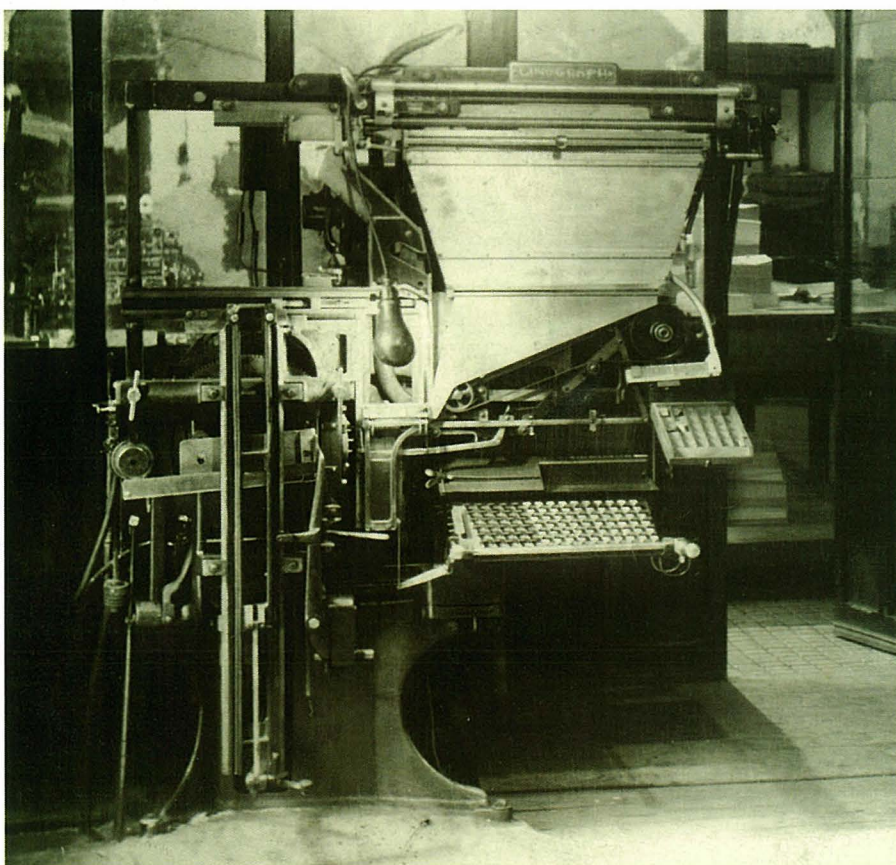
La jefatura de cada delegación está desempeñada por un oficial superior, que es el delegado local del Servicio de Publicaciones de la zona marítima correspondiente, del que depende un oficial del cuerpo de Intendencia con el cargo de administrador, con destino que puede ser compartido, y de los que depende el bibliobús que recorre el arsenal de cada zona.

En el Servicio de Publicaciones, para atender a todas las misiones descritas anteriormente, está el sargento escribiente don Víctor Gijón Castrillejo, de quien dependen las oficinas, en las que están destinadas 14 personas (entre funcionarios y laborales).

En la imprenta están destinadas 60 personas en las distintas secciones anteriormente detalladas, entre oficiales de arsenales, funcionarios y personal laboral, que trabajan en dos turnos de ocho horas, mañana y tarde.

La maquinaria actual de la imprenta es vieja y necesita renovarse, aunque los esfuerzos que actualmente lleva la dirección para renovarla están en la línea de la modernidad, igualándose, poco a poco, con las instalaciones de cualquier imprenta moderna. Podemos citar entre algunas de estas mejoras: los cinco equipos Macintosh, dos escáner de color, una impresora de color, una impresora láser y otra de sublimación de tintas, un equipo de filmación de alta resolución y una insoladora. En cuanto a cuerpos de impresión se refiere, cuenta con una GTO, una TOK y una SORS, y en lo tocante a encuadernación, una máquina para cubrir libros, dos guillotinas, una plegadora y diversas máquinas auxiliares para la encuadernación. Y se continúa en la línea de nuevas adquisiciones.

Entre las publicaciones que este año se han editado, podemos destacar las siguientes: Estado General de la Armada. Escalafoncillos de Oficiales, Suboficiales y Reserva. Revista General de Marina. Revista de Historia Naval. Colección de Reglamentos. *Juan Bautista Topete*, autor don José Cervera Pery. Catálogo de Publicaciones Seriadas de la Biblioteca del Museo Naval. Manual del soldado de Infantería de Marina. Memoria del AMBAR. Memoria de la Institución Benéfica de Suboficiales. Memoria de la Asociación Mutua Benéfica de Oficiales. Manual de Auto-Escuela del Parque de Autos n.º 1. *Disquisiciones Náuticas* (seis volúmenes). *Manuales Técnicos. Viaje a la Antártida* (reedición), autor don José Ramón Lamburu Echániz. *Barberos, Cirujanos y Gentes de Mar*, autor don Mikel Astrain Gallart. *Las Marinas realista y patriota en la Independencia de Chile y Perú*, por don Gaspar Pérez Turrado. Cuaderno monográfico de la Revista de Historia Naval, etc...



Antigua linotipia, utilizada para la composición de textos en líneas de plomo, que formaban los moldes para posteriormente imprimirlos.

CORONEL LUIS AZCÁRATE RISTORI

EL coronel Azcárate nos comenta que lleva ya tres años al frente del Servicio de Publicaciones, desde su pase a la situación de Reserva. Este destino supuso para él un reto, ya que iniciaba una nueva etapa de su vida militar haciendo frente a un tema poco conocido, fundamentalmente en lo relacionado con los talleres gráficos.

Se muestra muy satisfecho de la marcha del servicio, a pesar de que las limitaciones económicas afectan a la publicación de los trabajos.

Nos cometa cómo la incorporación de la edición de nuestro Boletín Informativo para Personal ha supuesto un reto y una alegría para el Servicio de Publicaciones, pues

ahora en sus talleres se elaborarán las tres revistas que edita la Armada: la Revista de Marina, la Revista de Historia y Cultura Naval y este BIP.

Desea agradecer, de una forma muy especial, la ayuda recibida del almirante jefe del Apoyo Logístico y del almirante jefe de la Jurisdicción Central en cuanto a la adquisición de



equipos, especialmente para las salas de fotocomposición mecánica y de fotocopiadoras; piensa que es un acto de justicia.

Dedica ahora el coronel Azcárate un recuerdo para sus colaboradores más próximos, el capitán de navío Casadevante y el capitán de Intendencia Blecua, jefes de la Secretaría Técnica y de la Sección Económica Administrativa, respectivamente; colaboradores leales y entregados que le han ayudado mucho durante este tiempo en que se encuentra al frente del Servicio de Publicaciones.

No quiere olvidarse, asimismo, de todo el personal administrativo y de la sección de imprenta, que con su buen quehacer y profesionalidad sacan adelante la labor de cada día.

El coronel Azcárate resume sus impresiones en un agradecimiento sincero hacia todos sus subordinados, que, según él, hacen que salga adelante y muy bien todo el trabajo.

CAPITÁN DE NAVÍO FERNANDO CASADEVANTE GONZÁLEZ

ANUESTRA pregunta de que si existe alguna relación entre la Editorial Naval y el actual Servicio de Publicaciones, nos comenta que la conocida Editorial Naval ha desaparecido. Hasta hace poco más de un año existía como tal, pero el Ministerio de Defensa ha reorganizado su Servicio de Publicaciones de forma que sólo él edita, por lo que la Armada debe hacerlo, precisamente, a través del ministerio.

El capitán de navío Casadevante no ve ningún inconveniente en que la edición sea única y responsabilizada en el ministerio. Piensa que actualmente existe un mayor problema, el económico. Los conocidos recortes presupuestarios han limitado la posibilidad de editar las publicaciones que la Armada hubiera deseado, pero nos dice que no pierde la esperanza de que el año que viene o el próximo puedan editarse, ya que la economía

va por buen camino y esto tendrá que notarse.

Nos comenta que el libro que más popularidad ha tenido entre los editados por el Servicio de Publicaciones es, sin duda, *El Viaje a la Antártida*, del capitán de fragata ingeniero Larburu, por distintos motivos, originalidad, presentación manuscrita, dibujos, etcétera.

Nos dice el capitán de navío Casadevante que también adquieren una gran importancia las *Cartas Náuticas* que edita el Instituto



Hidrográfico, obligatorias para los buques que navegan por nuestras costas, así como los trabajos desarrollados por el Real Instituto y Observatorio de la Armada.

No cabe duda, además, que cualquier obra que trate el inagotable tema de la mar es interesante para todos los miembros de la Armada. Recuerda al almirante y académico de la Real Academia de la Lengua, don Eliseo Álvarez-Arenas, al que se le han editado seis libros en este Servicio de Publicaciones.

Es importante destacar, por último, la colección «Monleón» de grandes pintores marinos, que a pesar de la dificultad que ha habido para su edición se ha conseguido plenamente.

Hace poco se ha celebrado el Quinto Centenario del Descubrimiento de América y próximamente se cumplirá el de la Carta de Juan de la Cosa y el de la Primera Vuelta al Mundo de Juan Sebastián de Elcano.

En cuanto a los talleres gráficos, el capitán de navío Casadevante nos comenta que es una imprenta relativamente moderna en la que trabajan sesenta operarios civiles, en dos turnos diarios de ocho horas.



FILEAS Cuevas García se encuentra destinado en la imprenta desde el mes de noviembre de 1957, donde empezó a trabajar como aprendiz, a los 14 años. Recuerda que su primer jefe fue el comandante de Intendencia don Ángel Zarrabeitia Edilla y nos comenta que había un gran ambiente y se celebraban todos los santos de los compañeros. Don Fileas tiene un recuerdo muy cariñoso para el capitán de Infantería de Marina don Francisco Miguel Cursach, recientemente fallecido, que fue inspector de los talleres durante veinticinco años, y una persona con una gran preocupación por el personal y de carácter muy recto, que «no dejaba pasar movimiento mal hecho», con la virtud de que una vez aclarado el problema no se volvía a tocar el tema.

En aquella época se hacía el Diario Oficial de Marina, que exigía mucho tiempo y dedicación, pues se trabajaba con maquinaria antigua.

Más tarde, la imprenta dejó de ser un organismo autónomo, en tiempos del coronel de Intendencia don José Luis Núñez Simón, un jefe muy afectivo y al que don Fileas recuerda de una forma muy especial. En su época se modernizaron los equipos.

Don Fileas hace ahora un repaso por los últimos años de su vida en el Servicio de Publicaciones y nos comenta que éste conserva vivas las muchas virtudes por las que siempre se ha caracterizado.



Regencia

ANTONIO María González Sánchez y Juan García Reyereros son los regentes del turno de mañana del Servicio de Publicaciones; llevan más de treinta años de servicio en la imprenta y dos en este cargo. Alberto Antolínez es regente del de tarde y lleva más de veinte años en

la imprenta. Es un destino que comprende todo lo concerniente al programa editorial y a los trabajos oficiales del Cuartel General de la Armada.

Don Antonio González empezó como aprendiz de caja, posteriormente pasó a corrector. Fue designado por la dirección como regente,

trabajo para el que se siente capacitado, al conocer la marcha general de la imprenta.

Considera que el hecho de ser uno más entre sus compañeros le permite conocer a toda la gente. Nos comenta que el personal trata de sacar todo el trabajo adelante y piensa que sin la cooperación de todos esto sería imposible.

«Hay mucho trabajo que exige realizarse en un tiempo concreto y, por ello, precisa mucha dedicación. Indudablemente son trabajos complejos y bonitos y es de agradecer que el personal de la imprenta responda con entrega y seriedad. Todos tienen como meta que la imprenta “siga adelante”.»



A la derecha don Antonio María González Sánchez, a la izquierda don Juan García Reyereros, regentes del turno de mañana.

Fotocomposición

CHARLAMOS con Pablo Arcos, encargado de la sala, quien nos comenta que este departamento es donde se dan los primeros pasos para la elaboración de cualquier trabajo, ya que aquí se componen los artículos que envían los autores, se maquetan las páginas para conformar las publicaciones y se hace la selección de colores de las fotografías, consistente en la descomposición de los tonos de las mismas en cuatro colores primarios, azul, amarillo, magenta y negro, para que a la hora de imprimir las en el papel, con la superposición de éstos en determinados porcentajes de punto, se consigan todos los tonos de la fotografía original, así como el tratamiento digital de todas las imágenes, el



retoque fotográfico de las mismas y el diseño gráfico, que son fundamentales y necesarios para dar a todas estas publicaciones un aspecto estético.

Una vez acabado este proceso y dado el visto bueno de las pruebas por la sección de corrección, se procede a la filmación, junto y en

unión con la sala de fotomecánica, en la que se encuentran Enrique Cortés Cobo y José María Núñez Camarero, de todos los trabajos para la obtención de los clichés y se envían a la sección de montaje donde se confeccionan las planchas, que más tarde irán a las máquinas de impresión.

Sobre este tema concreto, estábamos muy interesados, pues nuestro BIP sigue todas estas vicisitudes de cerca, y hemos visto el fruto en el último número, elaborado por completo en esta imprenta del Servicio de Publicaciones del Cuartel General; sabíamos que nos encontrábamos en buenas manos.

Corrección



ANA I. Álvarez Romojaro y Ricardo Bellas Beceiro nos comentan el trabajo que realizan como correctora y atendedor, respectivamente. En él les acompaña Celia Núñez Ocampo, asimismo correctora.

Reciben todos los trabajos de fotocomposición y los corrigen, enviándolos de nuevo, si es necesario, a la sala de composición, hasta conseguir que las pruebas estén del todo correctas (tipografía, ortografía, montaje de fotos...). Ana nos

comenta con una sonrisa que normalmente «se corrige, se comprueba, se vuelve a corregir, se vuelve a comprobar y, al final, siempre puede aparecer algún gazapo».

También se comprueba que las fotos correspondan al texto, que tengan las medidas adecuadas, que guarden una estética, etc.

Una vez hecho este trabajo se procede a filmar la película y se manda a la sala de montaje. Las pruebas de ésta se vuelven a revisar y se comprueba la paginación y el color.

Ana I. Álvarez Romojaro
y Celia Núñez Ocampo.
Sección de corrección.

Montaje

Roberto Aymí Pérez y Jorge Montero Dongil realizan el trabajo de montaje de las diferentes publicaciones. Junto con sus compañeros de sala preparan los pliegos, montan los colores, hacen las planchas y preparan éstas para que los libros salgan en buenas condiciones. En relación con el BIP, nos cuentan que su trabajo consiste en que éste salga ajustado y correcto. Se retocan las páginas si es necesario, aunque en general vienen correctamente.

Tanto en el primer trimestre como en el cuarto es cuando se acumula mayor trabajo.



Sala de máquinas

ANTONIO Hernando García y Rafael Capilla Sánchez nos comentan que su labor consiste en imprimir cuantos trabajos llegan a la imprenta, Revista de Marina, BIP, Escalafoncillos, Revista de Historia y Cultura Naval, pósters, etc.

Todo lo que viene se realiza con la mejor disposición, «se hace lo que hay que hacer».

Piensa que la imprenta cuenta con material suficiente para realizar los trabajos que se reciben, aunque en las imprentas privadas indudablemente se trabaja con una maqui-

naria más moderna y sofisticada, que permite realizar los trabajos en un tiempo más corto.

Hay momentos en que se acumula el trabajo, pero al final se saca todo adelante. Las máquinas exigen un tiempo, lo mismo que la encuadernación, pero al final los objetivos se cumplen y todo el trabajo sale como se esperaba.



Operarios de la sala de máquinas.

Encuadernación

MANUEL Núñez Salazar-Alonso, José Antonio Garrido Fernández y Nicolás Díaz Villaverde son algunos de los encuadernadores.

El primero es el responsable de la sala, Nicolás es plegador y José Antonio, cortador, sin olvidarnos de Manuel Vidal, que es el encargado del turno de tarde, a quien recientemente se le ha concedido la Cruz del Mérito Naval.

Realizan todo tipo de trabajos, Revista de Marina, Revista de Historia y Cultura Naval, Boletín Informativo para Personal y encuadernaciones de libros, aunque el trabajo fundamental sea en rústica.

Nos comentan que en esta sección casi todo el trabajo es manual, pues hay que recoger cada pliego uno a uno, cortarlos y, finalmente, encuadernarlos.



Concurso de



Uniformes Militares

LOS días 26 y 27 de octubre se celebró el VI Concurso de Uniformes Militares, en Sevilla, organizado por el coleccionista sevillano don Julián C. Cano Pintos, con la colaboración de: Cuartel General de la Región Militar Sur, Museo Militar Regional, Asociación de Militares acogidos a la Reserva de los tres Ejércitos (AMARTE), Asociación de Estudios Históricos Militares (FELDGRAU), Centro Militar Deportivo de Suboficiales «San Fernando» y otras asociaciones, empresas y particulares.

El día 26 se hizo una visita al Museo Militar Regional.

El domingo 27 se efectuó el concurso, con el desfile de participantes, en el Salón de Actos del Cuartel General de la Región Militar Sur. Éste está ubicado en Sevilla, en el antiguo pabellón de España que fue construido para la Exposición Universal de Sevilla de 1929, por Aníbal González, y es un maravilloso palacio digno de ser visitado. En él fueron rodadas escenas para la película «Lawrence de Arabia».

El jurado estuvo compuesto por el excelentísimo señor general de brigada don Ignacio Marín Marías, jefe del Centro de Historia y Cultura Militar de la Región Militar Sur, que actuó de presidente; los vocales: coronel de Caballería DEM don Eduardo Gavira Pérez de Vargas, director del Museo Militar Regional; capitán de navío don Manuel Baturone Santiago, ex delegado de Cultura Naval de San Fernando y ex conservador del Museo Naval de esta misma ciudad; coronel de Infantería DEM don Jerónimo Delgado Losada, ex director del Museo Militar Regional; don José María Bueno Carrera, uniformólogo, jurado de los «Premios Ejército». Actuó de secretario don Alfonso Escuadra Sánchez, presidente de la Asociación de Estudios Históricos Militares FELDGRAU. El concurso fue presentado por don José María Gómez López, comandante de Infantería de Marina, coleccionista de condecoraciones.

En el desfile se pudieron contemplar 20 uniformes, desde 1909 hasta la época actual, tanto españoles como extranjeros. Entre los españoles se encontraban representadas la

Legión, la Mehala Jalifiana, Cazadores de Infantería, Caballería, Ejército del Aire, los Requetés, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Policía Armada.



Los países extranjeros estaban representados por uniformes correspondientes a seis naciones: Alemania, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Gran Bretaña e Italia. Ha participado, como en ediciones anteriores, el ciudadano británico Griff Henderson, que presentaba un uniforme de cabo 1.º de Infantería de Marina de Finlandia de los años 60.

Vemos que cada año va aumentando el número de participantes, así como la calidad de los uniformes presentados.

En una de las fotos cedidas gentilmente por el patrocinador, se puede ver al grupo de participantes en este interesantísimo evento. En otra se puede ver la mesa del jurado con los miembros de éste.



RELACIÓN DE UNIFORMES Y CONCURSANTES PREMIADOS

1.º PREMIO NACIONAL

Manuel Llano Cabaro (Madrid).
«Mehala Jalifiana».

1.º PREMIO EXTRANJERO

José Manuel Alberto Cao (Madrid).
«Mayor del Ejército Británico». Campaña de Singapur, 1919.

1.º PREMIO EXTRANJERO (ofrecido por el Mando Militar Sur)

Philippe Gourio (Francia).
«2.º Teniente del 4.º Regimiento de Artillería». RF gala año 1931.

1.º PREMIO UNIFORMES ALEMANES (ofrecido por el AEHM FELDGRAU)

Cristóbal Vera (Algeciras).
«Sargento de Artillería Naval». Kriegsmarine, 1941.

2.º PREMIO NACIONAL

Santiago Guillén González (Madrid).
«Comandante piloto, Aviación Legionaria». España 1936-1939.

2.º PREMIO EXTRANJERO

José Manuel Boza Ramos (Sevilla).
«Cabo ametrallador, II Guerra Mundial». Gran Bretaña.

2.º PREMIO EXTRANJERO

Mario Picot Pérez (Zaragoza).
«Soldado de la Guardia de Granaderos». Gran Bretaña.

3.º PREMIO NACIONAL

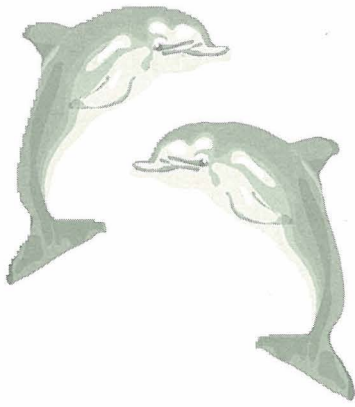
Julio Ferrer Rodríguez (Zaragoza).
«Soldado de Requeté». 1936.

3.º PREMIO EXTRANJERO

César Alberto Cao (Madrid).
«Sargento Royal Electrical & Mechanic Engineers»

3.º PREMIO

Julián Cano Talegón (Sevilla).
«Capitán del Batallón de Cazadores de Infantería 17». 1919.



Presentado en Ferrol el libro de poemas «DE PRONTO LOS DELFINES» del contralmirante Miguel Ángel Fernández

EN el Parador de Turismo de Ferrol, y con asistencia del autor, el contralmirante Miguel Ángel Fernández, que se desplazó desde la ciudad norteamericana de Norfolk (Virginia) a Ferrol, fue presentado el ejemplar «De pronto los delfines», editado por la Sociedad Artística Ferrolana y coordinado por el crítico de arte y director de la revista «Arte Galicia» Carlos Barcón, con prólogo del poeta y escritor Carlos García Bayón.

Estuvieron presentes en el acto el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Portal Antón; el alcalde de la ciudad, Blanco Rouco; el concejal de Cultura, J. M. Couce Fraguela; el director de la revista «Poesía Galicia», Manuel Vázquez Méndez; los poetas de la SAF, Carlos Perille y Choncha Romero, así como el presidente, el doctor Díaz-Casteleiro, que fue quien abrió el acto que reunió a un gran número de personas amantes de la poesía.

El profesor de Literatura José A. Ponte Far presentó el libro y dijo, entre otras cosas:

«El título del libro —tomado de uno de los poemas— no puede ser más acertado y sugestivo. Acertado en cuanto al propio contenido del libro y a la belleza lingüística que encierra este hermoso heptasílabo. Sugestivo, porque nos adelanta un mundo marineró, de barcos y olas, de soledades y reencuentros, de alegrías y tristezas: los delfines alegran al marino mientras acompañan al barco con sus brincos y piruetas; pero lo sumen en la tristeza de la soledad cuando, con su última cabriola, deciden sumergirse en la mar solitaria y fría.»

Habló el alcalde, Juan Blanco Rouco, y recitaron poemas del libro Carlos Perille y Choncha Romero, cerrando el acto el propio autor, quien dijo, entre otras muchas cosas:

«¿Por qué escribí? Quizá porque lo necesitaba, aunque, como dice el protagonista de “Il Postino”, el cartero de esa deliciosa película sobre una supuesta peripecia en la vida de Neruda, que *si non e vera e bien trovata*, la poesía no es del que la escribe, sino del que la necesita.»

«Creo que, más que llamados por la calidad literaria de mis pobres palabras, están ustedes aquí para celebrar ese ritual sagrado que es la amistad. De eso me enorgullezco. Siento, como Borges, mucho orgullo por los libros que he leído, pero también por los amigos que tengo, que me honran hoy con su presencia y su benevolencia. Gracias a todos y en esencia a los que hacen posible “Arte” y “Poesía Galicia”, y a la SAF, por mantener una ilusión cultural en este singular rincón del mundo, FERROL.»

Del diario de a bordo de un marinerero del *Elcano*



El azar nos ha permitido establecer contacto con la madre de un marinerero, embarcado en el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, quien nos comenta las largas cartas que recibe de tarde en tarde, de su hijo Borja, embarcado en él.

Son cartas en las que le cuenta sus experiencias y peripecias a bordo y los buenos ratos que pasa en tierra; en ellas incluye parte de un diario

que escribe en sus largas navegaciones y que, sonriente, nos enseña. Se las pedimos y accede a que hagamos uso de ellas. Son, pues, retazos de una vida dura pero apasionante, que dejarán en el corazón de Borja recuerdos inolvidables, y en el de su madre, una serie de sobresaltos, más o menos grandes, y un orgullo imborrable.



BANDO

GADITANOS:

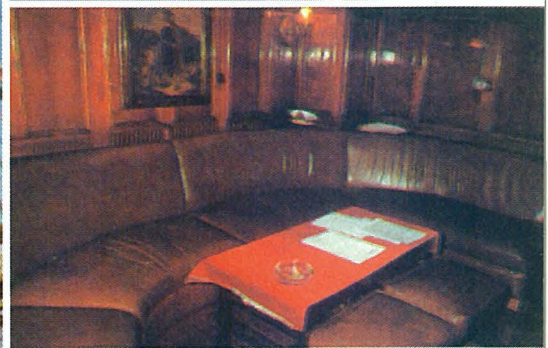
ESTE DOMINGO ZARPARÁ DE NUESTRO PUERTO EL BUQUE-ESCUELA DE LA ARMADA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO* RUMBO A SU IX VUELTA AL MUNDO Y EN SU LXVIII CRUCERO DE INSTRUCCIÓN. LOS ACTOS DE DESPEDIDA SE INICIARÁN CON UNA MISA ANTE EL ALTAR DE LA VIRGEN DEL ROSARIO EN EL CONVENTO DE SANTO DOMINGO Y, A CONTINUACIÓN, LOS GUARDIAS MARINAS PORTARÁN HASTA EL BERGANTÍN-GOLETA LA IMAGEN DE «LA GALEONA» QUE ACOMPAÑARÁ A BORDO DURANTE TODO EL VIAJE A SU TRIPULACIÓN. COMO CADA AÑO, AL MEDIODÍA, LARGARÁ AMARRAS EL VELERO Y COMENZARÁ SUS MUCHAS SINGLADURAS.

SÉ QUE NO NECESITAMOS LOS GADITANOS RECORDARNOS LA TOTAL IDENTIFICACIÓN ENTRE BUQUE Y CIUDAD. EN NUESTROS ASTILLEROS NACIÓ HACE YA CASI SETENTA AÑOS, Y A NUESTROS MUELLES ACUDIMOS AÑO TRAS AÑO A DESPEDIRLO O RECIBIRLO EN SU VUELTA A CASA. CUANDO EN PLENA TRAVESÍA EL VIENTO CANTA EN SUS JARCÍAS, SU MASCARÓN ROMPE LAS OLAS Y LA MAR LAME LA TABLAZÓN DE SU CUBIERTA, AIRE Y AGUA SE ENTREMEZCLAN EN LA SAL DE NUESTRAS RIBERAS, EL ENTRAMADO DE NUESTRAS CALLES Y EL SUDOR DE LAS ENCALLECIDAS MANOS DE LOS TRABAJADORES GADITANOS. CÁDIZ Y EL *ELCANO* SON UNA MISMA COSA EN LA MEMORIA HISTÓRICA DE NUESTRA ANTIGUA CIUDAD MARINERA.

CON ESTE DESEO COMÚN QUIERO CONVOCAROS A LA **DESPEDIDA** DEL *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO* PARA QUE CUANDO A LAS **DOCE HORAS DEL DÍA DE LA INMACULADA** SU COMANDANTE INICIE EL VIEJO RITUAL DE «**LARGA TRINQUETE EN EL NOMBRE DE LA SANTÍSIMA TRINIDAD...**» Y EL BUQUE SE ABRA A PROA, DE TODOS NOSOTROS BROTE UN CLAMOR UNÁNIME DESEANDO A NUESTRO ENTRAÑABLE VELERO BUENA MAR Y BUENOS VIENTOS QUE LE TRAIGAN DE NUEVO A SUS MUELLES DE CÁDIZ.

Dado en las Casas Consistoriales de Cádiz al segundo día de diciembre de 1996

Vuestra Alcaldesa
TEÓFILA MARTÍNEZ SÁIZ



P.D2:

B/E «JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO»
Segunda Comandancia

ORDEN DIARIA DE MAR NÚM. 5 PARA EL DOMINGO 5 DE ENERO DE 1997

11.- GENERALIDADES.

11.3.- PREMIO «RODRIGO DE TRIANA»

Aquel individuo de marinería que entre las 24:00 del día 4 y las 12:00 del día 5 aviste tierra por primera vez, después de cruzar el Atlántico, será recompensado con un premio en especies para su solaz y esparcimiento.

El grito de ¡TIERRA! debe llegar con claridad al puente, al Oficial Comandante de la Guardia, quien anotará el nombre del avezado vigía, el cual ya no podrá volver a descubrir tierra de nuevo, sólo una vez.

P.D3:

B/E «JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO»
Segunda Comandancia

ORDEN DIARIA DE MAR NÚM. 6 PARA EL LUNES 6 DE ENERO DE 1997

10.- GENERALIDADES.

10.5.- PREMIO «RODRIGO DE TRIANA»

Después de salir de guardia de media, el marinero FERNÁNDEZ DE BOBADILLA siguió escudriñando el horizonte, deseoso de ver tierra. A 5:00 su perseverancia fue premiada cuando avistó la luz del faro de Caravelle, a levante de la Martinica.

¡Enhorabuena y Premio!

P.D4: *No lo sé, todavía no me lo han dado, pero ya os lo contaré.*

P.D5: *Sinceramente, nada me hubiese gustado más que este premio:*

Una metopa del B/E J. S. de Elcano con la siguiente dedicatoria (con ceremonia incluida):

PREMIO «RODRIGO DE TRIANA»

Al marinero Francisco B. Fernández de Bobadilla, serviola de ojo agudo, que en tenaz sobrevela descubrió el faro de levante de la Martinica, en la madrugada del 05 de Enero 1997, después de cruzar el Atlántico en el B/E J. S. de ELCANO.

En la mar, Epifanía de 1997 / El C. N. Comandante

—Sebastián Zaragoza Soto—

A bordo en la mar, océano Pacífico, frente a la costa nicaragüense, 31.01.97

Encontrábame en el castillo, lijando. Acababa de tener que apagar la radio, pues así podría oír las olas que entraban por la borda y evitarme una ducha salada.

De todos modos ya se me había acabado la cinta y de las emisoras costarricenses que se cogían me hacían gracia los anuncios cantados al estilo de los 60, y con acento sudamericano.

En éstas se me voló el trozo de lija. Con cara de resignación me incorporaba lentamente para ir a por otra. En esto se oyó cómo encendían el micrófono de la megafonía general. Siempre daban un par de golpecitos a éste, para comprobar si estaba encendido. Esto hacía las veces de toque de atención, quedándome bloqueado en el sitio atento a lo que iban a decir.

— ¡Maniobra general para el personal del trinquete!

De un salto me puse en pie, y fui rápidamente a formar. Como era el número uno de la formación no me podía permitir llegar tarde; aun así, al estar mi puesto de trabajo a pie de palo, siempre llegaba de los primeros.

A medida que iba llegando la gente, se repetía la misma pregunta: ¿Qué maniobra vamos a hacer?

— Vamos a largar el trinquete. — Dijo Paco casi sentenciando.

— ¿Cómo lo sabes? — Respondimos con arrogancia dudando de su seguridad.

— Pues porque estaba de guardia en el puente y eso es de lo que estaban hablando (los que hablaban eran don José, el oficial de maniobra, Pintado y el comandante).

Don José nos mandó ponernos los arneses; ¡por fin!, exclamaba para mí mismo. Después de estar cosa de un mes en la maniobra del trinquete, todavía no me había podido subir al palo para la maniobra, pues subían siempre los caballeros.

Muchas veces me había subido a los palos, pero siempre con buen tiempo y para hacer trabajos o hacer alguna foto, pero nunca con tan mala mar; así me al obengue ya no era una medida de seguridad, era una necesidad, pues uno se iba hacia delante y hacia atrás como quien monta un caballo desbocado.

Entonces mi rostro se tornó tan serio como sería era la maniobra.

Tal y como íbamos llegando uno a uno a la cofa, el cabo Bleda nos insistía con tono fraternal en que tuviésemos cuidado.

Yo me fui a la cruz, la que me correspondía por mi altura, ya que los altos trabajan en una vela más grande, por tener brazos más largos; el marchapié (el cable por donde nos movemos) queda más bajo en la cruz y más alto en los velachos y juanete.

Una vez distribuidos, comenzamos a quitar los tomadores (los cabos que suje-



tan la vela para que no caiga cuando está aferrada); entonces arriaron los bríoles (los cabos que izan la vela, para cargarla), los tomadores cobraron tensión, por lo que había que tirar con fuerza, pues el fuerte viento quería llevarse la vela.

Como éramos pocos, cada uno sujetaba varios a la vez. Cuando los quitamos todos le grité al cabo Bleda:

— ¡Babor, listo!

Y nos dispusimos a esperar la voz de «largar».

Pasaban los minutos en un silencio sólo roto por los aullidos del viento. La incómoda postura para sujetar la vela y la tensión del cabo nos agarrotaban las manos. El dolor era progresivo, al igual que el mosqueo.

— ¿Qué pasa? — Pregunté al cabo Bleda.

— ¡Espera! — Respondió seca y tajantemente.

Al parecer, los de estribor no podían desatar el nudo de uno de los tomadores, que estaba muy azocado. Esperábamos.

— ¡Okey! — Grité Manolo apretando los dientes.

Empezaba a pensar qué pasaría cuando no pudiese más, si se me escapaban los tomadores. Cerré los ojos intentando darme más fuerza.

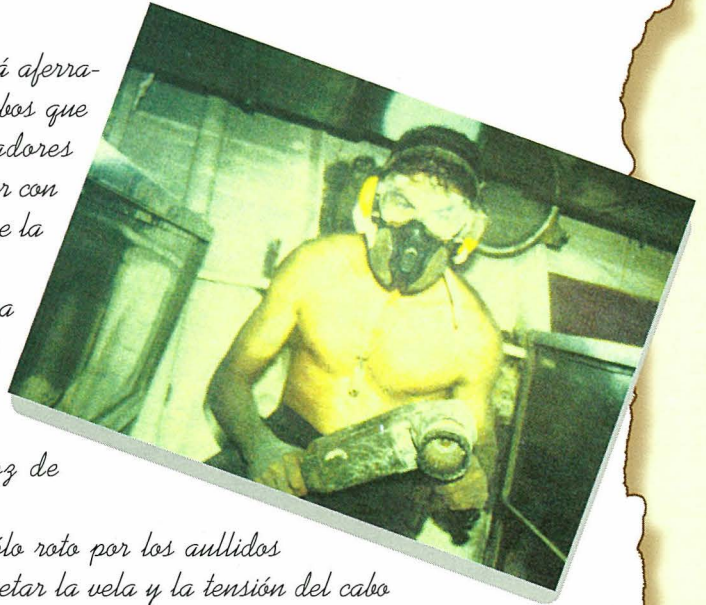
— ¡Larga! — Ordenó el puente.

Al unísono soltamos los tomadores, estirando los dedos para que volviese la sangre a las venas.

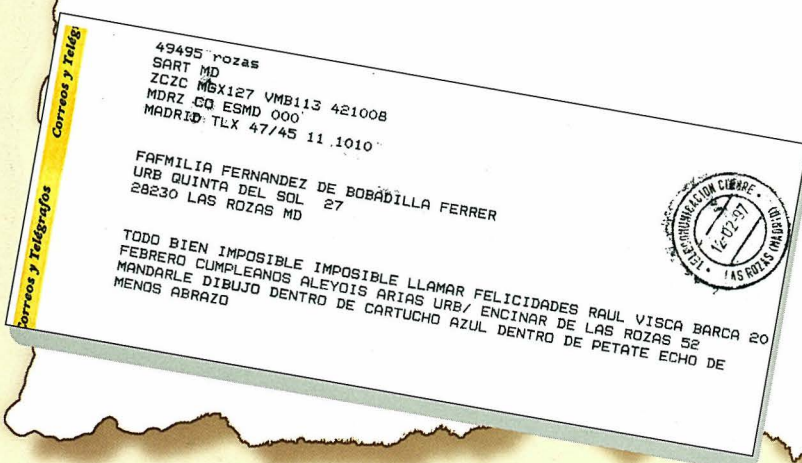
Todo el trapo comenzó a flamear; había que apartar la cara para evitar los latigazos de la vela. Poco a poco encerró al viento en su saco y se quedó rígida como un mamparo, erqui-da, orgullosa.

La cubierta, a lo lejos, quedaba pequeña bajo nuestros pies; parecía que si caíamos no acertaríamos a una cosa tan pequeña, perdida en el infinito mar.

— ¿Dónde puse la maldita lija?



Borja



A bordo en la mar, océano Pacífico, 14.02.97

La borrasca había llegado. Se habían hecho los preparativos para superarla; en la maniobra general de esa tarde antagallamos las canchales en la última faja, y cargamos el resto de las velas, salvo el velacho alto y la tringuetilla, imprescindibles para dar estabilidad al barco en las tormentas. También estaban preparados los triángulos de capa (las velas que permiten superar las peores tormentas, algo así como el último recurso).



Una vez terminada la maniobra, la guardia de cubierta colocó la barloa de seguridad, unos cabos que hacen de barandilla para andar y, a la vez, evitar acercarse demasiado a la borda.

El tiempo empeoraba progresivamente, las nubes, cada vez más negras, cada vez más rápidas, traían embrujadas una noche prematura.

Las enfurecidas olas amenazaban con entrar en el barco. El fuerte viento escoraba cada vez más a éste, dejando el mar a una banda y el cielo a otra.

La temperatura caía en picado y, de estar días atrás en pantalón corto, me atavié para la guardia de prima con abrigo, braga y gorro de lana.

Las cosas más sencillas y triviales se convertían en una aventura debido a los bandazos. Con un poco de desodorante uno podía eludir por un tiempo el suplicio de ducharse, que llegaba a ser peligroso. Otras cosas, como cenar, eran imprescindibles, y a mí me tocó repartir las bandejas, chocándome contra los mamparos y luchando contra el lavabandejas que tiraba el agua fuera.

A las diez estaba prohibida la circulación por cubierta, salvo para la guardia. El pasillo de acceso a los jardines (retretes) de marinería nos quarecía del agua y el viento. Estaba iluminado tan sólo por la roja luz de policía. Sumidos en ese ambiente fantasmal sólo se adivinaban los rostros con la luz de los cigarrillos.

La situación nos divertía, no había nada que hacer salvo esperar, esperar a que algo ocurriese, y, tal y como estaban las cosas, seguramente algo ocurriría.

Sentados a lo largo del pasillo, obstruyéndolo, charlábamos animosamente, contando anécdotas y venciendo al sueño. Me tocó entrar de guardia.

El puesto de quindola estaba débilmente iluminado por la luz de alcance, que indica la posición de la popa del barco, tan sólo dejando escapar hacia atrás una pequeña cantidad de luz que permitía distinguir los obstáculos de entre las sombras.

Afortunadamente, esta parte de cubierta (toldilla) queda a más altura que la cubierta principal, a unos cinco metros del agua.

Para no caerse había que ponerse el arnés de seguridad firme a un lugar del barco. Una vez colocado el teléfono de peto-cabeza para comunicarme con el puente, le di la novedad al cabo.

— Sin novedad en el relevo, cabo.

— Muy bien, Borja. — «Muy bien» era la contestación preferida del cabo Fidel.

Me quedé solo. Hacía frío. La bandera española flameaba con violencia en lo alto del asta. La luna escondida iluminaba las nubes y la mar descubriendo a mis ojos un mundo irreal, desconocido.

Las enormes olas, más anchas que altas, no rompían nunca, y sus crestas eran arrancadas por el fuerte viento.

El barco se movía como si estuviese saltando en una cama elástica; tan pronto uno sentía aplastarse contra la cubierta, tan pronto ingrávido como un astronauta.

Para mantener el equilibrio apoyaba mi espalda contra el mamparo como si quisiese empujarlo fuera de su sitio.

Tenía que desempeñar mi trabajo; escudriñando y escudriñando el horizonte divisé una luz que aparecía y desaparecía tras las olas.

Había que tocar el timbre para llamar al puente. Con mucho cuidado me acerqué lentamente a éste aprovechando la relativa estabilidad entre ola y ola.

Pulsé el timbre:

— ¡Puente! — Escuché por el altavoz.

— Puente — respondí —, quíndola, contacto de superficie a las 6, distancia aproximada ocho millas.

— Puente enterado.

Al poco rato apareció otro contacto, el cual, mirándolo con atención parecía demasiado alto como para estar sobre el agua.

Pasados los minutos comprobé que este contacto se movía alrededor del primero, por lo que deduje que se trataba de un portaaviones. Luego resultaría ser el USS Kitty Hawk.

Curiosamente, pensé para mí, parecía como si el horizonte se acercase hacia mí. Esta curiosidad se convirtió rápidamente en sorpresa al ver que era cierto: una ola enorme y cuyos extremos se perdían en la oscuridad se me echaba encima.

Reaccioné como un conejo acorralado, apretando mi espalda contra el mamparo y agachando la cabeza. Cuando ya se me echaba encima, el barco subió como un coche de la montaña rusa después del primer picado, escorándose como una boya y volviendo a su posición original.

A mí no me hizo mucha gracia, pues pasé muchísimo frío, pero mis compañeros se partían de risa al verme regresar empapado.

— ¡Mira en tus bolsillos, a lo mejor hay algún pescado!

— Sí, lo había, pero ya me lo he comido.



Borja

A bordo en la mar, océano Pacífico, 07.03.97

Querida familia:

A los dos días de salir de San Diego recibí todo el correo atrasado (del 21 de enero al 11 de febrero).

Al salir de guardia comí, me abrigué y subí al castillo (la zona de cubierta situada más a proa, elevada y aislada del resto del barco). Gracias al frío, al viento y a la mar movida no había nadie, así que no necesité la radio para aislarme de la gente a mi alrededor, siendo mi mejor música el viento, las velas flameando y las olas rompiendo contra el casco.

Pronto me emborraché de besos, abrazos y recuerdos. La alegría, la nostalgia y, sobre todo, el viento me arrancaron lágrimas que me hicieron aún más difícil el leer.

Sé que mis primeras cartas sonaban muy tristes, es cierto; sumando la dureza y hostilidad del medio a la falta de costumbre, la nostalgia y la navidad se obtiene un cóctel bastante depresivo que no me dejaba ver cuán grande e irreplicable es la oportunidad que estoy viviendo.

Ahora estoy muy contento; conociendo a todo el mundo y sabiendo lo que esperar de cada uno te evitas sorpresas desagradables. Todo se ha relajado mucho; en las largas horas de guardia charlamos y recordamos jocosamente cuando éramos pelones y lo mal que lo pasábamos en La Carraca.

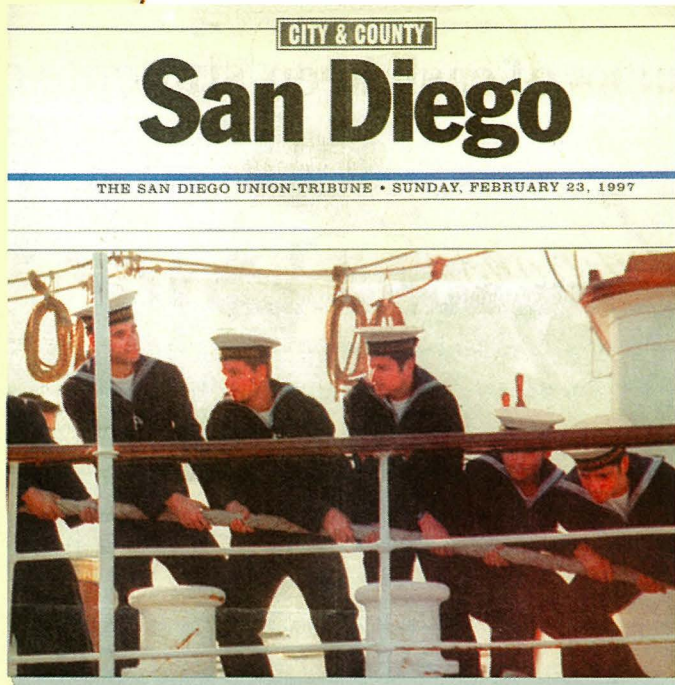
Mamá, para tu alegría me voy a cambiar a otro destino, que me deja muchísimo tiempo libre para leer y escribir. Lo hago principalmente porque hasta

ahora no he tocado los apuntes de Arquitectura, ya que, a pesar de que el destino de maniobra es el más duro, es también el más bello, por las razones que tantas veces os he explicado. Por fortuna seguiré conservando el mismo lugar de maniobra general y, con suerte, al llegar a Cádiz haré el saludo a la voz subiéndome al velacho bajo.

Como también se me acabarán las singladuras de mi guardia de cubierta, os contaré pasajes de mi diario que he evitado para que mamá no lo pase mal. Esto, cuando tenga tiempo, ahora os contaré un poco de San Diego:

Este puerto nos vino de perlas, pues aunque la navegación no fue muy larga, el mal tiempo y los consecuentes días de régimen intensivo nos hicieron llegar muy «quemados».

La entrada en San Diego fue triunfal; lástima que estaba de guardia militar y no pude hacer fotos. Como ya conocéis a los americanos, me puedo evitar explicaciones. El agua estaba impoluta y las boyas que guiaban nuestro camino hacia la bahía estaban repletas de focas que se peleaban por un sitio para tomar el sol. Veintinueve salvas hicieron que salieran disparadas, huyendo aterrorizadas.



Por el muelle paseaban las garzas y los pelícanos como si de su casa se tratase; los rasca-cielos y el mar convivían en perfecta armonía.

La pesada guardia militar (todo el día de pie) se hizo más llevadera con los cientos de turistas y nativos que se acercaron a ver el barco. Como fui el primer centinela en bajar a pie de portalón, me hicieron unas 100 fotos (no exagero nada), saludando al embajador al subir, al comandante al bajar y a todo el mundo al pasar.

El siguiente día de guardia me entrevistó la televisión de San Diego (algo así como Tele-madrid) y luego la gente me reconocía por la calle.

Una de las cosas que más me gustaron fue Disneylandia. Semejante montaje era inconcebible en otro lugar del planeta. Los decorados, las casitas, las tiendas, los uniformes, todo cuidado hasta el más mínimo detalle.

Muchas atracciones eran nuevas; la aventura de Indiana Jones era espectacular, incluso te tiraban la bola enorme de piedra que sale en la película, pero la mayoría de las atracciones no habían cambiado en un cuarto de siglo, y seguían igual que vosotros las visteis entonces.

Me subí al árbol de la familia Robinson suiza, recorrí el río en el Mark Twain (y no me mareé), y me reí al ver al explorador y los porteadores subidos al poste acosados por el rinoceronte.

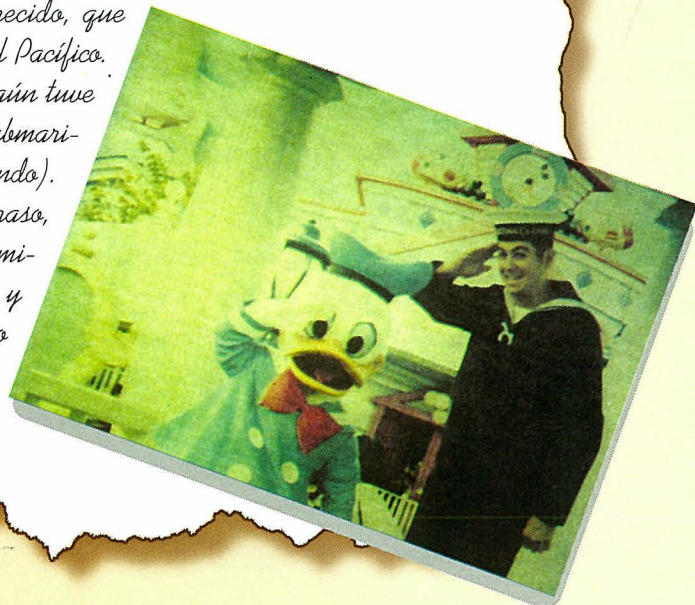
Como os imaginaréis, de uniforme nos hacían más fotos que a Mickey Mouse; incluso el pato Donald, como buen marinero, nos saludaba militarmente y, delante de unas 40 personas, nos llamó para hacernos unas fotos a Carlos y a mí. Si salen, prometo mandar copias.

Otro día alquilamos un coche Antonio y yo y nos fuimos a L. A. Vimos la ciudad y visitamos los Universal Studios, un trozo de historia contemporánea, pues aquí se conservan los decorados de las películas cinceladas en las memorias de todos nosotros.

Aparte de llevarte por todos los estudios de grabación y sonido, también había atracciones. La mejor era la del Regreso al Futuro, donde el montaje era más allá de la atracción es sí, pues haces cola en un laboratorio perfectamente decorado donde te reciben actores que te cuentan una historia de que tienes que atrapar al malo...; luego te hacen correr por unos pasillos, te llevan a un garaje donde hay un coche en el que te metes. Ahí comienza la atracción en sí, pues con las luces apagadas te hacen creer que sales del garaje, lo que ocurre es que se levanta el garaje para descubrir una pantalla que se coordina con los movimientos del coche, creando la ilusión de que vuelas dentro de éste. Es lo más real que jamás he visto, te veías obligado a apartar la cabeza para no chocar contra las casas, y las histéricas de turno (las había en todos lados) no paraban de gritar.

Otra noche fui a La Jolla, nombre muy merecido, que venía a ser como Beverly Hills pero a lo largo del Pacífico. Todos compramos de todo en el Navy Exchange y aún tuve un hueco para ver los portaaviones y la base de submarinos (casi me cogen para hacer de traductor al segundo).

La salida de San Diego fue terrible, con retraso, mal tiempo y casi nula asistencia de público (familiares y nada más). Fue digna de contarla tal y como la relaté en el diario, así que si tengo tiempo así lo haré, y si no después de Hawái.



A bordo en Oahu (Hawái), 23.03.97

Querida familia:

Hawái está siendo un puerto excelente, he buceado con bombona ¡gratis!. Sí, unas chicas a las que enseñé el barco el día de guardia me invitaron, y fue genial, una experiencia única. Buceando sobre unos cráteres volcánicos cubiertos de corales y repletos de los más exóticos peces tropicales tan acostumbrados al hombre que incluso te rozaban al nadar a tu alrededor. La morena (que aquí llaman eel) que me encontré mediría metro y medio, y el susto que me dio fue terrible.

Me ha bañado en las playas de Waikiki y, como espero que podáis ver en una de las fotos, he estado entrenando delfines en el Sea Life Park de Hawái. Una experiencia (estoy harto de decir «experiencia») algo única, acariciando al delfín, diciéndole que haga trucos y premiándole. Tenías que tomar una clase primero, para saber cómo tenías que actuar, los gestos, etc... Luego me dieron la foto y el diploma. La isla es preciosa, ya os contaré más.

No me pienso despedir otra vez porque odio las despedidas, así que lo dejaré en un, «hasta luego, familia».

Borja



Regata homenaje a la Armada

«Trofeo almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui»





La regata homenaje a la Armada, que desde hace diez años organiza el Real Club Náutico de Valencia, nació, como su nombre indica, para institucionalizar el agradecimiento de los hombres de la vela nacional a la Armada española por el apoyo y facilidades que, siempre que sus disponibilidades presupuestarias y operativas lo han permitido, les ha dado.

Ningún nombre más adecuado que el que eligió el presidente del Real Club Náutico, para personalizar esta regata homenaje a la Armada, que el de «Trofeo almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui», quien con su diario quehacer y su ejemplo permanente ha ido forjando todo lo que hoy es la vela en la Armada, siguiendo en todo momento las directrices del mando.

Muchos han sido los triunfos de las comisiones de regatas de la Armada; el último, ganar el trofeo «Princesa Sofía» con el barco *Aifos* patroneado por S. A. R. el Príncipe de Asturias. Pero creo que el mayor de todos ha consistido en la labor de formación de muchos regatistas que hicieron su servicio militar con nosotros, y que hoy día están considerados y regatean en los barcos más importantes.

Otro hecho que creo debemos destacar es la labor de acercamiento y, porqué no decirlo, de hermanamiento con los distintos estamentos civiles, sean federativos o clubes privados, en los cuales la Armada acrecienta su prestigio y respeto por el buen hacer de las tripulaciones, oficiales, suboficiales y marinería que regatean en los barcos de las comisiones de regatas.

Pues bien, como decía al principio, este año se celebra la décima edición de esta regata homenaje a la Armada, y querría resaltar y agradecer el esfuerzo que cada año hace el Real Club Náutico de Valencia, capitaneado por su presidente Manuel Casanova y secundado en la impecable organización de la regata por Paco Balaguer, deseándoles los mayores éxitos en esta nueva edición de la regata.

Fernando Servet
Capitán de navío

El Juan Sebastián de Elcano

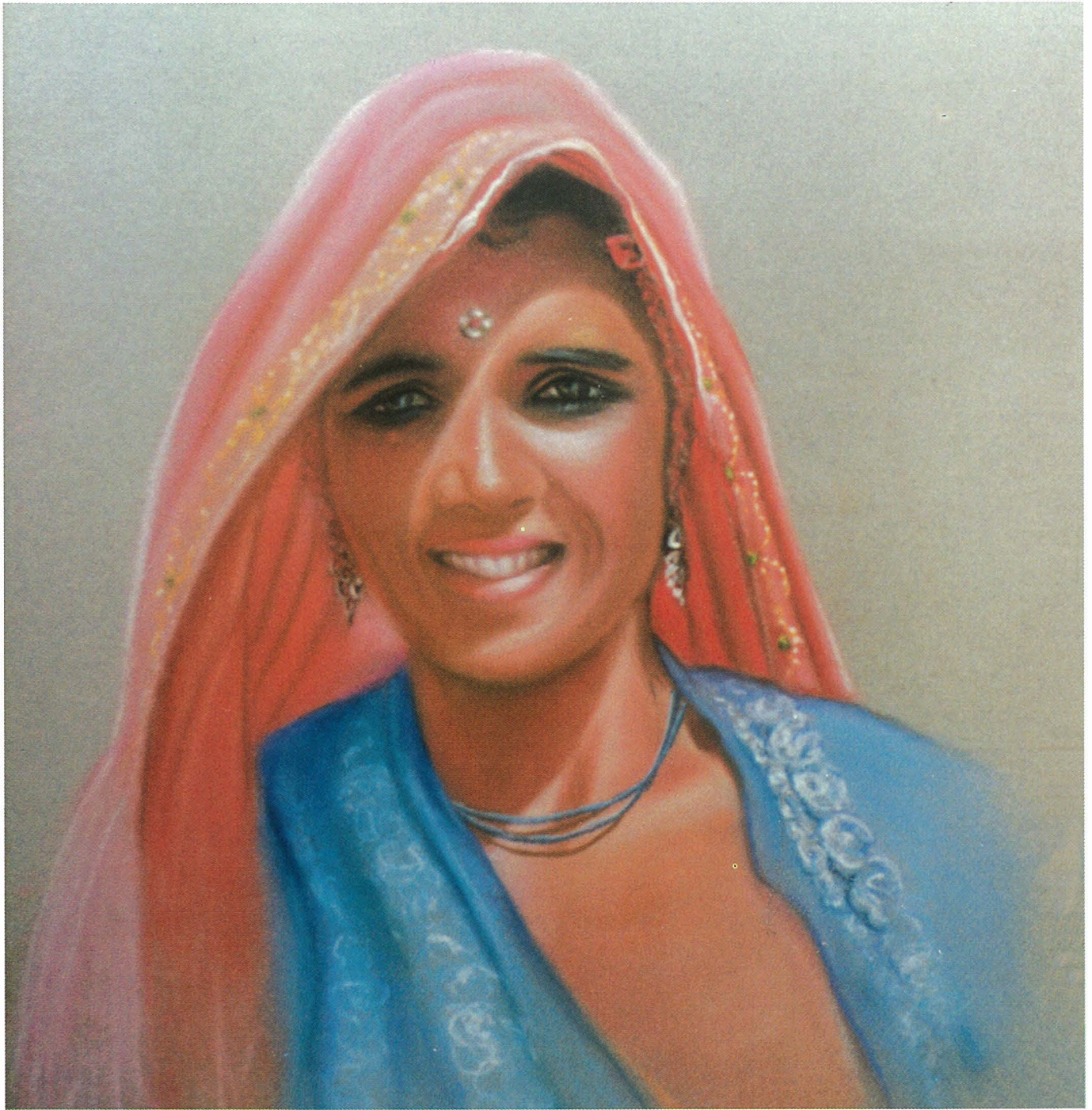
Poema escrito por Juan Palma, de ochenta y cinco años, a quien tuvimos ocasión de traer a nuestras páginas al concedérsele una cruz del Mérito Naval, según recogimos en nuestro Boletín n.º 78.

El Juan Sebastián de Elcano
tiene la quilla de plata,
los palos de oro macizo
y las velas de seda blanca.
Lo cantaban los marineros
al comenzar a navegar;
las jarcias y el cordelaje
son del pelo de las gaditanas.
Hay marineros y marinos
de todo el litoral de España;
se cantan folías canarias,
el cante de las minas,
soleares y tarantas,
el tango gaditano,
y en lo alto de la cofa
un marinero canta
un cante por alegría,
son el son y el compás
con el eco de las murallas,
y cuando en alta mar
sólo ves cielo y agua,
el sonar de las escandalosas,
el trinquete con sus velachos,
piensas esto es otra cosa:
son para marinos machos,
y si con el temporal
escuchas unas alegrías
no podrás contener unas lágrimas.
Recuerdas a tu Cádiz,
Santa María y la Viña,
Plaza de Mina y Apodaca
y la Plaza de España.
El Parque Genovés
se asoma a su balaustrada
para ver llegar y salir
lo mejor de nuestra escuadra.

El Sebastián de Elcano,
crisol de una raza
donde se funden el honor,
el valor y la destreza
de los marinos de España.
Gloria al Sebastián de Elcano
y al pueblo de Guetaria,
donde nació y murió
el marino más profundo.
Navegó por todos los mares
y fue el primer navegante
que le dio la vuelta al mundo.

Yo que fui marinero,
que subí por sus jarcias,
que aferré su aparejo
y en la cofa hice guardias,
que en el escober leía maniobras,
que al pie de la jarcia
pasaba las madrugadas
para escuchar desde el puente
babor y estribor de guardia.
Cavieros y juaneteros
al pie de las jarcias
y a la voz de arriba
una mano al elechaste
y la otra en los obenques,
y subir como felinos
tratando de llegar primero
a la cofa o al mastelero.
Ése es el orgullo
de un buen marinero.
A mis ochenta y cinco años,
éstos son mis mejores recuerdos.

Un pintor de la Armada



EL comandante de Infantería de Marina Juan Sánchez Ligeró, como un número relativamente elevado de personal de la Armada, ejerce su vocación de pintor. Sobre esta faceta de su vida tuvimos ocasión de hablar con él y nos comentó que

realizó sus estudios en los «Hermanos de Lasalle» de Puerto Real (Cádiz), destacando en dibujo y pintura. En un concurso de antiguos alumnos fue seleccionado su cuadro para figurar en dicho centro.

Estudió y practicó las distintas técnicas de dibujo y pintura con un

grupo de amigos hoy encuadrados en «Pintores y Entalladores» y colaboró en el decorado del techo del Ayuntamiento de Puerto Real.

Dado que pintores importantes de Sevilla y Cádiz se desplazaban a Puerto Real para pintar sus pinares y costas, aprovechó esta ocasión



para acompañarles y ampliar su estilo, despertándosele el amor a la estética y permitiéndole ser más crítico en su propio trabajo.

Estudió Descriptiva y Dibujo Industrial y empezó a exponer y concursar en pintura y trabajos artesanales, obteniendo varios premios.

El comandante Sánchez Liger nos comenta que la persona humana asume el protagonismo en sus obras,



en las que predominan los colores pastel.

Ha realizado exposiciones en Cádiz, varias ciudades de Francia, como Beziers Le Desert, Sain Guilhem-Le Desert, Santa Cruz del Valle (Ávila), Madrid, etc.

Actualmente en la situación de Reserva Transitoria, dedicada su tiempo a la docencia y a la cultura. Desde estas páginas deseamos al comandante Sánchez Liger toda clase de éxitos.



R/A MAHÓN (A-51)

Impresiones del capitán de
corbeta Juan M. Rivero Almazo

LA sensación que me vino a la mente cuando vi por primera vez al *Mahón* atracado en el Arsenal de Ferrol, a pesar de su reducido tamaño, fue robustez; hoy, cuando no me falta mucho

tiempo para desembarcar, veo que acerté.

La misión principal del buque es efectuar remolques a buques de la Armada, en paz y en guerra. Las misiones secundarias son por este orden: vigilancia de pesca, adiestramiento de alumnos, remolque de blanco para ejercicios de tiro, colaboraciones con buques que efectúan la CALOPCO en la zona, etc.

A mi llegada todavía se palpaba en el ambiente el recuerdo de la

comisión que el buque efectuó en abril de 1995, durante la campaña del fletán en aguas de la NAFO; todas las conversaciones y comentarios giraban en torno a ese tema, a pesar de haber desembarcado más del 80 por 100 del personal que la realizó. Aquella comisión fue un «pico» en la historia del *Mahón*, aunque también se pueden destacar: la escolta a las carabelas en el 92 durante su viaje por EE. UU., el remolque a su último destino del



destructor *Churruca* y, durante su etapa como buque SAR de la zona, su colaboración en numerosos salvamentos, naufragios, incendios, remolques, etc. El mejor ejemplo se puede leer en una placa a bordo con la siguiente leyenda: «Me gustaría esperar que, de encontrarme en una situación grave, un buque como el *Mahón* fuera enviado para ayudarnos». Firmado: capitán R. Brown Bill. M/V *California Star*. Enero 1986.

La convivencia a bordo, como en todo buque y sobre todo pequeño, es fundamental; no es fácil convivir en un espacio tan reducido; por ello, el objetivo que me marqué a mi llegada, además del adiestramiento y disciplina, fue tratar que la vida a bordo fuese seria, pero a la vez amena y de franca cordialidad entre todos.

Uno de los momentos más emotivos lo viví el pasado 24 de enero; durante un acto de leyes penales, le impuse una condecoración a un marinero que, faltándole una semana para pasar a la reserva, tuvo un gravísimo accidente de tráfico que le dejó medio cuerpo paralizado y más de un mes ingresado en una UVI de un hospital de La Coruña. Seis meses después, cuando se acer-

có a mí, casi sin poder hablar ni andar, pero en el fondo bastante recuperado, me emocioné.

Mi impresión general del buque y su dotación es excelente. Mi mayor deseo, cuando no me queda a bordo mucho tiempo, es que las obras de modificación de habitabilidad ya aprobadas se realicen lo antes posible para que, dentro de lo reducido, la vida diaria se pueda desarrollar de una forma más placentera y cómoda para toda la dotación.

Impresiones del marinero de reemplazo Francisco Javier Miras Sosa

TRAS mi instrucción en el mes de septiembre en Ferrol como marinero de reemplazo del 5/96, fui destinado al patrullero *Mahón*. En el momento de escuchar mi número MPI del cuartel de instrucción y mi correspondiente destino, sobre mi cabeza pasaron una serie de interrogantes sin respuestas, como qué tipo de barco sería, cómo me

había tocado en un patrullero si todos los destinos elegidos por mí eran de tierra, etc... En fin, una serie de preguntas que no tenían respuesta, ni siquiera mis mandos de instrucción conocían el barco, o desconocían su destino, pero todas esas dudas se desvanecieron en el momento de ver el R/A *Mahón* (A-51) ante mí.

Fuimos recibidos por el suboficial de guardia, que nos dio la bienvenida y nos enseñó el barco; posteriormente fuimos presentados a la dotación y a nuestros mandos naturales y a continuación nos designaron la función que debíamos desempeñar durante el resto de nuestra formación militar; como es normal, cuando alguien entra nuevo en un lugar ajeno a su entorno, tiene la sensación que todas las miradas van dirigidas hacia él, e intenta hacer todo lo mejor posible para entrar con buen pie y no ser objeto de críticas.

Con respecto a la dotación, en realidad somos como una pequeña familia, donde existe un ambiente de armonía, pero eso no quiere decir que surja algún roce de disconformidad entre algunos miembros del remolcador, aunque también sucede eso en las mejores familias; por mi

parte, el poder relacionarme con los diferentes miembros y compañeros de distintas provincias enriquece el intercambio cultural y costumbres de dichos lugares.

Sobre mis vivencias en el remolcador, en general son buenas, a pesar de la habitabilidad de éste; pero aparte del barco, por mi tamaño y corpulencia (1,96 cm), es un inconveniente habitar en él y estar golpeándome la cabeza en cada momento, sobre todo durante las navegaciones, con el vaivén de las olas, pero todo tiene su gratificación o recompensa al vivir momentos inolvidables y visitar lugares hermosos que desconocía, como la primera guardia nocturna de serviola en el puente, cuando la luna se refleja en el mar como una linterna que ilumina a éste hasta el horizonte o ver el cielo con sus estrellas al completo.

En resumen, son sentimientos y recuerdos inolvidables en la Armada española, y sobre todo a bordo del R/A *Mahón* (A-51), y no pueden describirse en un papel, hay que vivirlo, y todo ello marcará una etapa en mi larga vida de experiencias.

Impresiones del sargento (RT)

Leoncio Barreiro Muñiz

MIS vivencias a bordo del *Mahón* no son muy largas en el tiempo, ya que desde el verano han pasado seis meses, pero es suficiente para darse cuenta de que ésta es otra marina, la marina de los hombres curtidos, la marina de las incomodidades, todo ello debido a las dimensiones, habitabilidad y al fin último para el que fue construido el buque, como remolcador civil, con menos personal que el que tiene actualmente, aunque esto quedará subsanado por las reformas previstas durante el año en curso.

Esas carencias son compensadas en parte por la camaradería existente y las continuas bromas entre miembros de la dotación, así como por el escaso tiempo disponible para el aburrimiento, ya que cada miembro de la dotación tiene diversas misiones en la maniobra del buque.

La verdadera odisea comienza cuando en las misiones del buque nos encontramos con mar gruesa o superior y mar de fondo de más de tres metros, ya que excepto algún lobo de mar (que los hay) los demás nos atiborramos de antima-reos y, aun así, muy pocos aguantan sin problemas las embestidas del Cantábrico o del Atlántico, por lo que si en estas circunstancias vamos por las distintas cámaras o comedor de marinería, se parece más a un buque fantasma que a un buque de guerra, ya que de la guardia se va directo a la cama, pasando incluso los más «patitos» hasta 24 horas sin probar bocado, pero sin faltar jamás a su puesto clave cuando la estridente y horrible alarma suena en el interior del buque; algo de esto lo puede corroborar algún inspector comunitario que tuvo que ser desembarcado antes de finalizar su comisión.

Todo lo anterior se supera con profesionalidad y un esfuerzo del 150 por 100 de los miembros de la dotación, por lo que un buque que tiene 20 años de existencia surcando los mares aparenta tener la mitad de esos años.



Impresiones del brigada (MQ)

Heriberto Fernández Bellón

DESDE el día que embarqué en el R/A *Mahón* me cuenta que la vida aquí era muy diferente a la que yo había conocido en otros barcos (fragatas y destructores), porque al ser un barco muy pequeño, con poca dotación, uno está en familia, pues el trato es diferente al conocernos todos y vernos todos los días.

El compañerismo está siempre presente, ya que al llevar uno varios destinos, siempre hay alguien dispuesto a colaborar desinteresadamente cuando se anda algo apurado.

El barco fue construido como remolcador para la vida civil y, al pasar a la Armada, aumentó su dotación, quedando la habitabilidad bastante escasa. Este inconveniente está pendiente de ser solucionado con unas obras que se realizarán este año.

Cuando el barco está en la mar y hay buen tiempo, el personal que sale de guardia dedica su tiempo libre a leer, oír música o ver televisión. Cuando la mar está un poco picada, la cosa cambia. Este barco tiene un movimiento que deja el cuerpo molido y, cuando se sale de guardia, uno se tumba por donde puede, ya que en cubierta no se puede ni asomar la nariz. Estos pequeños problemas se olvidan

enseguida, pues no son nada más que pequeñas incomodidades.

La vida que se lleva a bordo hace que cuando uno desembarca añore al *Mahón*, ya que es muy difícil encontrar una «familia» como ésta.

Impresiones del cabo profesional

Marcos Romero Rodeiro

MI estancia en el *Mahón* comenzó después de acabar el curso de Cabo Profesional en la ETEA y, después de disfrutar las vacaciones de Semana Santa, fui recibido con los brazos abiertos en el barco. Llegué con otros dos compañeros que éramos los primeros cabos profesionales que había en este buque.

Ahora llevo casi once meses en el barco, donde el tiempo ha pasado rápidamente y casi sin darme cuenta. Las comisiones son abundantes, pero normalmente cortas, y los meses pasan volando con un par de navegaciones.

Es un buque pequeño que desempeña fundamentalmente tareas de vigilancia marítima pesquera e instrucción de alumnos. Gracias a esto he ido conociendo algunas ciudades del norte de España, como Santander, Gijón o Villagarcía.

Al ser éste un barco con una dotación tan reducida, se da una

gran familiaridad entre todos los componentes, dado que trabajas codo con codo con la mayoría, si no es en una ocasión es en otra, hay siempre una gran confianza, aunque cada uno sabe dónde tiene que estar y cuál es su lugar en cada momento. Personalmente he hecho grandes amigos entre la dotación del barco y he ido viendo cómo se iban al cumplir el servicio militar.

Mi trabajo consiste en llevar las comunicaciones pero, al ser pocos, he tenido que realizar otras cosas, sin importar que no tengan que ver con mi especialidad, así voy aprendiendo cada día un poco más de todo. En estos momentos, por ejemplo, monto guardia de puente e interior y voy adquiriendo conocimientos de navegación. Otra tarea que desempeño es la de realizar inspecciones pesqueras auxiliando al oficial encargado; es un trabajo reconfortante, pues se conoce a gente del mar, que es muy amable e intenta ayudar en lo posible y facilitar nuestro trabajo.

La única desventaja con respecto a un barco grande está en que el espacio es muy reducido; éste es un mal que nos afecta a todos, por lo que entre toda la dotación ponemos un poco para intentar convivir lo mejor posible y distraernos leyendo o con otras actividades. Además, desde que embarqué, se han intentado realizar el mayor número de obras para ir mejorando la habitabilidad.

En resumen, tengo que decir que, tanto en lo personal como en lo profesional, estoy contento con el destino.



*Inauguración
de la
Cátedra*



**«ALMIRANTE
ÁLVAREZ-OSSORIO»**



LA Cátedra «Almirante Álvarez-Ossorio» se crea como órgano de relación institucional, para temas culturales y técnicos de promoción conjunta entre la Armada y la Universidad de Vigo, al amparo del acuerdo marco de colaboración entre ambas instituciones, de fecha 28 de noviembre de 1994, consecuencia a su vez del convenio de cooperación entre el Ministerio de Defensa y la Universidad de Vigo, de fecha 28 de junio de 1993.

En una de nuestras visitas a la Escuela de Electrónica y Transmisiones de la Armada (ETEA), tuvimos ocasión de asistir al acto de inauguración de la Cátedra «Almirante Álvarez-Ossorio», en su Aula Magna. Asistieron al acto el alcalde de Vigo Manuel Pérez Álvarez, el rector magnífico de la universidad José Antonio Rodríguez Vázquez y el director de la cátedra José Luis Sequeiros Tizón, como autoridades civiles, y el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico

Gabriel Portal Antón y el director de la ETEA José Luis Guitart Vadillo, como autoridades militares.

La conferencia inaugural corrió a cargo del ex ministro de Defensa Gustavo Suárez Pertierra y versó sobre la «Universidad y la enseñanza militar (la Universidad de Vigo y la ETEA)».

El acto fue clausurado por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico Portal Antón.

ZONA MARÍTIMA DEL CANTÁBRICO

UNIVERSIDAD DE VIGO

NOMBRAMIENTO DE DIRECTOR DE LA CÁTEDRA «ALMIRANTE ÁLVAREZ-OSSORIO»

De acuerdo con el Artículo 4 del Reglamento de la Cátedra Institucional «ALMIRANTE ÁLVAREZ-OSSORIO», aprobado en fecha 17 de Enero de 1997 por el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico y el Rector Magnífico de la Universidad de Vigo, y a propuesta conjunta de ambos, se designa Director de la citada Cátedra al SR. D. JOSÉ LUS SEQUEIROS TIZÓN, Doctor por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense de Madrid, actualmente Catedrático de Sociología de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Vigo.

Firmado en Vigo a los diecisiete días del mes de Enero de mil novecientos noventa y siete.

El Almirante Jefe de la Z. M. Cantábrico

—Gabriel Portal Antón—

*El Rector Magnífico de la
Universidad de Vigo*

—José Antonio Rodríguez Vázquez—

REGLAMENTO DE LA CÁTEDRA INSTITUCIONAL

«*ALMIRANTE ÁLVAREZ-OSSORIO*»

Artículo 1.—La Cátedra «Almirante Álvarez-Ossorio» se crea como órgano de relación institucional para temas culturales y técnicos de promoción conjunta entre la Armada (Zona Marítima del Cantábrico) y la Universidad de Vigo, al amparo del acuerdo marco de colaboración entre ambas instituciones.

Artículo 2.—Al frente de la Cátedra figurará un director, al que corresponderá la ejecución de los acuerdos que adopte la Comisión de Desarrollo del Acuerdo, sin perjuicio de la capacidad de propuesta a la misma de cuantas iniciativas se estimen oportunas para el eficaz cumplimiento de los fines de la Cátedra.

Artículo 3.—El director de la Cátedra será un profesor numerario de la Universidad de Vigo o un militar de alta graduación de la Armada, de forma alternativa, por períodos de un curso académico, pudiendo recaer dicho puesto en una misma persona un máximo de dos cursos seguidos.

Artículo 4.—El director de la Cátedra «Almirante Álvarez-Ossorio» será designado, conjuntamente, por el rector magnífico de la Universidad de Vigo y por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.

Artículo 5.—La Zona Marítima del Cantábrico proporcionará las instalaciones precisas en la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada, habilitando para sede de las actividades de la Cátedra un local de la misma, que se designará como «Aula Almirante Álvarez-Ossorio».

Artículo 6.—Las actividades culturales y técnicas a desarrollar durante cada curso académico entre la Armada y la universidad, aprobadas, promovidas u organizadas por la Comisión de Desarrollo del Acuerdo, se agruparán anualmente como «Programación de la Cátedra Almirante Álvarez-Ossorio». Finalizado el curso se redactará una memoria, que se incorporará a la documentación de la citada comisión.

Artículo 7.—Las competencias del director de la Cátedra serán de tipo representativo e institucional, presidiendo los actos culturales de organización conjunta por delegación del rector magnífico de la universidad y del almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.

Artículo 8.—Será preceptivo un acto público de inauguración del curso académico como presentación o inicio de las actividades previstas, durante el cual se hará efectivo el nombramiento del director de la Cátedra. La forma y el tiempo serán acordados por la Comisión de Desarrollo del Acuerdo.

Artículo 9.—La promulgación de este reglamento será responsabilidad de la Armada y de la universidad, en ámbito de sus competencias.



ETEA y barrio de Teis.

Almirante Álvarez-Ossorio

NACE en Madrid en 1902, ingresando en la Escuela Naval Militar de San Fernando en 1921, alcanzando su nombramiento de oficial en 1926, con el primer puesto de su promoción.

Después de desempeñar diversos destinos a bordo de diferentes buques de la Armada y como profesor de la Escuela Naval Militar, es nombrado alumno del Instituto Electrotécnico de Montefiore, de la Universidad de Lieja (Bélgica), finalizando estudios en octubre de 1933, con el primer puesto de promoción, y siendo felicitado oficialmente por las autoridades académicas y obteniendo el título de Ingeniero Electricista.

Después de diversos destinos a bordo y en tierra, participa en la decisión de crear en la Base Naval de Ríos (Vigo) una Escuela de Transmisiones y Electricidad, a partir de diciembre de 1939, para formar a especialistas de la Armada en dichas técnicas. Siendo jefe de Electricidad y Transmisiones del Departamento Marítimo de Ferrol e inspector jefe de Construcciones, Suministros y Obras, es nombrado, en julio de 1952, director de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA), tomando posesión el 1 de septiembre de 1952, desempeñando el citado cargo de director durante trece cursos escolares seguidos, durante los cuales la incipiente escuela recibe un decisivo impulso, tanto en la materialización de los edificios de aulas y servicios, como en la orientación última de sus objetivos, que deberán culminar en una Escuela Politécnica Nacional, pero que deja inacabada, pese a su voluntad y entrega apasionadas desde más de treinta años atrás, pues el 31 de julio de 1965, cesa como director de la ETEA, siendo posteriormente ascendido al empleo de contralmirante con carácter honorífico, falleciendo poco después en Pontevedra.

La visión, interés, dedicación y capacidad científica y organizativa

de este hombre de mar y ciencia, y que prolonga la tradición en la Armada de otros que le precedieron, posibilitaron la creación de una escuela que, apoyada en limitados recursos y con modestos fines iniciales, fue creciendo bajo su inteligente dirección, elevando su nivel hasta la formación de oficiales especialistas, llegando a ser el último referente técnico de toda la Electrónica Naval de la Armada, posibilitando así la actualización de ésta en los años en que se iniciaba la revolución electrónica de los semiconductores, con sus numerosas posibilidades y aplicaciones en la moderna guerra naval.

La ETEA fue en aquellos años cantera de electrónicos navales, que en sus diferentes categorías militares, y tras dura preparación teórico-práctica, asumieron la difícil tarea de adaptarse a la modernización de los buques y sentar las bases de la moderna Armada que hoy en día tiene España y que le permite una prestigiosa actuación en concurren-

cia con otras Marinas occidentales en organismos internacionales de defensa.

Con un limitado, aunque muy competente profesorado militar, y bajo la dirección inicial de Álvarez-Ossorio, la ETEA ha formado a más de mil oficiales especialistas en Electrónica, Electricidad y Comunicaciones, así como a más de dos mil suboficiales y diez mil cabos de las distintas categorías y especialidades.

Hoy en día, y después de la distensión y guerra fría, la ETEA, que en su día fue pionera de la Electrónica Naval, cuando los avances militares condicionaban la técnica civil, es consciente de la inversión de los términos y, manteniendo siempre su orientación técnica, aspira a llegar a ser la Escuela de Operaciones de la Armada, basándose en la complementariedad de los estudios de Comunicaciones y Guerra Electrónica navales, como así ocurre en las actuales Marinas de guerra occidentales.



EL LPD *San Giorgio*



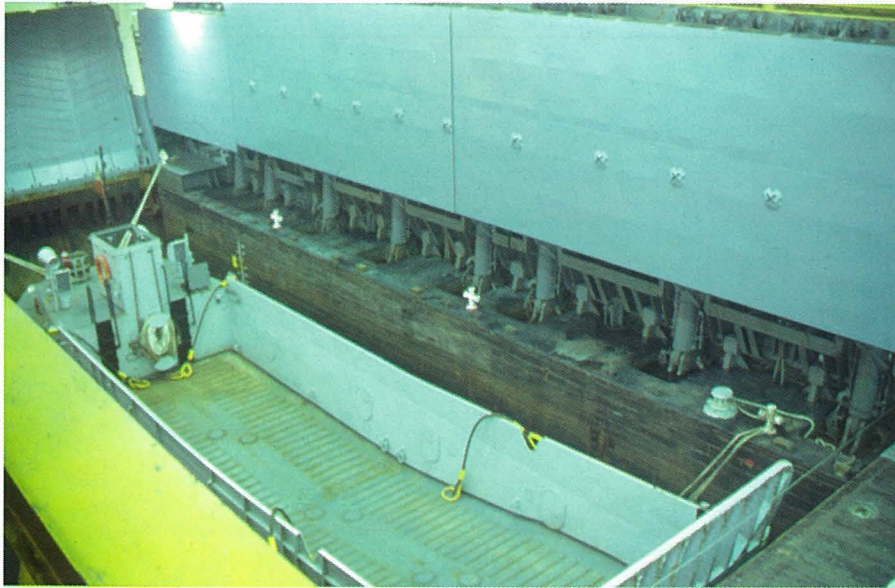
en Barcelona

FINALIZANDO febrero, atracó en Barcelona el *San Giorgio*, un buque anfibio de la Marina Militare italiana muy interesante, ya que es uno de los primeros buques construidos bajo presupuesto compartido. Ante el hecho que próximamente en servicio nuestro *Galicia*, el LPD en construcción en estos momentos en la factoría ferrolana de Empresa Nacional «Bazán», la visita del buque aparecía como muy interesante, ya que permitía realizar alguna comparación o, por lo menos, conocer relativamente a fondo un LPD moderno de diseño europeo. Hubo una rueda de prensa que ofreció el contralmirante Nicola Azzo-



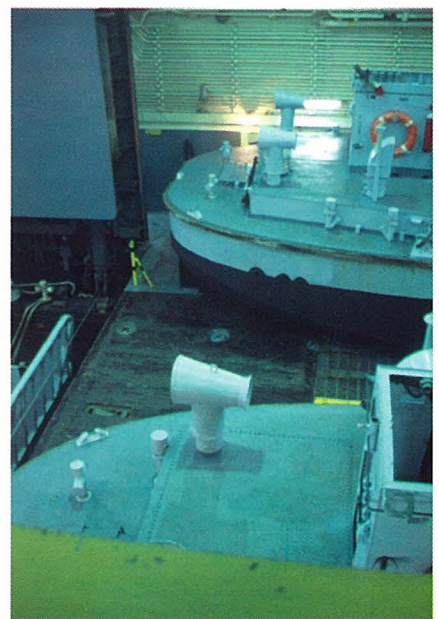
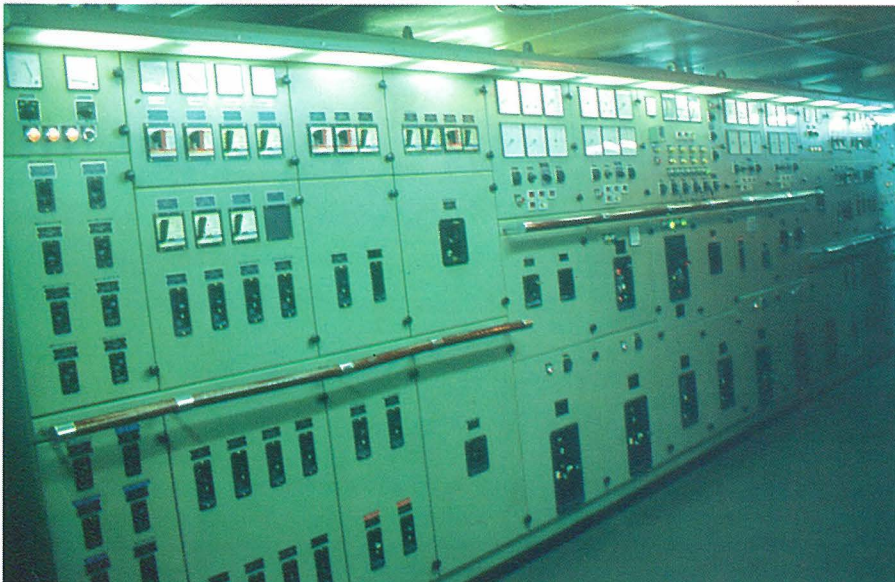
lli, jefe de la 3.^a División naval, a quien acompañaron en la misma el comandante del buque, capitán de navío Sergio Luciani; el jefe del batallón San Marco, capitán de fragata Claudio Confessore, y el cónsul de Italia en Barcelona, señor Alessandro Azzoni, quien actuó de intérprete en los escasos momentos que fue necesario.

Digamos que el *San Giorgio* data de los primeros años 80, que fue seguido un año más tarde por el *San Marco* y nueve después por el *San Giusto*, un buque similar, aunque un tano distinto, ya que fue sobre el que se aplicaron las enseñanzas y experiencias de los dos primeros.



En cierto modo, cabe considerar que estos buques son una versión reducida de los LHD/LHA norteamericanos, ya que poseen cubierta de vuelo, cubierta interior de carros y dique inundable para lanchas, aunque la utilización de la cubierta de vuelo quede limitada por la presencia de los pescantes de lanchas y el dique interior pueda acoger únicamente una lancha. El primer inconveniente se ha solucionado en el *San Giusto* —que lleva las lanchas en una consola en babor, más baja que la cubierta de vuelo—, aunque no el segundo. Según nos comentó el contralmirante Azzollini, una aspiración de la Marina italiana sería actualizar estos buques de modo que la cubierta de vuelo fuese totalmente utilizable, algo que se nos antoja como absolutamente lógico en una Armada que, al fin y desde 1994, dispone de aviones *Harrier*. Hay que añadir, sin embargo, que entretanto sigan disponiendo del cañon OTO-Melara de 76/62 justo sobre la cubierta, a proa y a crujía, la posibilidad de operar con aviones V/STOL quedará limitada a que éstos realicen despegues verticales, una modalidad que reduce considerablemente su autonomía.

Permanecí un buen rato observando la distribución de la cubierta de carros y dique de embarque, pareciendo en principio que el sistema empleado es suficiente, permitiendo un trasiego y carga de





lanchas que puede ser efectivo gracias a la gran grúa puente de 40+40 toneladas que recorre la zona de varada de las lanchas. El dique puede cubrirse mediante unas escotillas articuladas, con lo que la superficie de la cubierta puede ampliarse algo, aunque a costa de no poder emplear el muelle.

Camil BUSQUETS i VILANOVA

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Desplazamiento:	6.667 toneladas estándar. 7.665 toneladas a plena carga (7.950 en el <i>San Giusto</i>).
Eslora:	137 metros (133,3 en el <i>San Giusto</i>).
Manga:	24,5 metros.
Calado:	5,3 metros.
Cubierta de vuelo:	
Eslora:	100 metros.
Manga:	24,5 metros.
Dimensiones del muelle interior:	
Eslora:	25,5 metros.
Manga:	7 metros.
Profundidad:	2,15 metros.
Propulsión:	Dos motores diesel Fincantieri GMT A 420.12, de 8.400 CV sostenidos cada uno, con dos hélices de paso variable. Turbina de maniobra en proa.
Velocidad máxima:	21 nudos.
Autonomías:	7.500 millas a 16 nudos o 4.500 a 20 nudos.
Dotación:	163 hombres (17 oficiales). En el <i>San Giusto</i> , 196 hombres (16 oficiales).
Carga/transporte:	1.100 toneladas máximo. Batallón de 400 hombres y de 30 a 36 blindados para transporte de personal o 30 carros medianos.
Armamento:	1 cañón de 76/62 mm. 2 cañones de 20 mm. 2 ametralladoras de 12,7 mm.

El Juan Sebastián de Elcano



EN JAPÓN



NUESTRO buque-escuela ha participado en la Parada Naval organizada por la Armada japonesa en aguas de la bahía de Osaka, con motivo de la SAIL-OSAKA 97.

El día 28 de abril fondeaba el *Juan Sebastián de Elcano* en la bahía de Osaka, junto a un elevado número de grandes veleros de diferentes naciones. El tiempo era bueno y la bahía, amplia y con un puerto de grandes dimensiones, acogía sin dificultad a todos los barcos participantes en la Parada Naval.

El día 29, con asistencia de los príncipes Takamado, se inició la Parada Naval, la cual presidieron desde el buque *Fuji Maru*.

El viento, aunque flojo, permitió a los veleros navegar con todo el trapo desplegado, acompañados a popa por un remolcador por si fuera necesario su intervención dada la proximidad de la costa.

La Parada resultó un espectáculo impresionante; nuestro buque-escuela desfiló en último lugar y fue el barco que dio la pasada más próxima al *Fuji Maru*. Indudablemente, su silueta, esbelta y con todo su velamen desplegado al viento, contribuyó a dar realce a un acto en sí espléndido.



El viernes 19 de mayo, a las 17'30 horas, tuvo lugar en Madrid el acto conmemorativo del Día de Europa que, como todos los años, se celebró en los Jardines del Descubrimiento, en la plaza de Colón.



ASISTIERON al acto el alcalde presidente de la ciudad, José María Álvarez del Manzano y López, y el comisario europeo, Marcelino Oreja Aguirre, entre otras autoridades civiles, acompañados por los embajadores de los países de la Comunidad.

Por parte de la Armada, asistió el almirante jefe del Estado Mayor Juan José Romero Caramelo y el almirante jefe de la Jurisdicción Central Adolfo Baturone Santiago.

El alcalde de Madrid resaltó en sus palabras la presencia del AJEMA en el acto, así como el hecho de que la Bandera Nacional que ondea diariamente en los Jardines del

ACTO CONMEMORATIVO DEL DÍA DE EUROPA EN MADRID

Descubrimiento haya sido donada por la Armada, con un compromiso por parte de ésta de entregar al pueblo de Madrid otra de mayor tamaño, lo que ya ha hecho, pues hoy ondea la nueva de 8 x 5'37 metros.

El alcalde, asimismo, hizo referencia a la presencia de la Banda de

Música de la Agrupación de Infantería de Madrid que tan brillante actuación tuvo en aquel acto, así como al hecho de que el personal del Cuartel General de la Armada procediera a izar la Bandera de Europa, como lo hiciera en su día con la Bandera Nacional.



XXX Campeonato Mundial de Orientación Militar en la E. N. M.

