

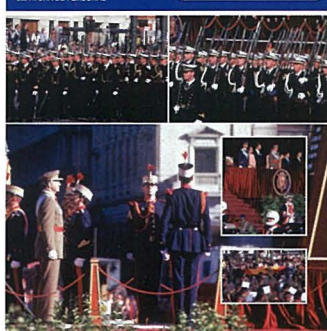
NÚMERO 83/1997



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL





PORTADA:
Día de las Fuerzas Armadas



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 FELICITACION DE
NAVIDAD

2 LA INFANTA CRISTINA
FELICITA A
SU ALTEZA REAL LA
INFANTA CRISTINA



8 AGRUPACIÓN DE
EX MARINEROS DEL
MINADOR *EOLO*

9 ROTA Y LA ARMADA



20 JURA DE BANDERA Y
ENTREGA DE
DESPACHOS EN LA
ESCUELA NAVAL
MILITAR

22 ENTREVISTA AL
DIRECTOR GENERAL
DE COSTAS

30 GABINETE DE
INVESTIGACIÓN
MILITAR OPERATIVA DE
LA ARMADA «GIMO»

34 PEDRO VIRGILI,
PIONERO DE LA
SANIDAD NAVAL

37 HTMS *CHAKRI
NARUEBET*.
¡MISIÓN CUMPLIDA!

54 LOS *HARRIER*
«*MATADOR*» RUMBO A
TAILANDIA

56 I CONGRESO NACIONAL
DE ENFERMERÍA
MILITAR

59 IMPOSICIÓN DE
CONDECORACIONES
DEL MÉRITO NAVAL

61 PROMOCIÓN XLIV DE
LA ESCUELA DE
GUERRA NAVAL

62 LA PRIMERA UNAEMB
MÚLTIPLE EN EL
PORTAAERONAVES
TAILANDÉS *CHAKRI
NARUEBET*





POR delegación del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el «Boletín Informativo para Personal» me ofrece la posibilidad de felicitar la Navidad a todos los que formamos parte de esta vieja familia que es la Armada.

Como todos los años, al llegar estas fechas, tratamos de hacer balance de lo efectuado durante el año que se va, y desde la óptica de la Flota no puedo menos decir que, a pesar de las restricciones presupuestarias, el balance es positivo. En este año hemos incrementado nuestra participación en ejercicios y operaciones aliadas, e incluso asumido el mando o la conducción en algunos de ellos como, por ejemplo, la Agrupación de la STANAVFORMED, de la que actualmente el buque insignia es una fragata de la 41.ª Escuadrilla bajo mando de un capitán de navío español. Podemos decir sin temor a equivocarnos que estamos a la altura de los mejores.

No cabe duda de que toda la labor desarrollada es fruto de vuestra entrega, dedicación e ilusión, a todos los niveles, tanto en la mar como en tierra, supliendo con celo las carencias y dificultades propias de los tiempos que corren.

He dicho al comenzar estas letras «vieja familia» con la intención de destacar en estas fechas las dos palabras. Vieja porque viene de antiguo, porque la hemos heredado de nuestros predecesores con el encargo de hacerla mejor, de rejuvenecerla día a día, de inyectarle savia nueva con imaginación, buscando siempre su mejor disponibilidad y eficacia, tanto en lo que se refiere al personal como al material, aunque este último siempre nos parezca insuficiente. Es además de antigua un continuo proyecto de futuro en el que todos estamos implicados.

Y he dicho familia porque así nos debemos considerar, porque nos duelen las ausencias de los que ya no están y de los que por razones del servicio se van a encontrar ausentes de casa en estas fechas en las que todos quisiéramos estar al lado de nuestros seres más queridos. A todos éstos mi sincero agradecimiento y cariñoso recuerdo.

Acaba el año y uno nuevo se abrirá ante nosotros. Reseñas históricas nos harán recordar a los que nos precedieron, muchos de los cuales dieron su vida a bordo de los buques lejos de sus hogares. Un año nuevo en el que esperamos seguir con la tarea de modernizar y actualizar nuestra Armada, afrontando los retos que el tiempo nuevo nos presenta, con el mismo afán que el hasta ahora empleado.

Que el Niño Dios ilumine vuestras singladuras en la mar, oriente vuestros pasos en tierra y os colme de paz y felicidad. Este es el sincero deseo del almirante de la Flota, que creo comparto con todos vosotros.

¡FELIZ NAVIDAD!

Manuel Acedo Manteola

Con motivo del enlace matrimonial de
S. A. R. la Infanta doña Cristina
de Borbón y Grecia



La Infanta Cristina
Su Alteza Real



**felicita a
la Infanta Cristina**



ES ésta la cuarta ocasión en que nuestra F-34 *Infanta Cristina* coincide con S. A. R. doña Cristina en un acto oficial en el que ambos son protagonistas: la primera ocasión tuvo lugar el 25 de abril de 1977, con motivo de la puesta a flote del buque; la segunda, el 24 de noviembre de 1980, cuando se produce la entrega definitiva del buque a la Armada, en la que se contó de nuevo con la presencia de doña Cristina; la tercera ocasión fue tres años más tarde, en el acto de entrega de la Bandera de Combate al buque, siendo S. A. R. madrina de la ceremonia. Por último, el día 4 de octubre del presente año, sesenta marineros de la corbeta *Infanta Cristina* cubren la carrera del cortejo nupcial a lo largo del

La corbeta *Infanta Cristina*, undécimo buque de nuestra Armada nombrado en honor de un Infante y octavo bautizado con el nombre de Cristina, permaneció atracado en el muelle de Drassanes de Barcelona los días 1 al 5 del pasado mes de octubre, con motivo del enlace matrimonial de S. A. R. la Infanta doña Cristina, Madrina del buque.

paseo Colón de Barcelona con motivo del enlace matrimonial de S. A. R. con don Iñaki Urdangarín.

La presencia de la F-34, acompañada de la F-84 *Reina Sofía*, se hizo notar ostensiblemente cuando, al paso del coche nupcial, hizo sonar la estruendosa sirena, que fue coreada por los restantes barcos del puerto, en señal de felicitación a los recién casados, cuando regresaban de su visita a la iglesia de la Mercé, a donde acudieron por expreso deseo de la Infanta Cristina para ofrecer su ramo de novia a la Patrona de Barcelona.

Los comandantes de ambos buques de la Armada fueron distinguidos con una invitación para acudir a este acto en La Mercé. Durante su estancia en el puerto barcelonés, el buque



fue visitado por numeroso público, al que acudieron invitados por toda su dotación impulsados por el interés que despertó la estrecha relación que se adivinaba entre el buque y «su» Infanta, como cariñosamente llama el pueblo barcelonés a S. A. R.

Las impresiones que nos ha transmitido el comandante de la F-34, capitán de corbeta don Manuel Carlos Ponti Cobos, y un miembro de su dotación, el sargento (ADB) don José Miguel Hernández Martínez, nos da idea de lo que ha significado este hecho en la historia de un buque de la Armada.

Impresiones del comandante, capitán de corbeta Manuel Carlos Ponti Cobos

PARA el buque, haber estado presente en Barcelona, con motivo del enlace matrimonial de S. A. R. la Infanta doña Cristina, ha sido un acontecimiento que quedará grabado en su memoria histórica. También quedará, sin duda, grabado eternamente en la memoria de todos los que hemos tenido ocasión de vivir de cerca momentos tan emotivos.

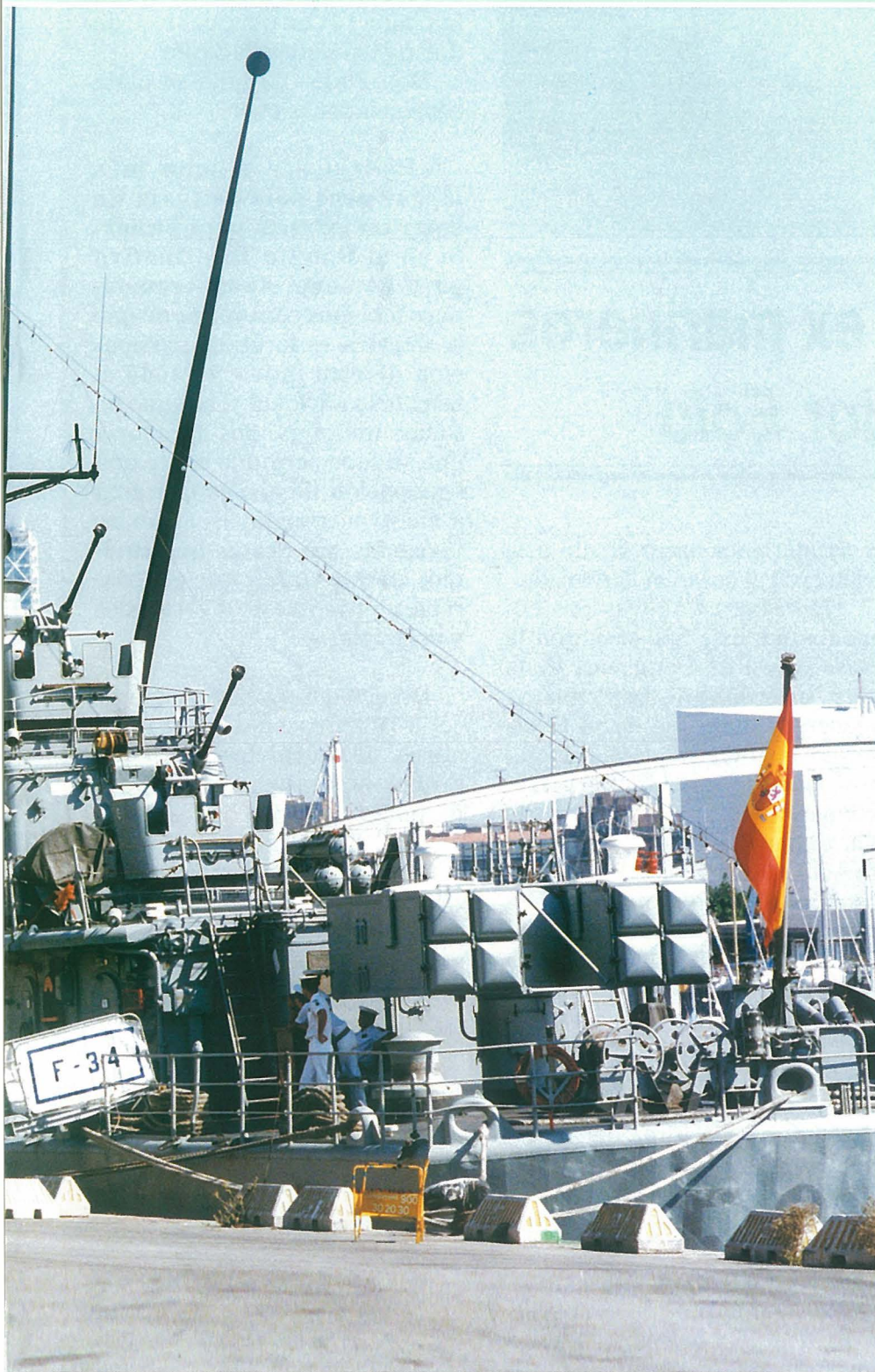
Esta corbeta no sólo tiene el honor de llevar en su costado el nombre de nuestra Infanta por todos los mares y puertos del mundo, sino que ha visto como los momentos más significativos de su vida naval han estado estrechamente unidos a la presencia de Su Alteza Real como madrina: su puesta a flote, su entrega a la Armada y la entrega de su Bandera de Combate.

Con este impresionante bagaje histórico tengo que confesar que mi dotación y yo teníamos la secreta ilusión de estar presentes en Barcelona, desde que Su Alteza Real manifestó su deseo de contraer matrimonio en esta ciudad. La ilusión se hizo realidad cuando el almirante de la Flota comisionó al buque para hacer acto de presencia y participar en los actos que se celebrarían con motivo de la boda de S. A. R. la Infanta doña Cristina.

Desde ese momento, toda la dotación trabajó con entusiasmo para lograr ese toque especial de alistamiento que requería una misión tan especial. Sin duda, el esfuerzo se vio recompensado con creces ante el privilegio de haber estado tan cerca de nuestra Madrina en un día tan señalado.



Impresiones del sargento (ADB) José Miguel Hernández Martínez



ANTE el importante acontecimiento que tuvo lugar en Barcelona el pasado día 4 de octubre, como fue el enlace matrimonial de S. A. R. la Infanta doña Cristina, madrina del buque de la Armada que lleva su nombre, la dotación de la corbeta tuvo el honor de representar a la Armada en la Ciudad Condal.

Los preparativos se desarrollaron con gran esfuerzo y dedicación por parte de todos los miembros de la dotación de la corbeta.

La estancia en Barcelona tuvo una cálida acogida por la población catalana. Por parte de la *Infanta Cristina* se pusieron todos los medios disponibles para que los barceloneses pudieran disfrutar de la visita de un buque de la Armada española en tan renombrado acontecimiento.

Al buque le fue encomendada la labor de representar con miembros de su dotación a la Armada, para cubrir la carrera al paso de los nuevos Duques de Palma.

Con motivo de pertenecer a la comisión representativa para cubrir la carrera, todos los miembros de la dotación de la corbeta *Infanta Cristina* manifestaron su intención de tomar parte de dicha comisión, demostrando que era un orgullo para todos representar a la Armada y demostrar el afecto y cariño profesado a la Familia Real.



Agrupación de ex marineros del minador *Eolo*

TRAEMOS a nuestras páginas a la Agrupación de ex marineros del minador *Eolo*, fundada hace cincuenta años y que admite como miembros a otras dotaciones de antiguas unidades navales, como el crucero *Canarias*, el destructor *Churruca*, y patrulleros y remolcadores, como el *RR-10* y el *RR-11*.

En la actualidad la forman 366 personas y durante el año celebran, entre otros actos, varias comidas de hermandad y una salida a la mar para honrar a sus difuntos con la ofrenda de una corona de laurel.

Según nos comenta su presidente, Pedro Cánovas Aparicio, el móvil de la agrupación no es otro que continuar con la amistad que se creó durante el servicio militar voluntario en la Armada Española, de la que se sienten profundamente orgullosos. Sus conversaciones siempre tratan de este evento y las vivencias que sirvieron para curtirles

y ayudarles a hacer frente a la vida civil al cesar en la Armada.

Don Pedro Cánovas nos comenta que este año visitaron la Base Naval de Cartagena, de la que guardaban muy gratos recuerdos, pues fue en su Cuartel de Instrucción donde iniciaron su vida militar. Para ello contaron con la ayuda del capitán de navío Antonio Duarte de la Azuela, comandante militar de Marina de Barcelona, del que recibieron las máximas facilidades y les gestionó la visita a Cartagena.

La expedición estaba compuesta por 89 personas, 49 hombres y 40 mujeres. Fueron recibidos por el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, Justino Antón Pérez-Pardo, y por el vicealmirante jefe del arsenal, José Antonio Zea Salgueiro.

Entre las visitas, caben destacar las que efectuaron al Arsenal y Base de Submarinos; también tuvieron ocasión de navegar en el

cazaminas *Guadalete*, mientras las señoras visitaban el Museo Naval. A continuación se trasladaron al Cuartel de Instrucción de Marinería y posteriormente a la 21.ª Escuadrilla de Escoltas.

Don Pedro nos comenta que siempre fueron atendidos con un gran cariño por los jefes, oficiales, suboficiales y marinería, con los que tuvieron ocasión de tratar a lo largo de la visita.

Don Pedro termina su carta comentándonos que:

«Podría ser mucho más larga, pero sólo se trata de hacer un extracto para incluirlo en el Boletín Informativo para Personal de la Armada, pues tenemos constancia de que la nuestra es la única agrupación de esta índole en todo el territorio nacional y, aunque no somos militares, nos agradaría que se conociera que existe una agrupación de civiles que ama a nuestra Armada, así como las vivencias tan gratas que tuvimos en este viaje y que guardaremos entre nuestros recuerdos y nostalgias.»

Desde aquí deseamos agradecer a la Agrupación de ex marineros del minador *Eolo*, en primer lugar, el gran cariño y profundo recuerdo que guardan de la Armada y, en segundo lugar, que hayan decidido utilizar nuestras páginas para trasladar a nuestras dotaciones estos sentimientos.



Rota y la Armada



Rota es una hermosa población gaditana que acoge a la más importante base naval de la Armada, pues en ella se encuentra ubicada gran parte de nuestra fuerza naval.

Son muchos años de contacto diario entre roteños y personal de la Armada, dentro de unas relaciones cordiales y de amplia colaboración. Por ello, traemos a nuestras páginas el homenaje que la villa de Rota rindió a la Armada el día de San Fernando, como reconocimiento a los 44 años de leal convivencia y colaboración.

A pesar de la amenazadora amanecida, con horizontes tomados y cielos totalmente cubiertos y la espectacular tromba de agua que caía a las once de la mañana, los actos daban comienzo minutos antes de las doce, cuando el ilustrísimo señor alcalde don Felipe Benítez Ruiz-Mateos, acompañado de la Corporación Municipal, trasladaba el Pendón de la Villa desde el Salón Capitular a la puerta de la iglesia de Nuestra Señora de la O, sita en la plaza de Bartolomé Pérez. A esa hora ya se encontraban atracados en el puerto pesquero los patrulleros *Dragonera* y *P-III* al mando de los tenientes de navío Enrique Torres Martín y Alfonso Ortiz Lorenzo, respectivamente; asimismo estaban estacionados en la explanada del puerto dos helicópteros de la 3.^a y 6.^a Escuadrillas de la FLOAN al mando del capitán de Infantería de Marina Juan M. Báez de la Rosa y del alférez de navío Francisco Guerrero García, unidades que permanecerían en el puerto hasta bien entrada la tarde para dar oportunidad al público asistente a visitarlas.

A las doce en punto hizo su llegada el excelentísimo señor contralmirante don Rafael Lorenzo Montero, comandante del Grupo «A» de la Flota, que presidiría los actos en representación del almirante de la Flota. Fue recibido por el ilustrísimo señor alcalde acompañado del ilustrísimo señor capitán de navío don Miguel López Nuche, jefe accidental de la Base Naval de Rota, por ausencia del excelentísimo señor vicealmirante don Tomás García-Figueras y Romero. Rendidos los Honores de Ordenanza y una vez pasada revista a la compañía de honores, al mando del capitán de Infantería de Marina don Juan Martínez Merello Díaz de Miranda, compuesta por una sección de Infantería de Marina

de la base, dos secciones de marinería de la base y de la FLOAN, además de la escuadra de gastadores, banda de música cornetas y tambores del Tercio del Sur de Infantería de Marina, el almirante y el señor alcalde saludan a la Corporación Municipal y comisiones oficiales, entre los que se encontraban: el capitán de navío USN Bruce Stucker, jefe de las actividades navales norteamericanas en España, acompañado de una comisión de oficiales norteamericanos, y el capitán de navío RTN Surasak Pumpuang, comandante del portaaviones tailandés *Chakri Naruebet*, también acompañado de una representación de sus oficiales, entraron en el templo donde se celebró un solemne tedéum en honor a San Fernando en el que intervino con especial brío y brillantez el coro «Virgen de la Escalera» de Rota.

Ya en el exterior del sagrado recinto, una vez finalizado el Tedéum, se procedió a la colocación de una corona de flores, con los colores nacionales, en el monumento a Bartolomé Pérez, y que preside la plaza de su nombre, insigne navegante roteño que al mando de la carabela *San Juan* realizó el segundo viaje de Colón.



Despedido el Pendón de la Villa con la misma ceremonia que a su llegada, la compañía de honores, marchando a los acordes de marchas militares y a través de céntricas calles de Rota, se trasladó al monumento levantado en honor a la Marina en la entrada del puerto Astaroth en 1993; para la segunda parte de los actos del día, el homenaje a la Bandera, con el izado de la enseña nacional y el homenaje a los caídos con el ofrecimiento de una corona de laurel al pie del monumento. Ambos fueron ejecutados con espectacular precisión, que alcanzó su momento culminante en la descarga de fusilería, coin-





se soportaba la sociedad de la época y las bases socioeconómicas del futuro de Rota hasta nuestros días. Este hecho fue la implantación en nuestro término municipal de dos nuevas comunidades, la comunidad de la Marina Española y la comunidad de la Marina Americana, que vendrían a modificar y a enriquecer, por medio de la convivencia, nuestra cultura y nuestra sociedad, dando ejemplo de cómo un pueblo es capaz de acoger de una forma totalmente hospitalaria a estas dos comunidades, como, asimismo, a un grandísimo número de personas de otros lugares de nuestra geografía, que se incorporaron a nuestra villa y donde han desarrollado toda su vida y la de sus hijos, ya roteños...»

Más adelante, señalando la gran compenetración entre la sociedad civil y naval dijo:



ciendo con el final del rezo del capellán, don Miguel Fernández Krohn y con la pausa de la oración interpretada por la banda.

A continuación tomó la palabra el ilustrísimo señor alcalde para hacer el ofrecimiento a la Base Naval de una placa conmemorativa de los actos de este día, después de evocar la memoria del Rey Santo, compatrón de Rota y, haciendo un pequeño recorrido por la historia de la villa, se detuvo unos segundos en ensalzar la memoria del ilustre navegante roteño Bartolomé Pérez, sobre cuyo monumento se había depositado una corona de

flores minutos antes. Inmediatamente después, el señor alcalde dijo:

«...Pero haciendo este paso por el tiempo, hemos de pararnos detenidamente en el año 1953, con un hecho que modificó los pilares en los que

«...Ha habido una continua participación, colaboración y entendimiento con el pueblo de Rota, hasta el punto de que personalmente he dicho, en muchísimas ocasiones, que la alambrada que separa al pueblo de Rota de la Base Naval, responde sólo y única-

mente a motivos de seguridad, pero nunca de separación...», añadiendo: «...yo, como representante legítimo del pueblo de Rota, me congratulo de ser alcalde en estos momentos, ya que de esa forma me convierto en medio directo para poder trasladar a la Marina Española este pequeño homenaje, pero grande dentro de los corazones de todos los roteños, en el que se expresa, de la mejor forma que sabemos, nuestro agradecimiento por todo lo recibido durante tantos años de colaboración y convivencia en común. Por este motivo, me satisface enormemente poder hacer entrega de un pequeño, pero significativo, detalle, a todos los miembros de la Marina que en la actualidad se encuentran presentes, pero también para todos aquellos que a lo largo de cuarenta y cuatro años han convivido con nosotros, cooperando con nuestro pueblo y realizando la gesta más gloriosa que podemos hacer todos los humanos: la historia de un pueblo».

Seguidamente hizo uso de la palabra el contralmirante Lorenzo para agradecer en nombre de la Armada el homenaje que se le rendía:

«Ilmo. señor alcalde, autoridades civiles y militares, roteños y roteñas: es para mí un gran honor ostentar la representación del excelentísimo señor almirante de la Flota en este entrañable acto, ya que el almirante Acedo Manteola, por imperativos del servicio, se encuentra fuera de España. En primer lugar, quiero agradecer al ilustrísimo señor alcalde y a la Corporación Municipal la organización de estos eventos, que enlazan la festividad del Patrón de nuestra ciudad —San Fernando— con el homenaje a la Marina Espa-



ñola asentada en la Base Naval. Para todos nosotros tiene un singular matiz, ya que de alguna manera viene a significar que el nivel de cariño, comprensión y conocimiento entre los ciudadanos civiles y militares ha alcanzado una cota muy elevada. A ello ha contribuido la gran cantidad de personal de la Armada nacido o empadronado en esta villa, y la convivencia con sus gentes.

Rota campesina, marinera y siempre acogedora, hace a todos la vida agradable, superando incluso la barrera de el idioma, cual es el caso del personal de la Marina de los Estados Unidos de América, ¡los americanos de la base!, como se les conoce popular y cariñosamente. Ellos más que nadie pueden dar fe de vuestra calidad humana.

Este bien hacer se expande mas allá de vuestras fronteras, algo por otra parte no novedoso, ya que muchos fueron los roteños, como Bartolomé Pérez, que a lo largo de la historia supieron exportar estas virtudes roteñas, andaluzas y españolas.

Ahora tenéis la oportunidad de daros a conocer en otro continente, Asia, ya que, como sabéis, el portaaviones tailandés *Chakri* está adiestrándose

en vuestras aguas oceánicas. Estoy seguro que su dotación se llevará un magnífico recuerdo de vuestra ciudad, ya que una vez conocida es difícil de olvidar no sólo por su belleza, por su blanca arquitectura, por sus playas, etc., sino por el buen hacer de sus habitantes que la mantenéis como cuando formaba parte de la antigua Tartesos, cobijada por muelles y franqueada por arcos en los que se albergaban y se albergan auténticos hombres y mujeres sabedores de la mar. Nada más, hago votos para que esta ceremonia adquiera carácter institucional y se realice de manera periódica, como muestra pública de nuestra estrecha y leal colaboración. Y para finalizar, os pido a todos que gritéis conmigo: ¡VIVA ESPAÑA!, ¡VIVA EL REY!, ¡VIVA ROTA!»

Los actos finalizaron con un corto pero brillante desfile de las fuerzas delante de la tribuna, entre los calurosos aplausos y vítores del numeroso público congregado en las inmediaciones, a la vez que dos helicópteros de la 5.ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves surcaban los cielos roteños.

Sebastián CATALÁN



El Alcalde de Rota

**ECXMAS. E ILUSTRÍSIMAS AUTORIDADES
CIVILES Y MILITARES.
ILUSTRÍSIMA CORPORACIÓN MUNICIPAL
SEÑORAS Y SEÑORES
Y VECINOS TODOS**

En este día de júbilo para todos los roteños, en que conmemoramos la festividad del compatrón de Rota, Fernando III el Santo, deseo buscar un poco en nuestra memoria y volver hacia nuestros orígenes como pueblo y como principio de una sociedad floreciente dirigida y encaminada, con paso firme, hacia un futuro cierto.

Rota, que siempre sintió el noble orgullo de su historia y a la que se le atribuye origen fenicio, ha sido mártir de todas las ambiciones y presa de botín de todas las conquistas en las edades antigua y media, hasta que fue tomada por San Fernando en el año 1251, muriendo al año siguiente de la conquista de Rota, después de una vida entregada totalmente a la gran empresa de la Reconquista, que para él tenía un marcado carácter religioso, por lo que su obra, política y militar, estuvo impregnada de firmeza y seguridad.

Como uno de los hechos más significativos, en los que Rota expresa su agradecimiento por el inicio desde estas fechas hasta nuestros días de una nueva etapa en su historia, la Corporación Municipal, el 1 de marzo de 1951, acordó nombrar a San Fernando, compatrón de la villa de Rota.

Todos estos recuerdos y semblanzas nos trae el célebre cuadro, posiblemente de la escuela de Murillo, reproducido en el azulejo que se encuentra en el Arco de la Villa, en el que se sintetiza el orgullo y la nobleza del roteño, como el mejor exponente de su espíritu, con el que supo comprar con sangre, valor y heroísmo el difícil mercado de la vida y de la historia.

Igualmente, y realizando un viaje por los anales de nuestra historia, podremos destacar hechos y gestas gloriosas realizadas por nuestra villa o por algunos de sus vecinos.

Entre ellas, quiero resaltar en este día, por su vida enraizada con la mar, la realizada por el insigne marinero roteño Bartolomé Pérez, el cual hace más de quinientos años partió desde esta mismas aguas de la bahía de Cádiz hacia un destino incierto y aventurero en el segundo viaje que Cristóbal Colón realizó hacia el Nuevo Mundo, descubriendo nuevas tierras.

Por todo ello es por lo que en el día de hoy el pueblo de Rota ha querido rendir este pequeño homenaje, en recuerdo de hechos importantes y significativos que avalan la historia y la tradición de este pueblo marinero y campesino y con decidida vocación turística.

Pero haciendo este paseo por el tiempo, hemos de pararnos detenidamente en el año 1953, con un hecho que modificó los pilares en los que se soportaba la sociedad de la época y las bases socioeconómicas del futuro de Rota hasta nuestros días.



El Alcalde de Rota

Este hecho fue la implantación en nuestro término municipal de dos nuevas comunidades, —la Comunidad de la Marina Española y la Comunidad de la Marina Americana—, que vendrían a modificar y a enriquecer, por medio de la convivencia, nuestra cultura y nuestra sociedad, dando ejemplo de cómo un pueblo es capaz de acoger de una forma totalmente hospitalaria a estas dos comunidades, como, asimismo, a un grandísimo número de personas de otros lugares de nuestra geografía, que se incorporaron a nuestra villa y donde han desarrollado toda su vida y la de sus hijos, ya roteños.

Por este motivo, coincidiendo con la festividad de nuestro compatrón, hemos querido ofrecer este homenaje a la Marina Española de la Base Naval, ya que desde que se incorporó a formar parte de la vida de nuestro pueblo, con la implantación de la Jefatura, han sido numerosas las muestras de interés en las cosas de nuestro pueblo.

Pero no sólo ha pretendido que en la relación diaria y en la convivencia lógica no hubiera problemas, sino estrechar los lazos de unión con los miembros de todas las comunidades, colaborando siempre que se le solicitó con el pueblo, tanto en el aspecto cultural y turístico de nuestra villa, como mediando en las diferencias que pudieron surgir entre las dos comunidades.

Ha habido una continua participación, colaboración y entendimiento con el pueblo de Rota, hasta el punto de que personalmente he dicho, en muchísimas ocasiones, que la alambrada que separa al pueblo de Rota de la Base Naval, responde sólo y únicamente a motivos de seguridad, pero nunca de separación.

La Marina Española ha participado directamente en todos los actos importantes que afectaban a la localidad, una veces en momentos alegres, pero en otros ha sido por circunstancias especiales y difíciles que afectaban al pueblo de Rota.

Pero lo que sí os puedo asegurar es que, a pesar de las parcelas tan diferenciadas que tenemos, nuestra unión nos ha llevado a reforzar nuestros esfuerzos al servicio del pueblo de Rota y de sus habitantes.

Yo, como representante legítimo del pueblo de Rota, me congratulo de ser alcalde en estos momentos, ya que, de esta forma, me convierto en el medio directo para poder trasladar a la Marina Española este pequeño homenaje, pero grande dentro de los corazones de todos los roteños, en el que se expresa de la mejor forma que sabemos nuestro agradecimiento por todo lo recibido durante tantos años de colaboración y convivencia en común.

Por este motivo, me satisface enormemente poder hacer entrega de un pequeño, pero significativo, detalle, a todos los miembros de la Marina que en la actualidad se encuentran presentes, pero también para todos aquellos que a lo largo de cuarenta y cuatro años han convivido con nosotros, cooperando con nuestro pueblo y realizando la gesta más gloriosa que podemos hacer todos los humanos: La historia de un pueblo.

Muchas gracias a todos.



Entrevista al alcalde de Rota

PARA muchos, don Felipe Benítez Ruiz-Mateos es algo más que el alcalde de Rota; no en vano, lleva más de treinta años empeñado en conseguir que Rota sea un pueblo próspero en todos sus aspectos, ya sean sociales, económicos, turísticos o culturales.

Para esta ardua tarea escogió el mundo de la política, una actividad en el que lleva implicado la mayor parte de su vida, pues desde febrero de 1967, fecha en

la que toma posesión por vez primera como concejal del Ayuntamiento de Rota, sólo ha permanecido alejado del trabajo político cuatro años, entre 1983 y 1987.

Su entrega pública, por tanto, le ha permitido mantener una continua y estrecha relación con la Base Naval, sus mandos e incluso con la marinería y tropa, colaboración que ha encontrado su reconocimiento público en la reciente concesión de la Medalla al Mérito Naval con distintivo

blanco otorgada por el ministro de Defensa, la cual le fue impuesta por el almirante jefe de la Flota, Manuel Acedo Manteola, en una ceremonia celebrada el pasado día 13 de junio. Los que conocen bien a Felipe Benítez, su familia e incluso sus colaboradores más cercanos, saben el valor que ha otorgado a este gesto:

P.- ¿Qué ha significado para usted la concesión de esta medalla?

R.- Cualquier distinción o reconocimiento halaga a las personas. No podemos olvidar que somos humanos, y esta medalla me ha llenado de emoción y satisfacción porque viene a corroborar las excelentes relaciones que siempre han existido, en los casi 13 años que llevo de alcalde, con las autoridades militares de la Base de Rota.

P.- En el acto de entrega estuvo presente la Corporación Municipal. ¿Es este gesto un reflejo del estrecho contacto que existe entre la Base Naval y el Ayuntamiento?

R.- Cuando me concedieron la medalla y el almirante de la Flota se puso en contacto con Alcaldía para concretar los detalles de la ceremonia de su entrega, yo sugerí que se invitara a la Corporación, pues creo que esto es una concesión en cierta forma compartida con el resto de la Corporación. Las relaciones con la base, aunque yo las lleve más directamente, corresponden al conjunto de la Corporación Municipal y, a su vez, al pueblo de Rota.

P.- Después de tantos años manteniendo relación con la Base Naval, ¿cómo resumiría la colaboración entre las autoridades civiles de Rota y las autoridades militares?

R.- Antes que nada, de respeto mutuo. Las funciones de cada uno están muy definidas, pero lo que sí puedo decir es que son de buena vecindad. Siempre he dicho que la base está rodeada por una alambrada, pero esa alambrada tiene su razón de ser en cuestiones de seguridad, nunca de separación de las dos comunidades, que estamos obligadas a vivir juntas y, de hecho, vivimos juntas. No obstante, en muchas ocasiones, compartimos

los actos festivos y no tan festivos, como cuando la Base Naval colabora con nosotros con el apoyo del hospital y del servicio contraincendios que son requeridos en caso de emergencia.

P.- Desde su punto de vista personal, ¿qué destacaría de esas excelentes relaciones?

R.- Precisamente, esa colaboración que mencionaba antes. No tenemos ninguna obligación unos con otros y, sin embargo, mantenemos una relación de buena vecindad. En la base viven unas 3.000 personas que conviven con los habitantes de nuestra localidad, y en Rota no existen diferencias entre las comunidades americanas y españolas y los vecinos de la villa. Aquí no se puede considerar forastera a ninguna de las dos comunidades.

P.- Este año el Ayuntamiento de Rota ha querido rendir un homenaje a la Armada Española destinada en la Base Naval con motivo de la festividad del compatrón, el 30 de mayo, día de San Fernando. ¿Cuál es el sentido de este tipo de acto, donde se contó con la parti-

cipación de más de 3.000 personas?

R.- La convivencia entre la Marina Española y el pueblo roteño nos ha llevado a plantear este tipo de actos. Ya, en el año 1993, con motivo de la conmemoración del segundo viaje de Colón a América, un viaje que contó con un patrón de excepción, el marino roteño Bartolomé Pérez, hicimos un homenaje a este personaje histórico. En aquel momento se contó con la colaboración de la Marina Española y se levantó un monumento a ésta, un ancla, en la entrada del puerto deportivo Astaroth. Queríamos repetir la experiencia y este año hemos aprovechado la festividad del compatrón de la localidad para dar un homenaje a la Armada, con la celebración de un Tedéum en la parroquia Nuestra Señora de la O, un desfile, una exhibición área y la visita a varias patrulleras y helicópteros de la Armada.

P.- El esfuerzo del Ayuntamiento por acercar las comunidades estadounidense y española, destinadas dentro del recinto militar, es cada vez mayor. Se mantienen contactos con distin-



tos departamentos para informar de las actividades socioculturales que se celebran en Rota, se ha abierto al público en el interior de la base una Oficina de Turismo, algo calificado por muchos de insólito, etc., ¿qué busca el Ayuntamiento al promocionar este tipo de contactos?

R.- Tenemos un potencial muy importante en el término municipal de Rota, un potencial que está constantemente flotando, ya que el personal militar es destinado por un espacio de tiempo muy determinado. El objetivo primordial de abrir una

asequibles como otros, pero eso forma parte de la manera de ser de las personas. Pero, en un 95 por ciento, la actitud ha sido de colaboración y participación entre las dos comunidades.

P.- Y los problemas que surgen, ¿cómo son abordados por ambas partes?

R.- Son problemillas. Hay algunos más preocupantes, como los rumores que hay en la actualidad sobre posibles despidos en el sector norteamericano. Rota ha dado mucho en bien de la defensa nacional, ya que un

municipio, como el de Rota, se convierte en responsable subsidiario de ese derecho y es el Estado el que tendrá que dar una solución satisfactoria.

P.- ¿Cree que el futuro de Rota seguirá, como hasta ahora, vinculada en mayor o menor medida a la Base Naval?

R.- Hoy por hoy, sí. Rota depende en un tanto por ciento muy alto de la Base Naval. Pero nosotros, el Ayuntamiento, estamos buscando alternativas. De hecho, se está construyendo en nuestro término municipal un complejo turístico de primera magnitud, con 400 hectáreas de terrenos donde se va a levantar una ciudad para el ocio con capacidad para 25.000 habitantes. Esperemos que este complejo, Costa Ballena, pueda absorber en el futuro el personal que la base está dejando de contratar.

P.- ¿Cuál cree que es la opinión del roteño hacia el recinto militar?

R.- Después de casi cincuenta años, buena parte de la población ha nacido con la base ya construida y lo acepta como una cosa más. La base es una parte integrante de Rota y no hay ningún rechazo, más bien todo lo contrario.

Lejos de su vida pública y de la política, Felipe Benítez disfruta de su familia, mujer y tres hijos, uno de ellos, pintor, y otro, destacada figura de la literatura española, como refleja la concesión a este último, Felipe Benítez Reyes, del Premio Nacional de Poesía y el Premio Andalucía que otorga la Junta de Andalucía a sus hijos más ilustres.

Sebastián CATALÁN



Oficina de Turismo allí es captar a esas personas y tenerlas informadas de todas las actividades lúdicas, comerciales, turísticas y socioculturales que se celebran en nuestro pueblo.

P.- ¿Cuál ha sido la actitud por parte de los mandos, e incluso de la tropa destinada en la base, ante estos intentos de acercamiento e intercambio?

R.- Muy bien. En algunas ocasiones ha habido algunos mandos que no han sido tan

25 por ciento de su término municipal está ocupado por instalaciones militares. También hay compensaciones, pero no tan directas como se cree. En la actualidad tenemos planteado un contencioso con el Estado al considerar que la Base Naval también debe pagar sus impuestos de IBI, IAE, etc. Nosotros no queremos exigir impuestos a un cuartel o instalación militar, pero sí a las viviendas o a las industrias que están ubicadas dentro de la base. Cuando el Estado exime de unos derechos a un



P.- Almirante, tengo entendido que tomó posesión de la jefatura de la base el mes de mayo pasado, ¿cuál fue su primera impresión al hacerse cargo del mando de la base?

R.- Efectivamente, llevo poco tiempo como almirante de la base, pero como casi todos los oficiales de la Armada he estado destinado, en diversas ocasiones, en unidades o dependencias estacionadas dentro de la base; el último destino fue como jefe de Estado Mayor de la Flota, por lo que he conocido de cerca la evolución que ha experimentado la base en los últimos años. No obstante, desde este sillón no sólo se ven las cosas de otra manera, sino que se ven muchas más cosas. Desde aquí se aprecia en su verdadera dimensión el estacionamiento permanente de las principales unidades navales en el puerto, a las que hay que añadir la Flotilla de Aeronaves, el ISEMER y el CTP - CIA. La primera representa la vocación aeronaval de la Flota y las otras dos encierran los mayores logros

Entrevista con el excmo. señor vicealmirante don Tomás García-Figueras y Romero, almirante jefe de la Base Naval de Rota.



tecnológicos de la Armada. Todo ello, unido al traslado del Cuartel General de la Flota en el año 1988, trae como consecuencia que el centro de gravedad de la Armada radique bien dentro de la base o, en cualquier caso, en un punto situada muy cerca de la valla periférica.

P.- ¿Qué diferencia a la Base Naval de Rota de otras instalaciones de la Armada?

R.- Existen dos áreas exclusivas y poco conocidas para el resto de la Armada, que recaen dentro de la responsabilidad del ABANROT, que son las relaciones con la Marina de los Estados Unidos de América y con los ayuntamientos en cuyos términos municipales se asienta la base, donde ocupa un lugar destacado el de la villa de Rota. La dependencia del mercado laboral de la villa de la Administración norteamericana imprime a estas relaciones un carácter especial, que no tiene otra instalación de la Armada.

P.- Ya que lo ha mencionado y después de asistir a los actos del día de homenaje a la Armada, es obligado preguntarle, almirante, ¿cómo

son esas relaciones con el Ayuntamiento de Rota?

R.- El almirante de la base es el interlocutor institucional no sólo entre el Ayuntamiento y la Armada, sino, y más importante, entre el Ayuntamiento y la Administración norteamericana. Como decía antes, el hecho de que esta Administración proporcione un número elevado de puestos de trabajo a la población de Rota, la gran cantidad de súbditos norteamericanos que viven en el pueblo y la frenética actividad de la base, proporciona diariamente argumentos sobre los que tratar, por lo que las relaciones son intensas y permanentes; en cuanto a su «calidad», que entiendo es el sentido de la pregunta, son inmejorables. Hay establecida una relación de confianza entre el alcalde y el almirante desde hace muchos años y que tiene su continuación entre los concejales y los distintos oficiales superiores: 2.º jefe, ayudante mayor, jefe de Seguridad, etc..., lo que consigue que muchos problemas se puedan resolver a un nivel inferior. Dicho esto, no quiero dar la impresión de que no exista ningún problema. Como en toda relación de vecindad, con tres

administraciones distintas involucradas, con intereses legítimos, pero diferentes y en muchos casos contrapuestos, es imposible que no existan litigios, no exentos de dificultades. Todos ellos tienen su tratamiento específico y las tres partes tratan de darle la solución más satisfactoria para todos.

P.- Por último, almirante, ¿cómo son estas relaciones en el plano bilateral con la Marina de los Estados Unidos de América?

R.- Como es fácil comprender en cuarenta y cuatro años de presencia norteamericana en España, las circunstancias han variado constantemente conforme se modificaba la situación estratégica mundial. De cuatro bases, tres de ellas aéreas, hemos pasado a una sola naval; en cualquier caso, las relaciones se han basado siempre en una relación profesional extraordinaria, no en vano la Armada se nutre desde hace muchos años de material y procedimientos norteamericanos. En cuanto a las relaciones sociales, seguimos conviviendo juntos, pero... no hemos conseguido el mismo horario de comidas. Las relaciones oficiales o institucionales se siguen basando en el «Acuerdo de Cooperación entre el Reino de España y el Gobierno de los Estados Unidos de América», cuya última versión data de 1989, habiéndose renovado en 1996. A pesar de que este documento no recoge la reciente legislación española, es una herramienta muy útil.

Sebastián CATALÁN

Jura de Bandera y Entrega de Despachos en la Escuela Naval Militar



S. A. R. el Príncipe de Asturias pasando revista al batallón de guardias marinas

UN año más y, como es tradicional, han tenido lugar en la Escuela Naval Militar los actos de Jura de Bandera de los aspirantes de primero y entrega de Reales Despachos a los nuevos oficiales.

Presidió los actos S. A. R. don Felipe de Borbón y Grecia, quien fue recibido a su llegada por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Antonio Moreno Barberá.

Rendidos los honores de ordenanza, S. A. R. el Príncipe de Asturias pasó revista al batallón de guardias marinas, salu-

Entrega de Reales Despachos e imposición de condecoraciones por S. A. R. el Príncipe Felipe.



dando a continuación a las autoridades presentes en el acto.

Terminada la Santa Misa oficiada por el arzobispo castrense don José Estepa y Llauren, tuvo lugar el Homenaje a los que dieron su vida por España.

Ha llegado el momento más importante en la vida de los aspirantes de primero: la toma de juramento o promesa de fidelidad a la Bandera. Habla el comandante-director, el capitán de navío Vicente Valdés Santana. Sus palabras suenan llenas de compromiso:

«Caballeros y damas, juráis a Dios o prometéis a España, besando con unción su Bandera...»

El cornetín de órdenes da entrada a la música, suenan los primeros compases de la tradicional marcha «Fieles camaradas». Los aspirantes de primero inician su paso ante la Bandera «en columna de a uno»; en sus caras se refleja la emoción contenida, todos van depositando su beso en la Bandera. Luego desfilan bajo ésta «en columna de a tres».

A continuación se procedió a la entrega por S. A. R. el Príncipe de Asturias de Reales Despachos e imposición de condecoraciones a los oficiales que obtuvieron el número uno de sus respectivas promociones y, posteriormente, al resto de los nuevos oficiales, por las autoridades invitadas.

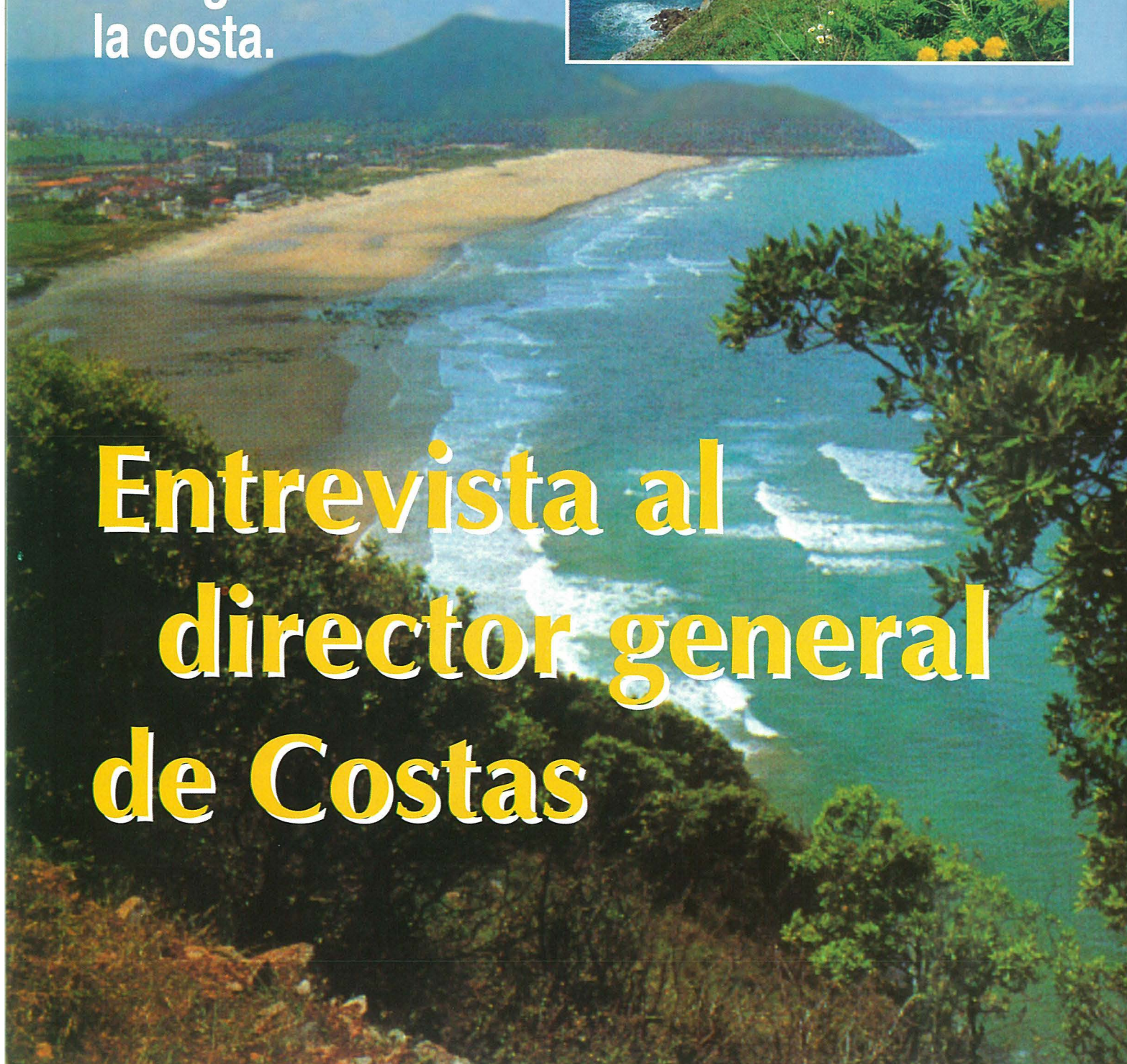
Tras la alocución del comandante-director y el canto del himno de la Armada, se cerró el acto con el desfile del batallón de alumnos ante S. A. R. don Felipe de Borbón y Grecia.



La incidencia del aumento del nivel del mar influye de distinta manera dependiendo de cómo sea la configuración de la costa.



Entrevista al director general de Costas





Fernando Marín Castán, director general de Costas, Ministerio de Medio Ambiente

LA trascendencia de todos los problemas que afectan a nuestras costas y, en definitiva, todo lo que incide en el mantenimiento del medio ambiente, se ha puesto de manifiesto con especial relevancia en nuestro tiempo, interés al que no son ajenas nuestras Fuerzas Armadas, para las que su defensa ha constituido tradicionalmente una misma línea de acción y en cuya tarea se encuentran implicadas.

En esta ocasión, y aportando nuestro modesto granito de arena, hemos querido colaborar en esa tarea encomiable de desarrollar una conciencia social sobre la defensa de nuestro entorno, desde una parcela que, por sus propios elementos constitutivos, está íntimamente ligada a la Armada.

Nos referimos a la labor desempeñada por la Dirección General de Costas, al frente de la cual se encuentra un teniente coronel jurídico, procedente de la Armada, Fernando Marín Castán, quien nos facilita el acceso y toda la información acerca de este apasionante tema.

Fernando Marín terminó la carrera de Derecho en 1978, y en 1979 aprobó las oposiciones del Cuerpo Jurídico de la Armada. Es premio extraordinario de licenciatura y doctor en Derecho.

Estuvo destinado en las asesorías jurídicas de la Zona Marítima de Canarias, Sector Naval de Baleares, la Flota y la Jurisdicción Central de la Armada. Posteriormente en el Tribunal Militar Territorial n.º 1 y en el Cuartel General del Aire, aunque continuó impartiendo clases en la Escuela de Guerra Naval en las materias de Costas y Derecho Internacional del Mar y, por último, ocupa la Dirección General de Costas, puesto declarado de interés para la Defensa dentro del Ministerio de Medio Ambiente.

De sobra es conocida, entre sus compañeros de la Armada, su gran afición por el deporte de la vela, que le ha llevado a cosechar importantes premios para la Armada como miembro de la dotación de distintas embarcaciones, entre ellas el *Hispania*, los *Sirius I, II, III y IV* y el *Aifos* (Sofía, leído al revés), que es heredero del tradicional nombre con los que fueron bautizados los dos anteriores barcos de regatas de la Armada en memoria del primer velero, clase *Star*, que tuvo S. M. el Rey, cuando todavía era Príncipe y aún novio de la entonces Princesa Sofía.

Pero lo que hoy nos lleva a entrevistar a Fernando Marín no es su conocida faceta deportiva, sino su actual destino como director general de Costas. Para situarnos en el ámbito de sus competencias, nos preocupamos por conocer, en primer lugar, cuál es el cometido de esta Dirección: La Dirección General de Costas se encarga de la tutela y gestión general del dominio público marítimo-terrestre, que incluye la ribera del mar o zona de contacto e interacción entre el mar y la tierra; el mar territorial y las aguas interiores marítimas, con su lecho y subsuelo, y los recursos naturales de la zona económica exclusiva, así como la plataforma continental.

Sobre dichos espacios inciden también una serie de competencias sectoriales (Defensa, Marina Mercante, Industria, Puertos de interés general, etc.), competencias sectoriales que están en manos de otros ministerios y también de las comunidades autónomas, como las que se refieren, por ejemplo, a puertos deportivos, vertidos de tierra al





El Aifos, patroneado por el Príncipe Felipe.



mar, o acuicultura, marisqueo y pesca en aguas interiores.

La principal preocupación de la Dirección General de Costas se encamina a intentar racionalizar y disminuir la excesiva presión de usos que recaen sobre la delicada franja litoral y afrontar el grave problema de la regresión de la línea de costa (invasión continuada por el mar), en gran parte causada y agravada por esa excesiva presión de usos.

Tal labor exige un considerable esfuerzo de coordinación y colaboración con el resto de las administraciones tendente a la gestión integral de la costa y el desarrollo sostenible de sus recursos, camino en el que queda mucho por avanzar y que

se ve dificultado por el excesivo fraccionamiento de las competencias sobre los espacios marítimo-terrestres.

P.- Según parece, el problema de la invasión del mar en nuestro país es preocupante. ¿Se están tomando medidas de protección para impedir esta regresión que sufren nuestras costas?

R.- Los motivos que producen el avance continuado del mar sobre la línea de costa se pueden clasificar en los de:

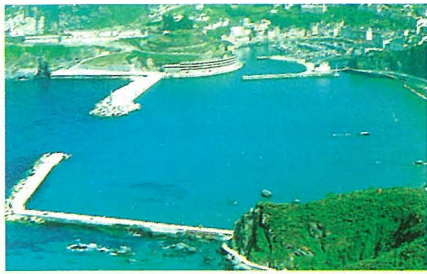
Carácter general, como por ejemplo, la subida del nivel medio del mar, imputándose la misma a la expansión térmica de

los océanos y al aumento de las temperaturas por el llamado efecto invernadero.

Carácter específico, los cuales han sido provocados directamente por el hombre, entre los que se pueden señalar, como más relevantes:

– La construcción de viviendas e infraestructuras muy próximas al mar que actúan como barreras o pantallas que interfieren los procesos naturales de interacción dinámica entre la tierra y el mar, impidiendo la regeneración natural de la ribera del mar.

– La construcción de estructuras portuarias con diques interrumpen y alteran la dinámica litoral y la sedimentación de



áridos, lo que provoca rápidas alteraciones de los perfiles de costa.

– La falta de aportación de áridos por los ríos, como consecuencia de su encauzamiento y de la construcción de embalses donde se deposita la arena que antes se vertía al mar y formaba, tras su sedimentación por la acción del mar, las playas.

– La destrucción de las formaciones arenosas de defensa contra el mar, como las dunas y las bermas.

En definitiva, se podría decir que existe una excesiva presión de usos y de actividades, con incidencia negativa sobre la costa, que la están perjudicando notablemente y que se muestran incompatibles con su conservación.

P.- Nos ha hecho ver la interrelación total entre esa Dirección General y otros organismos y ministerios; nos interesaría conocer qué relación existe con la Armada.

R.-La relación es buena y fluida, mejorándose los niveles de colaboración y coordinación. Un buen ejemplo lo constituyen las informaciones que nuestra Dirección General transmite a la Armada en todos aquellos asuntos que le puedan afectar en el cumplimiento de sus misiones o en beneficio de la seguridad marítima.

Se habían llegado a producir situaciones poco deseables, por ejemplo, con los arrecifes artificiales, que si bien son beneficiosos para la regeneración de la vida marina y el establecimiento

de reservas, en las que no puedan faenar los buques arrastreros, sin embargo, en determinados casos pueden suponer un peligro para la navegación, tanto de superficie como submarina, sobre todo si se desconoce la situación exacta. Los arrecifes eran vertidos por distintas administraciones (autonómicas, en aguas interiores, y estatal, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, en aguas exteriores), produciéndose en ocasiones una deficiente información, tanto respecto de la ubicación de los arrecifes como de la fecha de iniciación y terminación de su calado.

A este respecto, resulta esencial que la Armada obtenga una puntual información no sólo por

tener sus unidades navales continuamente operativas y dispuestas a intervenir donde su presencia sea necesaria, sino también por estar a su cargo el Instituto Hidrográfico, que es el órgano competente en nuestra nación para la elaboración de las cartas náuticas y la publicación de los avisos a los navegantes, aspectos ambos esenciales para el tráfico y la seguridad marítima.

Desde mi Dirección, y puesto que tenemos que autorizar toda ocupación del dominio público marítimo-terrestre, procuramos coordinar con la Armada la situación de estos arrecifes y el suministro de la necesaria información para garantizar su exacto conocimiento y la seguridad de la navegación.





« Existe otro grave problema de difícil solución, que es la regulación de los ríos por presas »

P.- Cuando ha dicho que uno de los objetivos de su Dirección es facilitar a la Armada el cumplimiento de su misión como guardiana del tráfico marítimo, ¿quiere decir con ello que estamos en presencia de una competencia poco definida legalmente?

R.- Hace tiempo, la Armada tenía casi todas las competencias referidas al ámbito marítimo. Posteriormente se produjo un fraccionamiento de las mismas, encomendándose a distintos órganos públicos, fraccionamiento que en el caso de la vigilancia me atrevo a calificar de excesivo. Lo que debemos intentar conseguir ahora, ante tal situación, es que exista una cierta coordinación entre los distintos organismos interesados en la materia, entre los que también se encuentra la Dirección General de la Marina Mercante, la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, la Guardia Civil del Mar y el Servicio de Vigilancia Aduanera, y un conocimiento puntual de cualquier incidencia o modificación que pueda afectar al ámbito de sus respectivas competencias, con la esperanza de que esto se llegue a reflejar a nivel legislativo, que no se haga por iniciativa particular, sino como algo estipulado al menos a nivel reglamentario. Así lo propondré cuando abordemos la reforma del Reglamento de la Ley de Costas, aunque el ámbito más apropiado para abordar la reforma sería la Ley 27/1992 de Puertos y de la Marina Mercante.

Otra área en la que es precisa la comunicación y coordinación es la que se refiere a zonas de reserva de interés para la defensa nacional, y sus límites de seguridad, algunas todavía no formalizadas. Aunque pudiera parecer una contradicción, es un hecho comprobable que las zonas históricamente afectadas a fines militares, incluso en las

que se han realizado prácticas, son las mejor conservadas desde el punto de vista mediambiental, gracias a lo cual se pudieron salvar además del *boom* turístico y de su ocupación y transformación urbanística. Me refiero, por ejemplo, al archipiélago de Cabrera (en la actualidad parque nacional), a las Columbretes (reserva natural), a la playa de Camposoto en San Fernando (Cádiz), a las Illetes en Mallorca, a la isla de Alborán o a las amplias zonas contiguas a la Base Aérea de San Javier, por poner sólo algunos ejemplos.

P.- Al hilo de lo anterior, ¿cuál cree que es la mejor forma de proteger los espacios naturales?

R.-La mejor forma de proteger los espacios naturales es, precisamente, limitar el acceso, vigilarlo y dejarlo en su estado original, ya que puede ser mucho más pernicioso la presión humana constante y permanente que el hecho de efectuar una o dos veces al año ejercicios militares sobre ellas, puesto que están debidamente controlados. Salvo en los casos de reserva, el acceso a las zonas costeras no se puede limitar, pues por definición dichos espacios son libres y públicos.

P.- ¿Es el suyo un destino catalogado de «interés para la Defensa»?

R.-Así se ha declarado, y es el motivo por el cual yo puedo estar hoy aquí. Un destino de interés para la Defensa, en un sentido amplio, pues como habrá visto se tienen que coordinar varios organismos, ministerios, instituciones, etc., entre ellos, y con bastante implicación, el de Defensa en la vertiente Armada. Ahora bien, eso no quiere decir que necesariamente tenga que ser ocupado por un militar.

Es importante también destacar la condición de frontera que concurre sobre la franja costera, y el principio de soberanía que rige sobre los espacios marítimos.

P.- ¿Cuáles son los objetivos planteados a corto y medio plazo por esta Dirección General?

R.-Bien, ésa es una cuestión que afecta al Ministerio de Medio Ambiente en su totalidad, de reciente creación, la cual, por sí sola, constituye una importante decisión política, en cuanto implica un compromiso de protección del medio.

Creo que para entender la labor desempeñada por esta Dirección General en la actualidad y de cara al futuro debemos conocer sus antecedentes. Anteriormente la Dirección General de Costas se encontraba integrada en el Ministerio de Obras Públicas; por tanto, de alguna manera compartía la mentalidad de este ministerio. Al estar ahora integrada en el Ministerio de Medio Ambiente, se produce un cambio en la filosofía que preside hoy esta Dirección; ya no se orienta tanto a la obra pública, con la transformación de la naturaleza que conlleva, como a la defensa de nuestras costas ante las distintas agresiones de la mano del hombre. Éste es el enfoque que ahora se está dando a la labor desempeñada desde esta Dirección General en la tutela de los espacios costeros y en las distintas actuaciones en la costa.

Cuando me hice cargo de la Dirección General, la gran mayoría de las actuaciones se orientaban o bien a obras de marcado carácter urbano o a la creación de playas artificiales. Sin negar la importancia de unas y otras, creo que es más apropiado para un Ministerio de Medio Ambiente dedicarse a la rehabilitación de espacios degradados,





a la recuperación de zonas húmedas o a la conservación de espacios amenazados, intentando siempre que recuperen o conserven sus características naturales. El otro gran problema al que antes me refería es el de la lucha contra la regresión de la línea de costa, que exige un elevado nivel técnico y la realización de múltiples estudios previos que permitan adoptar la decisión más adecuada en cada caso.

Un ejemplo significativo de la evolución en favor de la protección del medio se puede observar en relación con las zonas húmedas. Así, desde finales del siglo pasado hasta épocas recientes, estas zonas se consideraban improductivas, insalubres y focos de infecciones y enfermedades, por lo que se promulgó una legislación que favorecía su desecación, a cuyo amparo se transformaron y urbanizaron importantes ecosistemas de nuestras zonas costeras.

La situación ha cambiado radicalmente, pues, a nivel internacional y comunitario (Convenio Ramsar, zonas ZEPA), los espacios húmedos son los que gozan de una mayor protección como principales núcleos gene-

radores de vida, imprescindibles para mantener el equilibrio biológico.

Aunque todavía hoy nos enfrentamos a concesiones para desecar, amparadas en la antigua legislación, nuestros esfuerzos se encaminan, por una parte, a evitar nuevas desecaciones y, por otra, a intentar recuperar y restituir ambientalmente espacios que habían sido degradados, lo que no está exento de dificultades: tanto desde el punto de vista de la vigilancia como del jurídico, por las frecuentes colisiones de derechos, así como de la ejecución material, por las dificultades que entraña la retirada de rellenos.

Afortunadamente, todavía queda en España mucho por salvar, pues, a nivel europeo, nuestra nación es una de las que más espacios protegidos aporta y una de las principales reservas ecológicas.

P.- ¿Qué tipo de iniciativas desarrolla esta Dirección General o el Ministerio de Medio Ambiente para intentar concienciar a los ciudadanos de la importancia que tienen todos estos temas ecológicos medioambientales?

R.- Por nuestra parte, siempre estamos dispuestos, y de hecho así lo hacemos, a participar o colaborar en campañas, exposiciones, conferencias, etc., que tengan por objeto la defensa y mantenimiento de la naturaleza, incluso incorporándonos a iniciativas de particulares o empresas privadas que realicen cualquier aportación sobre el tema, pues cada vez es más extenso el ámbito de interés y preocupación que suscita el medio ambiente. Desde esta Dirección General intentamos crear una conciencia más profunda de la situación medioambiental de nuestro país. Por otra parte, procuramos aplicar con rigor, en la medida que nuestros limitados medios lo permiten, la Ley de Costas del 88, que es en sí bastante proteccionista.

Por último, aunque no por ello es lo menos importante, por cuanto hoy en día representa una de las funciones principales de esta Dirección General, otra de nuestras competencias es trazar la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre; es decir, precisar hasta dónde llega tierra adentro la línea de costa. Esto implica que, una vez trazada esa línea, en la parte que corresponda a la costa no se puede hacer más que usos compatibles con el propio uso del dominio público marítimo-terrestre. Esta línea sirve, además, para, a partir de ella, trazar la servidumbre de protección tierra adentro, donde se establecen una serie de limitaciones, pero ya en propiedad privada (prohibición de edificaciones destinadas a residencia o habitación, de carreteras, de tendidos eléctricos, etc.). Aunque ya la Ley de Costas de 1969 preveía y obligaba a la Administración a que en el plazo de cinco años se hiciera este trazado del deslinde, lo cierto es que, después de todos estos años

que han pasado desde entonces, sólo está deslindada un 30 por ciento de la costa. Hasta que no se efectúe todo el deslinde costero no será posible realizar un verdadero control de la utilización de la zona litoral, originándose, mientras tanto, situaciones indeseables, marcadas por la inseguridad jurídica, que dificulta el ejercicio de la potestad sancionadora.

Todo esto implica un trabajo muy laborioso y lento, puesto que hay que realizar vuelos fotogramétricos, planos, estudios geomorfológicos del terreno, con multitud de interesados que intervienen en el expediente, en

unas zonas especialmente sensibles, sobre los que concurren elevados intereses económicos.

Nuestro mayor interés se centra en deslindar cuanto antes las zonas que todavía quedan vírgenes.

P.- Para finalizar nuestra entrevista me gustaría saber en qué medida ha podido ayudarle su arraigada afición al deporte de la vela en la labor que está desempeñando al frente de esta Dirección General.

R.- Para mí, el deporte de la vela es una de las actividades

que me permite disfrutar más intensamente de la naturaleza sin alterar el medio ambiente. Mi experiencia en las navegaciones a vela, sobre todo en aquellas que han supuesto una mayor permanencia en el mar, es que enseñan a comprender la importancia que tiene el medio para nuestra propia existencia, lo frágil que es y las profundas alteraciones a que le ha sometido el hombre en muy pocos años. Este deporte ayuda también a respetar y a convertirse en aliado de las fuerzas de la naturaleza, que son, en definitiva, las fuentes que se utilizan en la navegación a vela.

Agradecemos al teniente coronel auditor Fernando Marín Castán la deferencia que ha tenido con este boletín, al que considera suyo, al proporcionarnos toda su experiencia personal en un cometido singular que nos parece muy interesante, y deseamos que sus objetivos al frente de esa Dirección General de Costas se vean cumplidos en beneficio de todos.

LA PREOCUPACIÓN MUNDIAL POR EL MEDIO AMBIENTE

HASTA hace muy poco, las sociedades industrializadas se planteaban el desarrollo económico y tecnológico como única forma de alcanzar el bienestar social. En la actual era industrial todo ello se ha conseguido a base de explotar los recursos naturales del Planeta, cuantiosos pero no siempre renovables y, por lo tanto, limitados. En este proceso la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías se ha centrado, por sistema, en el aumento de la producción, sin tener a menudo en cuenta criterios de calidad ambiental o de autocontrol.

DURANTE mucho tiempo, poco nos ha preocupado arrojar los vertidos al mar, a nuestros ríos o al mismo aire que respiramos, ni habíamos pensado en cómo reducir esos vertidos. No concedíamos importancia a la tala masiva de nuestros bosques y selvas ni tampoco a la destrucción masiva de la fauna. Se producía y se consumía alegremente, buscando siempre como prioridad el beneficio material inmediato.

Estos planteamientos están cambiando rápidamente y ahora nos encontramos en una etapa de activa concienciación ambiental.

Esto se debe a que la humanidad está empezando a sufrir las consecuencias de su propia insensatez. El aire empieza a

ser irrespirable; el agua nos llega a envenenar; los alimentos nos intoxican por la contaminación y la destrucción de los bosques está desertizando el planeta y disminuyendo el oxígeno de la atmósfera. El Planeta entero se estaría calentando, lo que puede provocar el deshielo de los casquetes polares y el avance del mar en las zonas costeras, y como consecuencia la inundación de muchas de nuestras tierras litorales habitadas.

Si nuestra reacción es rápida puede que aún estemos a tiempo de detener la catástrofe a la que nos aproximamos. Como podemos ver, se trata de una simple cuestión de supervivencia.



Extraído del libro: «Fuerzas Armadas y Medio Ambiente». Editado por el Ministerio de Defensa.

Gabinete de Investigación Militar Operativa de la Armada GIMO

Impresiones
del capitán de navío
don Julián Fernández Benzo,
jefe del GIMO



ESTE Gabinete nace como Oficina Central de Investigación Operativa, por Orden Ministerial n.º 1382, de 1967, dependiendo directamente del AJEMA, y a lo largo de estos treinta años ha ido consolidándose como centro de investigación y de ayuda a la decisión de todos los organismos de la Armada que lo requieran, y muy especialmente del EMA.

Los buenos resultados obtenidos han hecho de este GIMO un Centro prestigioso no sólo dentro de la Armada, sino en el conjunto del Departamento de Defensa, como así lo han reconocido el secretario general técnico y el subdirector general de Servicios Técnicos y Telecomunicaciones del Ministerio de Defensa en visita realizada el pasado mes de octubre.

Actualmente están desarrollándose dieciséis proyectos, tres de ellos multinacionales (defensa antitorpedo, reservas de guerra de misiles y torpedos y guerra electrónica aplicada en la defensa antimisil de una fuerza naval) y dos en colaboración con los centros científicos de la OTAN (SACLANTCEN y NC3A).

Para poder ser destinado al GIMO, los oficiales han de cursar un mínimo de dos años en la Universidad (nacional o extranjera), especializándose en Investigación Operativa, y la marinería haber terminado la carrera en ingeniería superior o en las licenciaturas de Física, Matemáticas o Informática.

Los doce marineros que forman la plantilla son siempre

voluntarios, fundamentalmente OPLAs, y es para ellos una magnífica oportunidad de servir a la Defensa Nacional contribuyendo con sus conocimientos científicos y aprendiendo al mismo tiempo nuevas técnicas y herramientas de alto nivel, que los capacitan mejor para la incorporación al mundo de la empresa, una vez finalizado su servicio militar.

Los proyectos dirigidos por un oficial de plantilla pueden estar formados, indistintamente, por oficiales o marineros, en una magnífica interrelación y eficacia, sin pérdida de la disciplina y educación militar debida.

Sólo me resta añadir que dirigir el GIMO es un auténtico privilegio del que me considero muy honrado.

Impresiones del capitán de corbeta (IMO) don Juan Martín Nieto

LA experiencia de poder haber estado en estrecha relación con la Investigación Operativa (IO) no sólo ha ampliado mis conocimientos matemáticos e informáticos, sino que ha influido notablemente en la forma de evaluar problemas y alternativas tanto en las aplicaciones profesionales como también en la vida diaria.

Los trabajos asignados por el EMA, en que he estado involucrado, así como la asistencia a grupos de trabajo OTAN, me han permitido el estudio de las tácticas, métodos y equipos actuales de los buques, que seguramente en otro destino no hubiera podido estudiarlos en profundidad.

En contra de la creencia de algunos de que con este tipo de

actividades parece que te desligas de la operatividad que se respira en las unidades, con la IO es al contrario; la misma operatividad va a ser aplicada, pero las decisiones van a ser apoyadas por fundamentos objetivos probados, ampliando la visión de conjunto con las diversas alternativas que en cada caso se den. Te vuelves más reflexivo y ponderado. Poco vuelve a ser lo mismo una vez conocidos los métodos que la IO nos explica.

El decisor debe tener claro que debe sacrificarse en un área para obtener beneficio en otra. Las pérdidas y ganancias de cada alternativa no se miden con las mismas unidades, pero esas medidas o indicadores son las que dan sentido al decisor militar. El proceso de comparación entre las alternativas facilita la decisión final. Los decisores se encuentran con un gran número de alternativas para conseguir el objetivo.

La decisión final sigue siendo materia de apreciación, pero con

la IO las bases de esta apreciación se mejoran, y con ella la calidad en la decisión.

En el curso de capacitación de ascenso a oficial superior (CAOS), cuando nos dieron una charla en la Escuela de Guerra Naval sobre optimización, un compañero, asombrado por la materia, me indicó en tono de broma que no sabía cómo había podido vivir hasta entonces con el desconocimiento de algo tan útil.

Creo que es fundamental en la formación del oficial de la Armada tener unos conocimientos, aunque sean básicos, de investigación operativa; incluso en la Escuela Naval se debería contemplar como asignatura de primer orden.

Por todo ello, mi experiencia no puede ser más positiva. Creo ser un privilegiado por haber podido trabajar en el GIMO, y espero muy pronto poder aplicar mi experiencia y conocimientos adquiridos en tantos otros campos que la Armada demanda.





Impresiones del sargento (MQB, PST) don José Ramón Abella Ferro

TRAS un período de seis meses en la Escuela de Informática de la Armada, donde realicé el curso de programador de sistemas tácticos, paso destinado en el mes de agosto de 1995 al GIMO, en donde desempeñé las funciones de supervisor del Sistema Informático. Solventé todos aquellos problemas que pudieran surgir en la realización de proyectos que se llevan en común entre este organismo y otros como el CIDA, EIA, etc., controlando, asimismo, todas las adquisiciones del material consumible y accesorios, de manera que los usuarios puedan realizar su trabajo sin problema alguno.

Esto no ha sido una tarea fácil, pues no se puede aprender todo de la noche a la mañana y menos en este mundo de la informática, en el que de un día a otro se producen grandes avances. Tengo que agradecer el apoyo y paciencia que han tenido conmigo en los primeros meses de mi estancia en este Gabinete. Ha

pasado el tiempo y soy yo el que ayuda en lo que puedo a la gente que embarca por primera vez en el GIMO, lo cual me hace retroceder en el tiempo a los primeros días de mi llegada aquí.

Desde mi incorporación se ha producido un cambio de 180° en la infraestructura informática de este Gabinete, donde sólo existían PCs con procesadores 286, 386 y algún que otro 486. Hoy en día existen PCs con procesadores Pentium y estaciones de trabajo con sistema operativo UNIX y VMS integradas en la red existente, que a su vez está conectada a la de la EIA y CIDA, lo que nos permite la transferencia de información entre los miembros de las redes sin necesidad de desplazarse de un sitio a otro, con el consiguiente ahorro de tiempo.

Estos cambios producidos me han servido para realizar cursos que me han permitido ampliar mis conocimientos, que posteriormente he tenido que poner en práctica para solventar problemas derivados de la utilización de estos nuevos equipos.

Desde mi primer día, tanto jefes como compañeros y personal de marinería me han ayudado a integrarme rápidamente en este grupo que formamos todos los miembros de este Gabinete.

Impresiones del marinero de reemplazo don Antonio Gómez Zamora

TENGO 26 años y soy ingeniero industrial. Para alguien que como yo tiene que cumplir con el servicio militar tras finalizar sus estudios, las expectativas de sacar algún partido de este período no son, *a priori*, muy prometedoras.

Afortunadamente, el destino en el GIMO vino a confirmar que estaba equivocado. Nada más llegar fui integrado en un equipo de trabajo asignado a uno de los proyectos de investigación que se desarrollan, concretamente la simulación del lanzamiento de señuelos ante el ataque de un misil a un buque (CHAFF). En esta actividad he tenido la oportunidad de aplicar mis conocimientos y complementarlos mediante el acceso a recursos técnicos y documentales de primer nivel.

El sistema de trabajo en equipo y orientado a la consecución de objetivos determinados ha resultado sorprendente para mí. La organización del trabajo es semejante a la que se pueda encontrar en cualquier empresa moderna y competitiva. Lo mismo puedo decir de los medios de los que he dispuesto para desarrollar mi trabajo.

Otro aspecto que resulta destacable es el ambiente entre la marinería asignada a este destino. La convivencia es muy agradable y el grupo humano excepcional en sus valores profesionales y personales. Creo que es digno de mencionar que mantenemos reuniones periódicas con marineros que ya pasaron por este destino hace tiempo, hasta el punto que coin-

ciden reemplazos que no llegaron a solaparse temporalmente.

Debo decir que también ha habido momentos duros (qué decir de las guardias), pero en términos generales el balance es rotundamente positivo, porque al finalizar el servicio militar habrá supuesto la posibilidad de haber formado parte de un equipo dedicado a la consecución de un objetivo al que he podido aportar mi contribución.



BORRADOR DE NOTA DE PRENSA

EL Premio de Investigación Operativa «General Fernández Chicharro» fue creado por el Ministerio de Defensa en memoria del general de Intendencia, primer jefe del Gabinete de Investigación Militar Operativa de la Armada (GIMO) y gran impulsor de la Investigación Operativa (IO), por la Orden Ministerial n.º 53, de 3 de julio de 1986, para promover, potenciar y difundir la investigación, tanto individual como de equipos o institucional, en los campos estratégico, táctico y logístico de la Defensa Nacional.

Pueden optar al premio personas físicas (bien a título individual, bien integradas en grupos de trabajo) o jurídicas, españolas o extranjeras, lo que nos indica la importancia y el ámbito del premio.

El jurado, presidido por el secretario general técnico del Ministerio de Defensa (SEGENTE), lo componen los jefes de los Centros de Inves-

tigación Militar Operativa del Ministerio de Defensa y de los tres Ejércitos, así como invitados de relevancia pertenecientes a la Universidad y otros centros de investigación.

La convocatoria y fallo de este premio se publica en el *Boletín Oficial del Estado* (BOE), y en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* (BOD).

El GIMO de la Armada, con treinta años de experiencia, es el núcleo fundamental del impulso y aplicación práctica de la IO a los problemas de la Armada. Sus investigadores, a título individual o en equipo, suelen concursar regularmente a este premio. Como resultado de esta participación y de la calidad de los trabajos presentados, han sido galardonados prácticamente en todas las convocatorias.

En la última edición (V Premio de Investigación Operativa «General Fernández Chicharro»), convocada por Resolución n.º 422/38126/1997

(BOE n.º 40, de 15-02-97), fue adjudicado el tercer premio al equipo de trabajo del GIMO dirigido por el capitán de corbeta Juan Martín Nieto, contando entre sus miembros con el capitán de corbeta Ricardo Fajardo Jimena y los marineros José A. López Tarjuelo y Eugenio Cantelar Alcaide.

Los otros premios de esta última convocatoria fueron también adjudicados a personal de la Armada: el primer premio al equipo de trabajo dirigido por el capitán de corbeta Manuel Martínez Ruiz, y el segundo premio al capitán de fragata Pedro Coll Martín.

Hubo también un accésit adjudicado al trabajo presentado por los profesores David Ríos Insúa, Jacinto Martín Jiménez, Miguel Virto García y José M. Oliva Fernández. El fallo fue publicado en el BOE n.º 273, de 14-11-97, y la entrega se efectuó el pasado 28 de noviembre en el Ministerio de Defensa.



La localidad tarraconense de Vilallonga del Camp se dispone a conmemorar el tercer centenario del nacimiento de uno de sus más ilustres hijos: el doctor Pedro Virgili, médico-cirujano de la Armada.

Perfeccionó sus estudios anatómicos en París. Embarcado en buques de la Real Armada visitó tres veces el Nuevo Mundo. Intervino en la fundación de los Reales Colegios de Cirugía de Cádiz y Barcelona. El tercer Real Colegio de Cirugía, el San Carlos de Madrid, surgiría en 1787.

En el tercer centenario de su nacimiento,
Pedro **V**irgili, pionero de la
Sanidad **N**aval

CUANDO finalizaba el siglo XVII, un 15 de febrero de 1699, nace en Vilallonga del Camp, hijo de agricultores, el que sería gran impulsor de la Cirugía naval. Dotado de una precoz y decidida vocación sobre los temas sanitarios, más concretamente anatómicos, despertada en su ciudad natal por el cirujano de la comarca, doctor Esteve, cuando sólo contaba 15 años marcha a Tarragona, en cuyo hospital realiza estudios de enfermería y ejerce como barbero y sangrador. Pronto se confirman sus aptitudes como cirujano, por lo que marcha a Francia, permaneciendo en Montpellier bajo la protección del maestro Levret. En la universidad de dicha ciudad concluye sus estudios de Medicina.

A los diez años de su salida de la patria chica, retorna a España e ingresa como cirujano segundo ayudante en el ejército de S. M., interviniendo en el sitio de Gibraltar, colaborando facultativamente con las tropas reales en el Hospital Militar de Algeciras, donde, ascendido ya a cirujano mayor, conoce a Juan Lacomba, ilustre cirujano naval al que se le había encomendado la renovación de la corporación sanitaria naval y que, sabedor de la valía de Virgili como cirujano, le anima a ingresar en el Cuerpo de Cirujanos de la Armada, cosa que hace el mismo año de 1728, precisamente el de la creación de dicho cuerpo. Su primer destino en la Armada fue el Hospital de Marina de Cádiz, con graduación profesional y militar inferior a la que ostentaba en el Ejército; en él permanecerá cuatro años.

Blasón-escudo concedido a don Pedro Virgili, con Privilegio de Nobleza y Fuero de Hijodalgo de Castilla, en atención a sus méritos y al particular celo en el empleo de director del colegio.

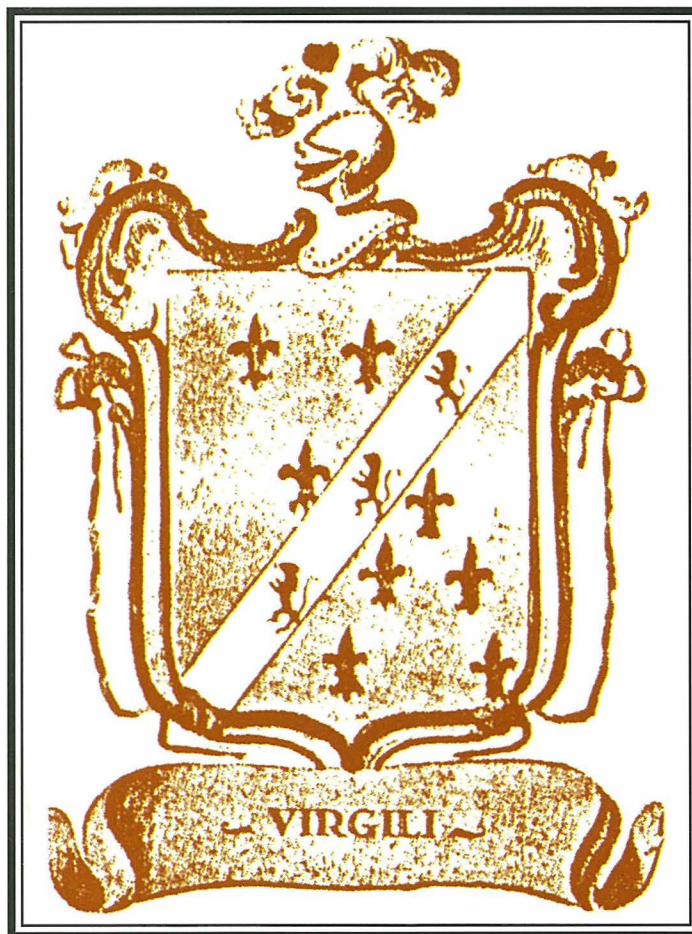
Cádiz era por esas fechas una ciudad pujante de riqueza y cultura. En ella existía la Casa de Contratación, el Consulado, la Compañía de Guardias Marinas y el Observatorio Astronómico. Era almirante de la zona don Andrés de Pes, que fue ministro de Marina. Había, además, un hospital, creado a iniciativa de fray Pedro de Magallanes, que era conocido como Hospital del Rey u Hospital Real de la Armada. De otra parte, se habían superado los efectos de la epidemia que a mediados del siglo XVII había asolado la ciudad.

Con el empleo de ayudante mayor de la Armada, en 1732, interviene en la conquista de Orán, en la que participaría una gran armada, compuesta de doce navíos de línea, siete galeras y un indeterminado número de barcos menores (galeotes, bergantines, fragatas, saetías,

pingues, balandras, urcas, tartanas, paquebotes, gabarras y transportes). Prestará, además, comisiones en el Mediterráneo en las luchas contra los corsarios ingleses.

En los años 1735 y 1738 realiza sendos viajes al Nuevo Mundo. Son años de bonanza económica. Don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, ocupa la secretaría de la Junta del Almirantazgo. Se establecen la matrícula de mar y las ordenanzas de arsenales; se concluye el arsenal de La Carraca y se inician los de Ferrol y Cartagena; se construye el Observatorio Astronómico de San Fernando y se crea la carta geográfica de España. Con una excelente administración, la Marina alcanza una expansión formidable.

En 1743, Virgili retorna a Cádiz, en cuyo Hospital de Marina realiza la primera traqueoto-



mía, que lo inmortaliza; la Real Academia de Cirugía de París conoce tal proeza y publica su trabajo. Ese mismo año marcha nuevamente a Francia, donde continúa su formación quirúrgica. En este viaje, que culminó brillantemente con el «aplausos de aquellos cirujanos», tuvo «crecidos gastos, así para ver y aprender, como para hacerse con los instrumentos precisos...».

Al siguiente año embarca otra vez —tercer y último viaje— camino de América, a bordo de la escuadra. Pronto retorna a Cádiz, en cuyo Hospital de Marina realiza la enseñanza a los futuros cirujanos en el ámbito de las salas del hospital y del anfiteatro anejo a él, que pronto se le quedó pequeño, razón por la que solicita y obtiene de Fernando VI real cédula para la creación del famoso Colegio de Cirugía de Cádiz, adjunto al Hospital de Marina. El éxito no se hace esperar. Las aulas se quedan pequeñas. Los alumnos, al terminar la carrera, son promovidos a segundos médicos-cirujanos de la Armada y embarcados en los buques de guerra. La sanidad a bordo saldrá de la mediocridad. El raciocinio vencerá al empirismo.

En 1748 se firma de la Paz de Aquisgrán, que puso fin al contencioso por la sucesión austríaca, en el que España estaba implicada, y Fernando VI puede continuar con su conocida política pacifista.

Gracias a la gestión de Virgili, con la ayuda del marqués de la Ensenada, que como secretario administraba las carteras de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, surgen los estatutos del Colegio de Cirugía; en él permanecerá entre 1748 a 1756, dotándolo de instrumental y mobiliario adecuados, al tiempo que nombra un selecto cuadro de profesores, que él dirige, ya ascendido a cirujano mayor, en dura competencia con don

Gaspar Pellicer. Se construyó un nuevo edificio, sede, años después, de la Facultad de Medicina de Cádiz.

Concluidas las obras del Colegio de Cirugía, Virgili propone la formación de un jardín botánico, en terrenos propios del hospital, «para hacer más efectivo y ventajoso el cultivo de las hierbas medicinales».

En 1754, el marqués de la Ensenada es acusado de promover las condiciones que desencadenarían una contienda bélica contra los ingleses, hecho que le causó el ser destituido y retirado de la corte. Dos años después se inicia la guerra de los Siete Años. España ve cómo su amistad es codiciada por franceses e ingleses. No en vano nuestra flota es poderosa y excelente nuestro ejército, con el respaldo de una saneada hacienda. España resultaba un magnífico aliado, pero Fernando VI no se aparta de su política pacifista.

En 1758, Virgili marcha a la corte con el nombramiento de primer cirujano de cámara, lo que motiva su salida del colegio. Desde su nuevo destino asistirá, hasta su muerte, tanto al rey Fernando VI como a su esposa doña Bárbara de Braganza.

En premio a tan señalados servicios, Fernando VI le otorgó el título de marqués de la Salud, Privilegio de Nobleza y Fuero de Hijodalgo de Castilla, para él y sus descendientes. En la Facultad de Medicina de Cádiz se conserva el documento que atestigua tal nombramiento.

Al subir al trono Carlos III, Virgili es retirado en su cargo de cirujano real, pero no se reintegra a Cádiz, sino que marcha a

Autógrafo de don Pedro Virgili, el famoso cirujano mayor que sucede a Lacomba en el destino de jefe del Cuerpo.

Barcelona, colaborando en la creación de un nuevo colegio de cirugía, éste para la formación de cirujanos del Ejército. En 1764, precisamente el año de la fundación del Colegio de Cirugía de Barcelona, Virgili es repuesto en su cargo de cirujano de cámara, que lo desempeñaría hasta que sus numerosos achaques le impidieron atenderlo adecuadamente. Ya no abandonarían la Ciudad Condal, donde fallece el 8 (¿6?) de septiembre de 1776, tras penosa enfermedad reumática, abandonado de deudos y amigos. Sus restos estuvieron depositados en el Convento de Capuchinos de Barcelona, habiéndose perdido éstos con posterioridad.

Un busto de Virgili fue depositado en la fachada posterior del Colegio de Cirugía de Cádiz, Jardín de la Facultad de Medicina, junto al emblemático drago de tanta tradición. Cádiz honró a Virgili dedicándole una calle, próxima a la Facultad de Medicina.

Estamos ante un hombre talentoso y con fuerte personalidad. Dotado de «espíritu recio y voluntad acrisolada». Lacomba lo distinguía por su «habilidad, aplicación, conducta, desinterés y celo». De su profesionalidad habla la respuesta que se le da cuando pide un aumento de sueldo, al que se accede «porque en la profesión era singular, como en su aplicación y asistencia, haciendo curas muy especiales».

Manuel MARTÍNEZ CERRO



HTMS
Chakri Naruebet

¡Misión cumplida!



Objetivos de las fases I, II y III en Ferrol: desarrollar ejercicios en puerto y en la mar para que el HTMS *Chakri Naruebet* pueda navegar y operar con seguridad.

EN marzo de 1992, el gobierno de Tailandia suscribe con la Empresa Nacional «Bazán» el contrato de construcción de un portaaviones ligero de 11.500 toneladas, de características casi similares a las del portaaviones español *Príncipe de Asturias*.

El contrato era respaldado por la Armada, que se hacía cargo del apoyo a la Marina tailandesa en España, mediante acuerdo para la estancia del personal tailandés en Ferrol y Rota para la formación de personal en las escuelas de la Armada: ESEPA-CISI, EDAN, CPT-CIA, ETEA y EASA, y acuerdos para el desarrollo del Programa Operativo del Sistema de Combate por el CPT-CIA de la Flota.

La Armada, asimismo, se hacía cargo del adiestramiento después de la entrega y de su Calificación Operativa.

Simultáneamente, otro programa se estaba desarrollando: la adquisición por parte de la

Marina tailandesa de la 8.^a Escuadrilla de aviones de despegue vertical *AV8S Harrier* de la Armada, incluido el Segundo Escalón de Mantenimiento.

Con un programa de igual o superior complejidad, la Armada asume la responsabilidad de la formación de pilotos tailandeses para los aviones *Harrier*.

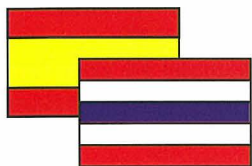
El 20 de febrero de 1997, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) aprueba el Programa de Adiestramiento propuesto por el almirante de la Flota (ALFLOT), quien nombra al comandante del Centro para la Valoración y Apoyo a la Calificación Operativa para el Combate (CEVACO), capitán de navío don Rafael Sánchez-Barriga Fernández, coordinador del Programa de Adiestramiento y Calificación Operativa, encomendándole la coordinación y desarrollo del programa.

Este programa se constituía en cuatro fases, desarrollándose las tres primeras en Ferrol, bajo la dependencia operativa del almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico (ALCANT), y una cuarta fase en Rota, bajo la dependencia del ALFLOT.

Durante la Fase I, que se desarrolló en Ferrol entre el 7 y el 18 de abril, el CEVACO llevó



Preparado para el despegue.



PROGRAMA ADM/CALOP HTMS «CHAKRI NARUEBET»



	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA	MI	JU	VI	SA	DO	LU	MA
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
ABRIL																														
MAYO																														
JUNIO																														

DEPENDENCIA ALCANT

FASE I: INSPECCIÓN
FASE II: FAMILIARIZACIÓN
FASE III: ALISTAMIENTO

(1) Tránsito a ROTA

DEPENDENCIA ALFLOT

FASE IV: CALOP

 DÍAS DE MAR

a cabo una revista de seguridad operativa y una inspección aeronaval, comprobando, tanto en puerto como en la mar, los procedimientos operativos de los diversos sistemas y la organización del buque para asegurar que la dotación pudiera navegar con seguridad.

Durante esta fase, el buque sale tres días a la mar, realizando su primera navegación nocturna. Durante los períodos de mar de esta fase se cuenta con la colaboración del patrullero *Bergantín*.

A lo largo de la Fase II (21 abril-2 mayo) se lleva a cabo la familiarización de la dotación con su buque y sistemas, tanto

en puerto como en la mar. El CEVACO desarrolla un plan integral de ejercicios encaminados a conseguir este fin, haciendo especial énfasis en las áreas de Máquinas, Seguridad Interior, Navegación, Maniobra y Vuelo. Durante esta fase se desplazan dos helicópteros *SH-60B* y *AB-212* a Ferrol y se cuenta con el apoyo de 23 hombres del Servicio de Vuelo del portaaviones *Príncipe de Asturias*, incluido su jefe de vuelo que, en colaboración con el Área de Vuelo del CEVACO, van a conducir los primeros pasos del Servicio de Vuelo del nuevo portaaviones. Así, el día 22 de abril un heli-

cóptero *AB-212* de la 3.^a Escuadrilla de Aeronaves de la Armada hace la primera toma a bordo con el buque atracado en puerto, y al día siguiente los dos helicópteros efectúan las primeras tomas en la mar. Para esta salida a la mar se cuenta con la colaboración del patrullero *Atalaya*.

Durante la Fase III (5-16 de mayo) el CEVACO desarrolla un programa completo de adiestramiento dirigido a todas las áreas del buque. Asimismo, el buque completa su alistamiento embarcando repuestos, pertrechos, víveres, combustible, etc., y última su organización. También durante esta fase la Armada

desplazó dos helicópteros *SH-60B* y *AB-212* a Ferrol para continuar con el adiestramiento básico del Servicio de Vuelo. El buque durante este período fondea de noche en la ría de Ferrol a la finalización de los ejercicios programados, y es aquí cuando se puede decir que inicia su andadura con paso resuelto. Dos fragatas, la *Extremadura* y la *Navarra*, participan del privilegio de ser los primeros escoltas en colaborar con el joven portaaviones. La Armada, con mano diestra, conduce sus primeros pasos.

Quizá fue durante esta fase cuando el CEVACO tuvo que

soportar la mayor carga de trabajo, ya que simultáneamente debió trabajar en Ferrol y Rota y adiestrar tanto al portaaviones tailandés como a la fragata *Navarra* que estaba haciendo su adiestramiento individual con apoyo del CEVACO. La Célula de Planeamiento y Programación trabajaba día y noche, los equipos de Adiestramiento y Valoración regresaban diariamente extenuados, pero el programa marchaba con paso seguro hacia delante.

Durante los días 17 y 18 de mayo el buque efectúa tránsito de Ferrol a Rota, donde queda atracado el día 18 a las 20:00 horas, produciéndose el cambio

de dependencia operativa de ALCANT a ALFLOT.

Para el tránsito se constituye una unidad operativa compuesta por el portaaviones, las fragatas *Reina Sofía* y *Navarra*, esta última con un helicóptero *SH-60B* a bordo y una UNAEMB de un helicóptero *AB-212* a bordo del HTMS *Chakri Naruebet*. El mando de la fuerza lo ostentaba el comandante del CEVACO. Durante el tránsito se desarrolló un programa de ejercicios que incluía operaciones de vuelo con los helicópteros orgánicos.

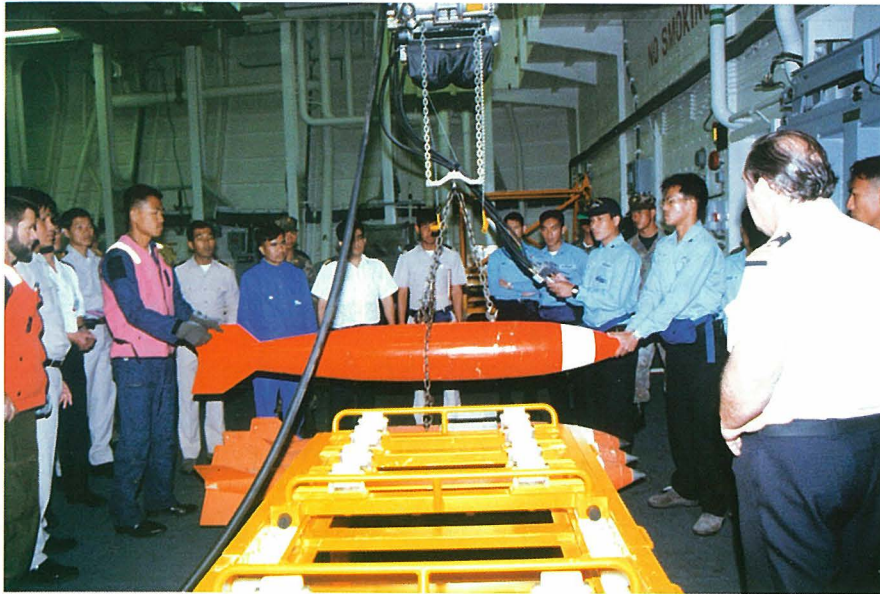
Al sur del cabo Santa María se producía el *Rendez Vous* con el portaaviones *Príncipe de*



Comandante, 2.º comandante y comandante del CEVACO.

Tránsito Ferrol-Rota con las fragatas *Reina Sofía* y *Navarra*. Operaciones de vuelo.





Municionamiento de aeronaves.

Asturias, que al regreso de los ejercicios de la OTAN *Linked Seas*, espléndido en su silueta y con una «presencia» operativa envidiable, mostraba una cubierta de vuelo, casi al completo, de aviones AV8B y helicópteros de diferentes modelos.

El *Príncipe de Asturias*, hermano mayor y anfitrión del *Chakri*, organizó una sorprendente y afectuosa acogida durante la que ambos buques navegaron uno junto a otro, siendo interpretada por la dotación del *Chakri* como su inicio en el mundo de los portaaviones.

Del 19 de mayo al 20 de junio tiene lugar en aguas de la bahía de Cádiz la Fase IV de Calificación Operativa.



Adiestramiento de sanidad.

Encuentro en la mar con el *Príncipe de Asturias*.



Objetivos de la Fase IV:

Como Fase de Adiestramiento, impulsar el conocimiento exhaustivo del buque por parte de la dotación, fomentar la actuación en equipo, elevar el rendimiento del conjunto personal y material y comprobar la adecuación de la organización adoptada.

Como Fase de Calificación Operativa (CALOP), comprobar que el buque cumple con los requisitos operativos y que la plantilla provisional es adecuada para dotarlo con plena eficacia.

A lo largo de cinco intensas semanas, el buque completa su adiestramiento, recibiendo por primera vez en cubierta los aviones AV8S, primero pilotados por españoles de la antigua 8.ª Escuadrilla y posteriormente por pilotos tailandeses. Así, el día 29 de mayo toma por primera vez el primer piloto tailandés a bordo del HTMS *Chakri Naruebet*.

Previamente, durante la primera semana de CALOP (19-23 mayo), 38 hombres del Servicio de Vuelo del HTMS *Chakri*

Naruebet embarcan en el *Príncipe de Asturias* para ser adiestrados a bordo del portaaviones español durante la calificación de pilotos de la Armada. El día 20, el primer AV8S tailandés con piloto de la misma nacionalidad toma en su portaaviones hermano *Príncipe de Asturias*.

Pero el adiestramiento del portaaviones no se interrumpe y es durante esta 1.ª semana de la Fase IV cuando efectúa su primer ejercicio de relleno de combustible en la mar, actuando como colaborador la fragata *Navarra*.

Durante la 2.ª y 3.ª semanas, el barco se centra en el adiestramiento del personal del Servicio de Vuelo, apoyados por personal del Servicio de Vuelo del *Príncipe de Asturias*, dirigidos por el Área de Vuelo del CEVACO, y poco a poco el buque comienza a «soltarse» y a operar con las aeronaves embarcadas.

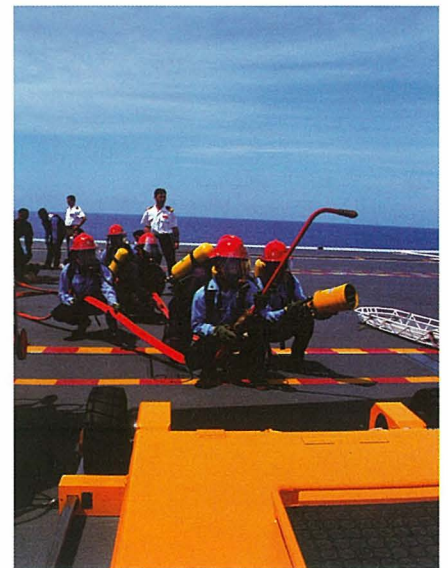
A partir de la 3.ª semana, el buque comienza a hacerlo con sus aeronaves, realizando un adiestramiento básico táctico.

Durante la 3.ª y 4.ª semanas, se vuelve a incidir en el adiestramiento de Seguridad Interior, haciéndolo extensivo al Control de Averías.

Finalmente, y con objeto de que el buque opere por primera vez como un auténtico portaaviones, con una unidad aérea a bordo, embarca el día 17 de junio un UNAEMB compuesta por dos AV8S *Harrier*, un heli-



Evacuación médica.



Emergencia en cubierta de vuelo.

¡Por fin somos portaaviones!

cóptero AB-212 y un helicóptero H-500, iniciando tránsito al mar de Alborán, cruzando por primera vez el estrecho de Gibraltar en la tarde del día 17 de junio. El día 18 efectúa operaciones aéreas en el mar de Alborán, realizando un ejercicio de defensa aérea con sus aviones AV8S y un ejercicio de control del espacio marítimo con ataque final de dos *Harrier* sobre un patrullero clasificado con hostil.



En la noche del 18 al 19, el portaaviones finaliza su Calificación Operativa cruzando el Estrecho para, en la mañana del día 19, recibir a bordo una delegación de almirantes y generales del Departamento de Defensa de Tailandia.

El 20 de junio, último día de adiestramiento, tuvo lugar una emotiva ceremonia con la dotación del *Chakri* y del CEVACO, formados en el hangar y con la



Visita del almirante de la Flota.



asistencia de familiares españoles, donde los respectivos comandantes dirigieron alocuciones en las que se reflejaban la satisfacción y el agradecimiento por los logros alcanzados y se intercambiaron algunos recuerdos. Posteriormente se organizó una espléndida recepción, mitad tailandesa mitad española, que fue amenizada con la actuación de un conjunto formado por personal de la dotación.

Así, después de 11 semanas de trabajo en conjunto, el personal del CEVACO desembarcaba. Detrás quedaban meses de planeamiento, trabajo y programación, y en el corazón de todos la satisfacción del deber cumplido y, quizá, en la boca de algunos bailaban las palabras de aquel famoso poema de Calderón: «... en buena o mala fortuna, milicia no es más que una religión de hombres honrados.»



Despedida de Ferrol.

Reflexiones del comandante del CEVACO.

Capitán de navío don Rafael Sánchez-Barriga Fernández.

DESDE mis primeros momentos como comandante del CEVACO comprendí el gran reto que suponía para la Armada el sacar adelante el adiestramiento de un portaaviones en el reducido espacio de tiempo de tres meses.

En el mes de junio del pasado año, el CEVACO, a requerimientos del ALFLOT, elaboró un primer apunte de lo que podría ser el Programa de Adiestramiento y CALOP.

Fue en el mes de noviembre cuando el CEVACO comenzó a trabajar en ese esquema básico, determinando las necesidades iniciales para acometer el adiestramiento encomendado.

Para ello se contaba con el resultado de una primera inspección efectuada por el centro al barco en el mes de septiembre de 1996.

En el mes de enero de 1997, el CEVACO efectúa una segunda inspección al buque, presentando un informe al ALFLOT, por el cual toma las primeras decisiones encaminadas a proporcionar los medios necesarios para llevar a cabo el Programa de Adiestramiento.

Es en febrero cuando el ALFLOT me nombra coordinador del programa y se encomienda al CEVACO el desarro-

llo de un plan de adiestramiento encaminado a que el buque sea capaz de navegar y operar con seguridad para después realizar su Calificación Operativa (CALOP).

Desde primeros de marzo, a la finalización de la Calificación Operativa para el Combate de dos fragatas, el centro inicia la preparación de los planes de adiestramiento para cada una de las fases.

Paralelamente, había que preparar la logística del Equipo de Adiestramiento y Valoración (CEVACO-EAV), que suponía mantener una media de 30 hombres en Ferrol a lo largo de las seis semanas, correspondientes a las Fases I, II y III, envíos de material, preparación de los vuelos logísticos, transporte y alojamiento del personal y un largo etcétera de múltiples problemas colaterales.

La primera decisión fue formar la Célula de Planeamiento y

Programación (CPP), dirigida por un capitán de corbeta e integrada por personal del Área de Armas Submarinas, fundamentalmente, por ser el área que iba a soportar menor carga de trabajo. Las funciones que se le asignan son las siguientes:

— Coordinar el desarrollo del Programa de Adiestramiento/CALOP en coordinación con las diferentes áreas.

— Auxiliar al mando en la conducción del Adiestramiento/CALOP del buque.

— Coordinar las actividades para el desarrollo del Programa del CEVACO-EAV en Ferrol y del CEVACO en Rota.

— Preparar la documentación preceptiva y notificativa para cada fase.

— Tener conocimiento previo de los mensajes a transmitir o recibidos referentes al Programa de Adiestramiento/CALOP del HTMS *Chakri Naruebet*.



La Célula de Planeamiento y Programación (CPP) se crea como Organo Asesor del Mando del CEVACO, con funciones de Planeamiento, Control y Coordinación, actuando en la mar a modo de un Estado Mayor.

— Coordinar las necesidades logísticas del CEVACO-EAV en Ferrol y del CEVACO en Rota con motivo del desarrollo del programa.

— Controlar las solicitudes logísticas del HTMS *Chakri Naruebet* y los gastos que origine.

— Coordinar las actividades necesarias del personal del Equipo de Inspección Aeronaval (EIA) de la FLOAN y del equipo perteneciente a la dotación del portaaviones *Príncipe de Asturias* con los del programa general.

— Desarrollar el programa de adiestramiento, con apoyo del CEVACO, de la fragata *Navarra*, coordinando la colaboración con el Adiestramiento/CALOP del HTMS *Chakri Naruebet*.

Recuerdo aquellos momentos de incertidumbre en los que me planteaba cómo tan sólo veinte o treinta hombres íbamos a ser capaces de controlar un barco cuya dotación estaba constituida por 452 personas, de las que muy pocos hablaban inglés y casi ninguno español.

Fue en aquellos días cuando decidimos que las órdenes en el barco dadas por los altavoces (circuito de órdenes generales) se dieran primero en tailandés y después en español. Y también fue en aquellos días cuando a mi segundo, el capitán de fragata don Ramón Peral Lezón, se le ocurrió la feliz idea de utilizar por cualquier teléfono, circuito, etc., la palabra clave

«ESPAÑOL» para solicitar hablar con personal del CEVACO. Esa palabra sería la única del idioma español de obligado conocimiento para los 452 hombres de la dotación.

Hablando con uno de mis oficiales, me comentaba cómo había enseñado a los reposteros de la cámara de oficiales tailandeses a entender «café con leche». Su satisfacción duró poco, porque un día, cuando pidió un vaso de agua, recibió la siguiente contestación: “¿Con leche...?”

Fácil es comprender ahora cómo los problemas de idioma podían inducir a errores, que en determinados casos podían haber afectado a la seguridad. El adiestramiento requería toda nuestra atención.

El desembarco en Ferrol fue el segundo gran paso. He de reconocer que la Zona Marítima del Cantábrico nos facilitó un apoyo digno de todo elogio no sólo por su acogida, sino principalmente por su eficacia y seriedad. Desde el Estado Mayor del almirante jefe de la zona, el arsenal, la ICO, el CPD, transportes, los prácticos civiles y militares y un largo etcétera, proporcionaron al CEVACO los medios necesarios para llevar a cabo su comprometida misión.

Pero, ¿cómo nos recibirían los tailandeses?, ¿qué esperaban de nosotros y hasta dónde llegaba su espíritu receptivo? Todas éstas eran preguntas que de alguna u otra forma podían condicio-

nar de manera muy importante tanto mi cometido a bordo como el de todo el CEVACO.

Mi primera entrevista con el capitán de navío Surasak Pumphuang, comandante del HTMS *Chakri Naruebet*, despejó gran parte de aquellos temores previos. La dotación del portaaviones se encontraría, en todo momento, abierta a las enseñanzas del personal del CEVACO. El horario sería nuestro horario y nuestras indicaciones serían seguidas.

Así, con una predisposición y disponibilidad difícilmente iguales, la dotación tailandesa nos recibía con los brazos abiertos, expectantes e ilusionados.

Aquello era un libro abierto para nosotros y el CEVACO comienza a escribir su historia, la historia del primer portaaviones de la Marina tailandesa.

A partir de aquí el adiestramiento sufrió los normales altibajos y mi gente, superando muchas veces el cansancio, mantuvo la presión sobre el barco que cada momento requería.

A los duros primeros días de trabajo a bordo seguían los tan necesarios *Debriefing* diarios. Así, todos los días, a eso de las 18:00 horas, los oficiales del CEVACO e ingeniero de Garantía de «BAZAN» nos reuníamos en la Sala de Juntas de la Inspección de Construcciones del Arsenal de Ferrol (ICO) para comentar el desarrollo del adiestramiento y los problemas de material y decidir las líneas de acción para el día siguiente. Fue fundamental durante este período la estrecha colaboración entre el CEVACO y «Bazán».

Implantamos la «hoja verde», que no era otra cosa que los informes del desarrollo de los ejercicios diarios, emitida por los oficiales y que se entregaba al jefe del departamento por el jefe del área, al segundo del barco por el segundo del CEVACO y que yo resumía al comandante.

Habla el 2.º comandante/coordinador del CEVACO

Capitán de fragata Peral Lezón

EL primer día de contacto con el buque se preparó una ceremonia de presentación a bordo, que tenía por objeto marcar un comienzo claro de la presencia del CEVACO a bordo y romper con la rutina diaria de los trabajos que la dotación estaba realizando a bordo; era importante que la dotación advirtiera de forma nítida que el buque comenzaba una nueva etapa y que había que ir mentalizándose de que el *Chakri* era un buque de guerra y que debía ser manejado por su propia dotación.

La ceremonia consistió en un acto en la cubierta de hangar con la dotación del buque y del CEVACO, formadas frente a frente, y la posterior presentación de oficiales y suboficiales a sus homónimos del buque, de tal manera que se facilitara una rápida toma de contacto. A partir del ese instante comenzaron a establecerse relaciones entre ambos equipos.

Han sido 11 semanas de intenso trabajo en las que hemos tenido la enorme satisfacción de ir comprobando cómo día a día la tarea se hacía más fácil por la confianza que la dotación iba depositando en nosotros a medida que los resultados y las prue-

bas se iban cumpliendo: salida a la mar, transbordo de pesos ligeros, aprovisionamiento de combustible, toma de helicópteros, de aviones, ADEX con CAP formada por pilotos tailandeses, etc. Todo ello con una gran exactitud y sin sobresaltos, de acuerdo a un plan previsto meses atrás.

El CEVACO, que se ha volcado y ha aportado toda su experiencia y potencial en este adiestramiento, que finalmente ha concluido con éxito, también ha recibido el ejemplo de una dotación disciplinada y absolutamente dispuesta, receptiva y entregada a empaparse de todo cuanto podía aprender. Eran conscientes de que en poco tiempo (tres meses) debían ser

capaces de asimilar toda la doctrina aeronaval que la Armada podía transmitirles tras más de 30 años de experiencia.

Fuimos objeto de innumerables muestras de afecto y recibimos un extraordinario y exquisito trato por parte de toda la dotación del buque. Desde el primer día pudimos observar que había una sintonía y comprensión mutua que hacía presagiar que todo iba a salir bien, como efectivamente así ha sido. En resumen, para todos nosotros el adiestramiento del *Chakri* ha sido una gran satisfacción y una gran oportunidad para hacer patria, guiando a una dotación extranjera desde sus comienzos hasta alcanzar un buen nivel de adiestramiento.



Briefing de vuelo.

Ejemplo de un Programa de Adiestramiento en tailandés (2 y 3 de junio de 1997)

ตารางการฝึก

วันจันทร์ที่ 2 มิถุนายน พ.ศ.2540

ลำดับการฝึก	เวลา	รายการ	หมายเหตุ
,02100	,0900 - 1800	เตรียมความพร้อมสำหรับการฝึก	
,02105	,0900 - 1200	ฝึกการควบคุมอากาศยาน (PRACON)	

วันอังคารที่ 3 มิถุนายน พ.ศ.2540

ลำดับการฝึก	เวลา	รายการ	หมายเหตุ
,03100	,0815	คณะ CEVACO ขึ้นเรือ	
,03105	,0830	ออกเรือ	
,03110	1000 - 1500	FLIGHT DECK CHECK - FLYEX 003 / 004 FLYEX 711 (CHA - 2 - 4 AV8 - 1 SHD(SAR))	ตารางแผนบิน บทที่ 167 LED 118,129,122
,03115	1000 - 1500	FLYEX - 712 (CHA - 1 SHD / ABS)	ELVA
,03120	1230 - 1330	ฝึกการป้องกันภัยทางอากาศ (ADEX)(CHA - 2 AV8)	LED 118,129,122
,03125	1400 - 1500	ฝึกการป้องกันภัยทางอากาศ (ADEX)(CHA - 2 AV8S)	LED 118,129,122
,03130	1430 - 1730	ฝึกการป้องกันภัยผิวน้ำ (SURFEX) (CHA - 1AMV - 1FPB)	ตามข่าว 176
,03135	1830	จอดเรือที่สมอ จุด D	
,03140	1830	คณะ CEVACO ลงเรือ	



Impresiones personales del jefe del departamento del Sistema de Combate del CEVACO

Capitán de corbeta
Piñeiro Sánchez

Servicio de vuelo y Área de vuelo del
CEVACO.
Festejo de la 1.ª toma.

CUANDO me comunicaron que a partir del mes de abril y hasta el mes de junio el CEVACO iba a llevar a cabo el adiestramiento inicial y la Calificación Operativa del recién entregado portaaviones tailandés HTMS *Chakri Naruebet*, no sabía exactamente si esto iba a suponer una «playa» o un auténtico «martirio».

Hoy, cuando hemos finalizado esta aventura, puedo afirmar que no ha sido una «playa» y tampoco exactamente un «martirio», sino una experiencia muy interesante y reconfortante.

Y ha sido reconfortante porque cuando se goza de una buena dirección con libertad de acción y con la colaboración y el

entusiasmo de una dotación dedicada plenamente a su trabajo, con una enorme ilusión y dedicación que cumple escrupulosamente todo lo que se le sugiere y que progresa incluso más de lo inicialmente previsto, es lógico que se logre esa satisfacción.

No voy a entrar a describir en este artículo los pormenores que condujeron al progreso en el nivel de adiestramiento del personal de CIC hasta más allá de lo esperado en un principio, sino a detallar los aspectos más curiosos que se dan cuando una persona convive durante más de dos meses con unas gentes con una cultura y costumbres tan diferentes a las nuestras.

Uno de los interrogantes que más me preocupaba cuando preparábamos el adiestramiento era el problema del idioma, pues se nos decía que poca gente (sólo algunos oficiales) hablaban inglés y casi nadie español. Con estas premisas, descolgar un teléfono en el *Chakri* para hablar con algún componente del CEVACO podría suponer un auténtico problema, así que se decidió emplear una palabra clave para reclamar al otro lado del teléfono a un español. La palabra clave escogida, como no podía ser de otra manera, fue «ESPAÑOL», que en poco tiempo era indefectiblemente contestada con «UN MOMENTITO» en un simpático acento tailandés.

De esta forma se fueron solucionando los problemas de comunicación, no sin la inestimable ayuda de los intérpretes, oficiales tailandeses que habían estudiado en la E. N. M. y que no sólo sabían español, sino que conocían a la perfección nuestra forma de pensar y actuar, así que, en no pocas ocasiones, se adelantaban a nuestras sugerencias y directamente las comunicaban a los interesados. Fueron, sin duda, de una gran ayuda.

La comida a bordo también supuso un desafío para una buena parte del personal del CEVACO y, en particular, para el que suscribe. Siguiendo las pautas de la cocina asiática, la comida en el *Chakri* es a base, indefectiblemente, de arroz, siempre arroz, desayuno, comida y cena. Las tres comidas básicas las sirven en platos hondos que convierten en llanos rellenándolos de arroz, y encima la variedad: carne (sobre todo de pollo), huevos, verduras... Todo ello muy condimentado, con sabores y olores muy fuertes y picantes y en el que el *curry* es el principal protagonista.

Para mí fue difícil someterme a este régimen de comidas y, aunque lo intenté, nunca llegué a acostumbrarme. Todos mis intentos finalizaban con un déficit de visitas al cuarto de baño, sin duda debido a los efectos de tanto arroz ingerido.

La pregunta obligada es cómo ellos solucionan este problema, porque está claro que lo tienen superado. La respuesta puede estar en la cantidad de agua caliente que beben, porque cuando ellos piden un vaso de agua se lo beben caliente. Este bálsamo milagroso es el que, por lo visto, les regula el funcionamiento del aparato digestivo.

Otro aspecto que me llamó la atención fue contemplar cómo el pasillo de alojamientos de cabos estaba lleno de zapatos y es que en sus costumbres está mal visto tanto usar zapatos como guardarlos en el interior de los alojamientos, así que el aspecto que ofrecían esos pasillos era, cuando menos, curioso.

Cuando conviven tanto tiempo gentes de dos culturas tan

diferentes, las costumbres de unos y otros tienden a permeabilizarse. En este intercambio, creo que ellos se han «occidentalizado» más de lo que nosotros nos hayamos «orientalizado», y así, por ejemplo, a la hora del desayuno cada vez más gente de ellos fue abandonando el arroz y sumándose a la barra de la Cámara de Oficiales a tomar el café, las galletas y el zumo.

Podría estar escribiendo páginas y páginas describiendo la multitud de anécdotas ocurridas durante todo este tiempo, anécdotas que se simultanearon con un programa de adiestramiento serio y ambicioso y que al final se ha cumplido con creces. Todo ello, el haberse divertido a la vez que se iba desarrollando un trabajo profesional que al principio suponía un reto casi imposible, hizo que, para mí, el adiestramiento del HTMS *Chakri Naruebet* haya supuesto una satisfactoria y enriquecedora experiencia, tanto desde el punto de vista personal como profesional.



Breve historia de una buena faena.



Impresiones del brigada (MNB) Sánchez Mendoza del área de navegación del CEVACO.

TODO empezó antes, mucho antes, de aquella mañana de la primavera gallega en la que por primera vez pisamos su cubierta.

En realidad fue así, pues con esto del *Chakri* llevábamos mucho tiempo. Ya por aquellos días en que nuestros hijos comenzaban el curso se extendía por el centro el bolinazo de que íbamos a hacer algo fuera de lo normal, algo especial; así ha

sido, y ya ven que hemos acabado el mismo día en el que a los niños les han dado las vacaciones, curiosa coincidencia.

En aquel ya lejano otoño todo se veía distante, algo irreal, las ideas que circulaban por las áreas, muchas de ellas abstractas, se perdían, muy pocas se «metían» en los ordenadores, las más eran escuchadas a modo de tertulia por la máquina del café.

Pero todo empezó a cambiar transcurrida la Navidad, se

acabaron los rumores, las palabras perdidas, los comentarios de uno y los chascarrillos del otro. Se empezaron a ver los primeros mensajes, se escribían los primeros borradores, todo empezaba a tener forma, las palabras ya quedaban impresas, la cosa iba en serio.

Al principio del año, un reducido grupo hizo la primera incursión en el barco, todavía en construcción en la «Bazán» ferrolana.

Llevaban la misión de ver cómo estaban las cosas para planear y preparar el adiestramiento «a la vista de lo visto».

Y los que no habíamos visto nada porque nos habíamos quedado en el centro estábamos ansiosos por el regreso de esos «valientes expedicionarios», y más ansiosos todavía porque nos pormenorizaran todo aquello que nos acercara a la realidad.

«Lo tenemos claro, aquello está que no veáis, allí no hay nada, no saben, no tienen, no, no

y más noes», la cosa parecía difícil.

Con paciencia esperamos el informe de los que habían ido, y con él llegó la tranquilidad y, dicho sea de paso los planos, los listados de material, los esquemas; el asunto cambiaba de color, ya teníamos el barco en papeles, la imaginación se vio relajada.

El volumen de trabajo empezó a ser considerable, y para tal ocasión había que crear algo especial, que coordinara todas las actuaciones del Centro.

Y así fue, se creó el C. P. P., Célula de Planeamiento y Programación, que ha estado omnipresente en todas las actuaciones, con un extraordinario volumen de trabajo, del que, dicho sea de paso, todos hemos sido destinatarios.

Todo tomaba forma, y se estudiaban hasta los más mínimos detalles: listas, relaciones, *briefings* y ejercicios, empezamos a creernos que íbamos a hacer algo importante, un reto para la Armada en general y para el centro en particular.

Efectivamente, somos el único país del mundo que construye un portaaviones para otro, que lo adiestra, y en poco tiempo lo introduce en el «mundo aeronaval».

Los días fueron pasando, todo quedó ultimado, todo listo, el resultado iba a ser el trabajo distribuido en cuatro fases, tres en Ferrol, en las que debíamos conseguir que se hicieran con el barco, y la cuarta, la del Adiestramiento/Calificación Operativa, en Rota, en la que el barco se iba a convertir en un auténtico portaaviones.

Con todo esto, el centro se trasladó a Ferrol, donde convertido en CEVACO-EAV se instaló en la ICO y comenzó a trabajar.

Pero volvamos al principio, a aquella mañana gallega cuando por primera vez tomamos contacto físico con el *Chakri*.

En el Salón de Actos de la ICO, el comandante nos dirigió las últimas palabras, que no se diferenciaron mucho de las que en otras ocasiones nos había dicho, pero que teniendo en cuenta que el barco estaba a cinco minutos a pie calaron profundamente. Había llegado la hora de la verdad, y nos dispusimos a hacer «el paseillo», a hacer una buena faena, como mínimo de ovación y vuelta al ruedo.

Embarcamos y, ambas formaciones solemnemente formadas en la cubierta de hangar, escuchábamos a los comandantes en sus alocuciones; no había sitio donde perder la vista, no había más remedio que mirarse francamente a la cara, «y qué caras»..., había tensión.

Todo el trabajo que concienzudamente habíamos preparado en Rota era analizado fugazmente, pero en profundidad, en esos breves instantes, la misión parecía difícil.

Y tan difícil, la Marina Real tailandesa, de no contar con aviación naval embarcada, pasaba de golpe a operar con aviones de despegue vertical, sin pasos intermedios. Empezar en la cima del toreo, permítaseme la comparación, sin ni siquiera antes haber sido «maletilla».

Pero todo cambió de inmediato, en el momento en el que rompimos filas y nuestras áreas y sus departamentos nos fuimos presentando, ellos extraordinariamente correctos, educados y amables nos han puesto desde el principio las cosas muy fáciles. Y lo mejor, en mi modesta opinión, «nos han creído», han creído en la experiencia del personal del centro.

Todas las sugerencias y recomendaciones del CEVACO-EAV han sido recibidas de muy buen grado, ha habido que entregárselas debidamente documentadas, pues las han asumido como doctrina, no sin antes haberles

demostrado y ellos haberse convencido de su efectividad.

El interés que han mostrado por todo aquello que desconocían, su puesta en práctica y sus resultados han hecho que al final del trabajo nos sintamos orgullosos de su colaboración y entrega.

Todo esto en lo técnico. En lo personal las cosas no han podido ser mejores, la relación ha llegado a ser estrecha.

Su preocupación por nuestro bienestar a bordo ha sido continua; su trato, exquisito.

Ha sido un placer comer sus arroces, aunque bien es cierto que nos ha costado acostumbrarnos, y el que más y el que menos se ha «ayudado de casa», qué remedio.

En los momentos en los que no estábamos «actuando» estábamos hablando de nuestras y sus costumbres, es decir, haciendo patria, hablándoles de nuestra geografía, de gastronomía, de fútbol, toros, de coches, o de mujeres, que todo hay que decirlo; el caso era hablar. ¿En qué lenguaje?, pues las más veces en inglés, otras en castellano, pues entre algunos de ellos ha habido un especial interés en aprender nuestra lengua. Hemos llegado hasta utilizar el socorrido lenguaje de los mimos, llegando a reconocer cuán sabio es el refranero español, pues efectivamente ha quedado demostrado que una imagen vale más que mil palabras.

En fin, para allá va un nuevo portaaviones, camino de sus mares, a cumplir sus misiones con eficacia. Seguro que así lo hará, pues para ello unos cuantos hombres de la Armada se han dejado horas y más horas de trabajo intenso, y eso ya empieza a dar sus frutos.

Perdóneseme la inmodestia, pero creo, aprovechando otra vez el símil taurino, que la faena ha sido de «SALIDA POR LA PUERTA GRANDE».

Experiencias del sargento 1.º (MQB) García García del área de Seguridad Interior del CEVACO.

EL adiestramiento y CALOP del HTMS *Chakri Naruebet* ha sido una de las experiencias más interesantes que me ha tocado vivir. Supuso un gran esfuerzo por parte de todos, tanto para instructores como para el personal de la dotación del buque, para superar la barrera del idioma y de los procedimientos.

Los ejercicios desarrollados en el portaaviones tailandés fueron de dificultad creciente, desde explicar lo más básico en organización de los trozos de reparaciones hasta llegar a ejercicios de grandes incendios en espacios de máquinas y pañoles, que realizaban con gran destreza. Después de los ejercicios se efectuaba un *briefing* en caliente, que consistía en dar una explicación del desarrollo del ejercicio para corregir fallos. Es curioso cómo alguna pregunta del equipo tailandés se contestaba antes de que el intérprete nos la tradujera. Esto, pienso, ha sido causa de la estrecha relación habida entre tailandeses y españoles.

Del adiestramiento del portaaviones tailandés nos queda un gran recuerdo de la experiencia vivida, del buen trato obtenido con gentes de otras latitudes y la satisfacción de haber cumplido con la misión que se nos ha encomendado.



Hacia el futuro...



Primera toma de un piloto tailandés en el *Chakri Naruebet*.

EL 1 de julio ya está aquí, y nuestros fieles «Mata-dores» son embarcados a bordo del portaaviones tailandés *Chakri Naruebet*. Efectivamente, los aviones a partir de ahora sobrevolarán otros mares.

Pero esa cierta nostalgia deja paso inmediatamente a la satisfacción que produce ver cómo la escuadrilla tailandesa se va poniendo en marcha.

Había que enseñarles a efectuar el mantenimiento «como dicen los libros», pero esto, siendo mucho, no lo es todo. Quizá lo más valioso es toda una experiencia, producto de muchos años de trabajo, que hace de nuestro personal de mantenimiento auténticos «perros viejos», capaces de transmitir una confianza a los pilotos

Los *Harrier* «*Matador*» rumbo a Tailandia

Primera toma.
Celebración en el puente.



«mayor que la que produce la firma de cien notarios». Ese espíritu quizá sea uno de los «tesoros» acuñados por los que nos precedieron en la Octava Escuadrilla, del que los últimos somos depositarios. Esperamos haber sabido transmitirlo intacto a la Marina tailandesa.

Pero, además de enseñar al personal de mantenimiento tailandés a «cuidar» los aviones, también teníamos que enseñar a sus pilotos a volarlos.

Los cuatro pilotos de la Marina tailandesa habían hecho el curso de piloto naval de reactores en Estados Unidos (igual que los pilotos de la Armada), por lo que, ya para empezar, teníamos una cierta experiencia común.

En un principio estaban sorprendidos con algunas cosas, como, por ejemplo, la densidad de tráfico aéreo en la Base de Rota; pero este problema se «arregló» con una dosis de paciencia de los instructores y otra dosis, grande, por cierto, de

comprensión, esfuerzo y espíritu positivo de los controladores de la torre.

Vuelos de instrumentos, de navegación, de formaciones, de combate aire-aire, de tiro aire-superficie son sólo algunos ejemplos de un extenso programa de adiestramiento por medio del cual hemos querido enseñar al capitán de corbeta (RTN) Piya y a los tenientes de navío (RTN) Jakara, Kiatiyut y Narong todo aquello que otros nos enseñaron a nosotros.

Efectivamente, el día 22 de mayo fue un día importante; fue la primera vez que los pilotos tailandeses «ponían» un avión

encima de la cubierta de un barco. Fue la confirmación de que se estaba cerca de conseguir un objetivo que suponía un reto apasionante. Reconozco que a los instructores de vuelo se nos hizo un «nudo en la garganta» en el momento en que el primario de vuelo del *Príncipe de Asturias* estalló en aplausos al producirse la primera toma de cada uno de los pilotos «tais».

Atrás quedaban los problemas del programa, del idioma, de adaptación o de disponibilidad de aviones; sin embargo, quedará presente en nuestra memoria el esfuerzo, la ilusión, el trabajo y el «espíritu deportivo» de un equipo, digo mal, de una «piña» formada por siete instructores de vuelo de la Armada y cuatro pilotos de la Marina tailandesa.

Teniente de navío (AVP Reactores)
Andrés DE SENDAGORTA
Mc DONNELL



Sacando avión a cubierta.



I Congreso Nacional de Enfermería Militar

TABLADA (SEVILLA)

4, 5 y 6 de febrero de 1998.

QUIERO aprovechar la oportunidad que se me brinda en las páginas de esta prestigiosa revista, para, a través de ella, tener este primer contacto con todos los oficiales de Sanidad (E. M.) que tienen el honor de formar en los cuadros de mando de Sanidad en la Armada, para desde aquí convocarles a este **I Congreso Nacional de Enfermería Militar**, que se va a desarrollar durante los días 4, 5 y 6 de febrero próximo y cuya presidencia de honor ostenta su Alteza Real el Príncipe de Asturias don Felipe de Borbón y Grecia.

Su inauguración será en la Policlínica del Aire del MAEST, en Tablada (Sevilla). El segundo día, el 5, nos trasladaremos todos los congresistas en vuelo hacia la Base Aeronaval de Rota, donde pasaremos el día visitando las instalaciones sanitarias y otras secciones de esta importante base, siendo la clausura el día 6 en el Salón de Actos del Hospital Militar «Vigil de Quiñones», de Sevilla.

De esta forma, al ser el Cuerpo Militar de Sanidad de la Defensa, participan los tres Ejércitos y nace como resultado de los diversos contactos habidos entre componentes de dicho Cuerpo e intenta, según explica en su programa, llegar a varios objetivos.

El primero de ellos servir de marco para que oficiales de este Cuerpo Militar de Sanidad tengan la oportunidad de reunirse y contar sus experiencias según los destinos donde ejercen o han ejercido sus misiones sanitarias; esta oportunidad de contactos personales durante el desarrollo del Congreso será siempre enriquecedora, sin duda alguna.

Por otra parte, aunque es de sanidad militar, no es un acto cerrado, sino que abre sus puertas al resto de profesionales de Enfermería que ejercen en la

vida civil, tengan o no relación habitual con la Sanidad Militar, como es el caso de los integrantes del 061, SAMUR, Bomberos, Policía Nacional, etc.

Sin duda, otro de los objetivos fundamentales es comenzar a crear un caldo de cultivo propio para que, siendo el primero, no sea el último, y poder pasar el testigo a otros futuros congresos que próximamente se celebren, y que aquellos compañeros encargados de organizarlos cuenten ya con esta primera experiencia para, a su vez, perfeccionarla y pulirla en todos los sentidos.

Organizar y coordinar un congreso de estas peculiares características ha sido relativa-

mente fácil por varios motivos. En primer lugar, el apoyo y facilidades que se han encontrado tanto en la Dirección de esta Policlínica, a cuyo frente se encuentra el coronel médico del Cuerpo Militar de Sanidad don Antonio Muñoz Cariñanos, y de todo el personal que forma esta pequeña gran Unidad, que han respondido con generosidad y con horas de trabajo para llevar a buen puerto la labor que nos ocupa, destacando la de nuestro particular diseñador e ilustrador don Juan Estévez Sánchez, ATS-DUE del Laboratorio de Análisis Clínicos.

A continuación, las facilidades de todo tipo dadas por el

excmo. señor general de brigada de Sanidad del Cuerpo Militar de Sanidad (médico) don José Antonio Carretero de Miguel, director del Hospital Militar «Vigil de Quiñones» de Sevilla, haciendo posible que la clausura tenga lugar en ese hospital militar de su digno mando, y a todo el personal de Enfermería del mencionado hospital, muy especialmente al comandante del Cuerpo Militar de Sanidad (E. M.) jefe de Enfermería don José Romero Gómez y a doña Carmen Gautier González, supervisora del mencionado establecimiento.

Desde estas páginas gracias a todos.

FECHA DE INAUGURACIÓN

Día 4 de febrero de 1998

Presidida por S. A. R. el Príncipe de Asturias

Lugar: Policlínica del MAEST

Miércoles, 4 de febrero

- 08:30.- Entrega de credenciales y documentación a los asistentes.
- 09:00.- Acto inaugural e introducción.
- 09:30.- 1.^a Conferencia. Coloquio.
- 11:00.- Descanso y café de trabajo.
- 11:30.- 2.^a Conferencia. Coloquio.
- 12:45.- 3.^a Conferencia. Coloquio.
- 14:00.- Comida de trabajo en el Pabellón de Oficiales de Tablada.
- 16:00.- 4.^a Conferencia. Coloquio.
- 17:00.- 5.^a Conferencia. Coloquio.
- 18:00.- 6.^a Conferencia. Coloquio.

Jueves, 5 de febrero

- 09:00.- Visita a las instalaciones de la Base Aeronaval de Rota.
Salida en vuelo desde el aeropuerto de San Pablo (zona militar).

Coordinadores de la visita:

Coronel don Antonio Muñoz Cariñanos.
Comandante don José Díaz Aguado.

HORARIO PREVISTO

- 09:30.- Llegada en vuelo. Recepción.
09:30 - 09:55.- Desayuno.
10:00 - 10:10.- Bienvenida de la autoridad que se determine.
10:20 - 11:10.- Charla informativa de las principales actividades de la base.
11:30 - 11:50.- Traslado a los Servicios Sanitarios.
11:50 - 11:50.- BOTIQUÍN. Muestra y exposición de todo el material.
(Ambulancias, aeroevacuaciones, material rescate en montaña, en mar, en zonas de difícil acceso, etc.).
12:00.- Visita a distintas dependencias.
13:30.- Almuerzo de trabajo.
16:00.- Regreso a Sevilla.

Viernes, 6 de febrero

- 09:00.- 1.^a Conferencia. Coloquio.
10:00.- 2.^a Conferencia. Coloquio.
11:00 - Descanso y café de trabajo.
12:00.- 3.^a Conferencia. Coloquio.
14:00.- Comida de trabajo en el Pabellón de Oficiales de Tablada.
16:00.- 4.^a Conferencia. Coloquio.
17:00.- Clausura del Congreso.
21:00.- Cena de Clausura en el Pabellón de Oficiales de Tablada.
Entrega de diplomas.

OBJETIVOS: Intercambio de experiencias entre los componentes de los Cuerpos Comunes de Sanidad de las FAS (E. M.) y de la enfermería civil que tenga alguna comunicación interesante que aportar (Policía Nacional, Municipal, Cuerpo de Bomberos, 061, etc.).

INVITADOS COMO CONFERENCIANTES: Aquellos componentes de las mismas (ATS-DUE, civiles y militares) que quieran desarrollar un tema de investigación, experiencia personal o de cualquier otro tipo.

INVITADOS COMO ASISTENTES: Todo el personal de Enfermería que así lo desee.

FECHA LÍMITE DE INSCRIPCIÓN: 14 de enero.

PRECIO DE LA INSCRIPCIÓN: 10.000 Ptas.

INFORMACIÓN: Secretaría del Congreso. Calle Carlos Haya, s/n. 41011 SEVILLA
Teléfono y Fax: (95) 445 59 69 y (95) 445 20 11. Ext. 2288

Imposición de Condecoraciones del Mérito Naval



EL día 17 de octubre, y en el Museo Naval, tuvo lugar la imposición de condecoraciones del Mérito Naval. El acto estuvo presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Antonio Moreno Barberá.

Don Arturo Gimeno Amiguet, magistrado del Tribunal Supremo, dio las gracias en nombre de todos los condecorados, quien con sus palabras resaltó el honor que para todos representaba la imposición de esta condecoración, que permitía, con legítimo orgullo, tener el honor de pertenecer a la entrañable Orden del Mérito Naval, lo que suponía para él además, desde su condición de paisano, participar en alguna forma de la dignidad y prestigio de que goza la Armada española, por la que ha sentido siempre especial atracción y cariño, debido a su vinculación al

Mediterráneo al nacer cerca de sus orillas, en tierras valencianas.

Resalta asimismo el privilegio que supone ostentar los colores de la Bandera española en las bandas, cintas y pasadores de sus condecoraciones. Tiene un cariñoso recuerdo para el almirante Juan José Romero Caramelo, que como jefe entonces del Estado Mayor de la Armada tuvo a bien proponer la concesión de estas condecoraciones, y al actual AJEMA por imponérselas. Asimismo tiene una especial mención para el presidente y magistrado de la Sala de lo Militar del Tribunal Supremo, sus antiguos compañeros.

A estas palabras contestó el almirante Moreno Barberá con las siguientes:

Es siempre motivo de gran satisfacción, además de una obligación del mando en el

ejercicio de sus funciones, premiar y reconocer, como dicen las RR. OO. de las Fuerzas Armadas, a sus colaboradores y subordinados en justa proporción a los méritos, trabajos, servicios o acciones distinguidos. Es también un gran placer reconocer públicamente, en este acto, a aquellas personalidades militares y civiles que se han distinguido en el servicio o adquirido méritos excepcionales relacionados con actividades propias del ámbito naval.

En nuestros buques este acto castrense extraordinario se lleva a cabo en la toldilla con una lectura de leyes penales militares, resaltando y simbolizando las dos herramientas de que dispone el mando para mantener y reforzar la disciplina, como son las sanciones y los premios. Para poder destacar y recordar el carácter marítimo de nuestra Patria, aquí, en medio de la meseta castellana, he querido continuar la tradición de celebrar este acto en el marco incomparable del Museo Naval, para que la gran doctora que es la Historia esté presente, y aunque el acto sea más sencillo, casi familiar, no pierda su profundo significado militar y marinero.

Pertenece a una Institución cuyas raíces y valores se han ido profundizando con el paso de los siglos, quedando un poso muy valioso, que son nuestras tradiciones, usos y costumbres. Pues bien, uno de sus testimonios más representativos es esta Cruz de la Orden del Mérito Naval que hoy lucís en vuestro pecho, y que tiene más de un siglo y cuarto de antigüedad, pues fue instituida en 1866.

Las recompensas premian y agradecen públicamente no sólo las actuaciones destacadas y los méritos contraídos, sino también quieren hacer justicia con aquellos que a través de la dedicación cotidiana que exige el cumplimiento del deber, el entusiasmo, la entrega desinteresada y el amor a la Armada, sólo buscan la íntima satisfacción del deber cumplido y son ejemplo continuado para el resto de los compañeros.

Sé que son muchos los que merecerían ser condecorados. Sin embargo, la rigurosa normativa y el sistema de cupos hace que no se pueda recompensar a todo el que se lo mere-



ce. Y como, por otro lado, la gran mayoría del personal de la Armada trabaja calladamente y de forma eficaz y desinteresada, resulta especialmente difícil seleccionar a unos pocos para que sus méritos sean reconocidos públicamente.

No me gustaría finalizar sin destacar que los hoy condecorados, militares y civiles, habéis adquirido una nueva responsabilidad, ya que con vuestro cariño a la Armada, ejemplar conducta y trabajo, debéis demostrar que no sólo fuisteis acreedores a esta recompensa, sino, lo más importante, que seguís siéndolo.

En nombre de la Armada, que tengo el honor de mandar, mi felicitación a los que hoy entran a formar parte de la Orden del Mérito Naval y mi agradecimiento y reconocimiento a todos los demás, porque con vuestra presencia dais testimonio de la lealtad y cariño que profesáis a nuestra querida Institución.

Muchas gracias.

Desde éstas páginas queremos hacer llegar nuestra más cordial enhorabuena a todos los condecorados.



VIAJE FIN DE CURSO DE LA PROMOCIÓN XLIV DE LA E. G. N.

ENTRE los días 14 y 20 de junio, los alumnos de la Promoción XLIV de la Escuela de Guerra Naval han realizado un viaje de trabajo y fin de curso a Bruselas.

La expedición, presidida por el vicealmirante director, don Luis Roca Ramírez, partió de Madrid el día 14. Durante el domingo 15 se aprovechó para realizar el componente turístico del viaje con una visita cultural a la ciudad de Brujas.

El día 16, en la sede en Bélgica de la Comisión Europea, tuvieron lugar cuatro conferencias relativas a la Conferencia Intergubernamental de Amsterdam, el Euro, la Política Industrial y de Defensa Comunitaria y los Fondos Estructurales en España.

El día 17 se visitó por la mañana el Cuartel General de la OTAN, donde los oficiales destinados en la representación militar española efectuaron una exposición sobre diferentes temas de actualidad en la Alianza: el «*Long Term Study* y Ampliación de la Alianza», el «Concepto *Combined Joint Task Force* (CJTF)», las «Relaciones entre OTAN y Rusia», y la «Participación española en la Alianza». Para finalizar, el MILREP español, vicealmirante don José Poblaciones Porta, presidió un turno de preguntas sobre las confe-

rencias pronunciadas y temas relativos a ellas.

En la tarde del mismo día se asistió al Cuartel General de la UEO para visitar la Célula de Planeamiento, actualmente dirigida por el almirante don Rafael de Morales Romero. La presentación de las actividades y organización de la célula estuvo presidida por el almirante don Jorge Fuentes, representante permanente de España en la UEO, que posteriormente ofreció una recepción en su domicilio a todos los integrantes del curso.

El día 18, por la mañana, se visitaron las instalaciones de la Base Naval de Zeebrugge, la fragata *Wandelaar* y el cazaminas *Lobelia* y, tras una comida ofrecida por la Marina belga, por la tarde se visitó la Escuela Belga-Holandesa de Guerra de Minas, en Ostende.

El día 19 se asistió a una visita al Cuartel General de SHAPE (*Supreme Headquarters Allied Powers Europe*) en la ciudad de Mons, donde se recibieron dos conferencias impartidas por el personal del Estado Mayor y se participó en un panel presidido por el vicealmirante italiano Luigi Lillo, segundo jefe de Estado Mayor.

El día 20 se dio por finalizado el viaje con el regreso a España.

A. P. P.

ENTREGA DE DIPLOMAS A LA PROMOCIÓN XLIV DE LA E. G. N.

EL día 3 de julio tuvo lugar en la Escuela de Guerra Naval de Madrid el acto de entrega de los Diplomas de Guerra Naval a los integrantes de la Promoción XLIV.

El acto fue presidido por S. M. el Rey (q. D. g.), al que acompañaban el ministro de Defensa, don Eduardo Serra; el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Antonio Moreno Barberá, y otras autoridades del Ministerio de Defensa y la Armada.

El director de la Escuela de Guerra, vicealmirante don Luis Roca Ramírez, impartió la última lección del curso, destacando la importancia de la estrategia conjunta e histórica de las naciones marítimas. Exhortó a los oficiales diplomados a la continua entrega y dedicación al empleo de la fuerza naval con generosidad, confianza e ilusión.

Su Majestad el Rey entregó el diploma a los oficiales del curso, entre los que se encontraban cinco integrantes de las naciones amigas de Brasil, Corea del Sur, Estados Unidos, Marruecos y Uruguay. Asimismo, impuso al número uno de la promoción, capitán de corbeta don Ignacio Horcada Rubio, la Cruz al Mérito Naval.

Finalizado el acto, se sirvió un cóctel en los jardines de la Escuela y los nuevos diplomados se fotografiaron con S. M. el Rey.

A. P. P.

La primera **UNAEMB** múltiple en el portaaeronaves tailandés *Chakri Naruebet*

EL pasado 17 de junio y durante tres días embarcó la primera UNAEMB múltiple en el HTMS *Chakri Naruebet* en aguas del golfo de Cádiz como colofón de su calificación operativa que tan esmeradamente la CEVACO ha llevado a cabo. Dicha UNAEMB (Unidad Aérea Embarcada), bajo el mando del capitán de corbeta Flethes Serrano, estaba compuesta por un helicóptero *AB-212* de la Tercera Escuadrilla y un *Huges 500* de la Sexta Escuadrilla de forma permanente, que junto con dos *Harrier AV8S* cedidos ya a la



Operaciones de repostaje en cubierta de vuelo a un *Huges 500*.





Reunión previa a los vuelos en la sala de *briefing*.

A parte de los ejercicios operativos, se aprovechó cada vuelo para adiestrar tanto al personal de cubierta de vuelo (movimiento y arrastre, combustible, CI, etc.) como al personal del primario o torre de control y controladores aéreos del CTA, efectuando comprobaciones de los diversos equipos con aproximaciones TACAN y aproxima-

Real Armada tailandesa compartieron a bordo operaciones múltiples de vuelo.

La calificación se llevó a cabo en aguas de Alborán con diversos ejercicios, entre otros, uno antiaéreo, un SURFEX-STRIKE sobre un patrullero y un FLYEX terminado el día 19 con una demostración aérea ante las autoridades tailandesas.



El capitán de corbeta Flethes explicando una misión operativa.



ciones radar de precisión, a plena satisfacción. A decir verdad, la cubierta de vuelo no nos era del todo desconocida, no sólo porque es gemela a la de nuestro *Príncipe* (con alguna pequeña variación y con un punto de toma menos en babor), sino porque en las semanas anteriores, tanto en Ferrol como en Cádiz y sus tránsitos, diversos aviones y helicópteros de la Flotilla de Aeronaves habían

Deleitando un plato típico... con arroz, en la cámara de oficiales.

แผนปฏิบัติการการบิน (ส. H-500)
FLIGHT SCHEDULE ๕๖ SQ 19 JUN 1997

เวลาขึ้น (ETD)	เวลาลง (ETA)	นามเรียกขาน (HELO)	นักบินที่ 1 (PILOT)	นักบินที่ 2 (COP)	ภารกิจ (MISSION)	น้ำมัน (FUEL)	หมายเหตุ RMK
1305	TBA .MA	ARGO-15	ENS.DIEZ DE RIVERA	LT.IG.SUAREZ	FERRY ROTA	FULL UP	(1)

(1) RETURN TO ROTA

หมายเหตุ (NOTE) : บรรยายสรุปเวลา 1130 ที่ห้องบรรยายสรุปการบิน (BRIEFING AT 11:30 BRIEF ROOM)

SAILING AT SEA

OPS. OFFICER

LT.IG. SUAREZ RODRIGUEZ



Formato de plan de vuelo de a bordo

realizado calificaciones previas sobre su cubierta. Ni siquiera nos sorprendió el «inglés oriental» con que la torre nos recibía, sino que nuestras sorpresas derivaron de la convivencia cotidiana y del devenir diario de a bordo: nos sorprendió en la cubierta del hangar una puerta siempre abierta que daba paso al Salón del Trono, donde había un pequeño Buda a modo de «capilla»; nos sorprendió que los ordenadores del barco tuvieran grafía doble con escritura occidental y tailandesa que a más de uno le

costó una noche de pesadilla para poder transcribir el plan de vuelo, o que el arroz con pollo fuera nuestro *Sowat di tonchau* o «Buenos días» del desayuno (ese arroz que ya no nos abandonaría en ninguna de las comidas del día en todas sus formas, presentaciones y colores).

En definitiva, mucha amabilidad y generosidad mostrada por esta dotación que se desvivió hasta en los detalles más insignificantes para que nuestra estancia fuera lo más cómoda posible (más de uno agradeció que las

comidas para los españoles tuvieran menos picante del usual) y que terminó con una gran fiesta de despedida en la que las dos culturas, tailandesa y española, se mezclaron de forma singular. Intercambios de regalos y direcciones, promesas de amistad para siempre. Desde España os enviamos un fuerte *Cob Cum Crab* o «Gracias» a tanta amabilidad.

Alejandro SUÁREZ RODRÍGUEZ

Alférez de navío
Flotilla de Aeronaves



LXIX CRUCERO DE INSTRUCCION ELCANO 1998



Buques para una Nueva Era



Nuestra convicción de que el futuro pasa por la innovación, nos ha llevado a proyectar los buques del siglo veintiuno.



Bazan

Le mostramos el futuro