

NÚMERO 86/1998



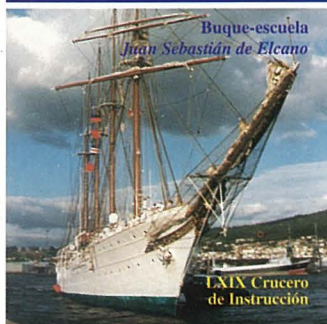
CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

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

*Buque-escuela
Juan Sebastián de Elcano*

**LXIX Crucero
de Instrucción**





PORTADA:
**Buque-escuela
Juan Sebastián de Elcano**



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCIÓN

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID (España)

NIPO: 076-98-008-8

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 FELICITACIÓN DE NAVIDAD
DEL COMANDANTE
GENERAL DE LA
INFANTERÍA DE MARINA

2 ENTREGA DE LA INSIGNIA
DE «GRAND OFFICIER
D'ORDRE NATIONAL DU
MÉRITE» AL ALMIRANTE
DE LA FLOTA

4 CAZAMINAS ESPAÑOL
SEGURA

FUERZA DE MEDIDAS
CONTRA MINAS

1.ª ESCUADRILLA DE
DRAGAMINAS: BUQUES
PARA EL RECUERDO

ESTANCIA EN
DRAGAMINAS

OVAD

TOQUE DE ASAMBLEA
PARA UN PROYECTO

UN CONSEJO...



19 UN PREMIO A LAS
VIRTUDES MILITARES

22 SOCIEDAD ESTATAL DE
SALVAMENTO Y
SEGURIDAD MARÍTIMA Y
EL PLAN DE SALVAMENTO
1998-2001

28 INFANTES DE MARINA DE
HACE 30 AÑOS,
SE DAN CITA EN
SAN FERNANDO

29 LA AYUDANTÍA MAYOR
DEL CUARTEL GENERAL
DE LA ARMADA

34 LA OFRENDA DEL MAR EN
PANXÓN

39 LA SANIDAD NAVAL MIRA
AL FUTURO

TRES EFEMÉRIDES
IMPORTANTES PARA LA
SANIDAD NAVAL

LABOR ASISTENCIAL EN
SANIDAD DE LA ARMADA

LA LOGÍSTICA SANITARIA
NAVAL

ENTREVISTAMOS A UN
MÉDICO DE LA
ARMADA

IMPRESIONES DE LAS
TENIENTES MÉDICOS
EMBARCADAS

LA SANIDAD NAVAL DEL
FUTURO

51 EL SOLDADO DE PLOMO:
ALGO MÁS QUE UN
PASATIEMPO

54 ESCUELA MILITAR DE
SANIDAD

61 ACTIVIDADES
DESARROLLADAS
EN LA ESCUELA NAVAL
MILITAR



“EL almirante jefe del Estado Mayor de la Armada ha considerado oportuno que en este nuestro Boletín, y con ocasión de las fiestas navideñas, felicite las Pascuas a todos los que bajo el Botón de Ancla constituimos la gran familia que es la Armada.”

Podría pensarse que el final de año es un buen motivo para acercar los deseos a las realidades y, ciertamente, ambas palabras deben estar presentes en nuestras mentes, pero, una vez más, a pesar de posibles sinsabores y satisfacciones, debemos recordar que sólo con un optimismo basado en una realidad ilusionante podremos alcanzar metas que, a pesar de las circunstancias, hacen que los hombres y mujeres de la Armada sientan la satisfacción del buen hacer, y que los hitos alcanzados por donde hemos navegado en este año sean un canto a la esperanza para un futuro prometedor.

En estas fechas, y desde la mar, medio en el que vivimos, a menudo miramos hacia las estrellas, y pedimos con ilusión que el nuevo año sea venturoso para nuestras familias, y para todo lo que nos circunda.

Soy hombre, y todo lo que de él viene me interesa. Es por ello que quisiera expresar de forma cálida todo lo que estas fechas representan: armonía, entrega, dedicación, lealtad, y sobre todo, amor. Desde lo más profundo de mi ser y con toda humildad pido que en los momentos difíciles venideros tengamos vientos bonancibles, vientos que lleven a nuestra nave «la Armada» al puerto que merecemos y que históricamente nos pertenece.

Como comandante general de la Infantería de Marina, y en el marco de nuestra Armada, deseo explícitamente dedicar unas líneas a los hombres y mujeres que vestimos de franja. A los nostálgicos que opinan que todo tiempo pasado fue mejor les diría que quizás olviden que ello no indica que antes sucedieran cosas menos malas, sino que —felizmente— la gente las echa en el olvido. No debemos perder ni un ápice de nuestra identidad, manteniéndonos fieles a nuestro pasado, pero decididos y confiados en el futuro que este proceloso mar que es la vida nos deparará, y que nos obliga permanentemente a adaptarnos a las circunstancias que la realidad impone. Nosotros, los Infantes de Marina, continuaremos con nuestras características y peculiaridades que han hecho que nuestro Cuerpo, lleno de fe y esperanza, sea capaz de relucir en el piélago del universo naval como una verdadera estrella.

Por ello, con la mente lúcida y alegre, en la voluntad de transmitir un mensaje de paz, amor y entusiasmo ante el futuro, me cabe la responsabilidad y el honor de desear a toda la Armada muy Felices Pascuas y un Próspero Año Nuevo.



ENTREGA DE LA INSIGNIA DE «GRAND OFFICIER D'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE» AL ALMIRANTE DE LA FLOTA

EN el mes de septiembre pasado tuvo lugar, en la Residencia del embajador de Francia en nuestro país, Patrick Leclercq, la ceremonia de imposición de la Cruz y Placa de «Grand Officier d'Ordre National du Mérite» al almirante de la Flota, don Manuel Acedo Manteola.

Dentro de un ambiente marcado por la amistad y el compañerismo, el embajador de Francia en España pronunció unas palabras de salutación a los asistentes al acto, entre los que se encontraban altas autoridades de la Defensa de nuestro país, así como los jefes de Estado Mayor

de ambas naciones, el almirante Moreno y el almirante Lefebvre, cuya visita a su homólogo español hizo coincidir intencionadamente con esta ceremonia. A todos ellos se refirió cuando dijo:

«Estas presencias ilustran la calidad del diálogo y de la cooperación entre nuestros dos países, en el campo de la Defensa, que es, por excelencia, el de la confianza mutua y el de la solidaridad».

A lo largo de su intervención, el embajador francés en España puso de relieve los lazos de unión entre los dos Pueblos:

«Os remito mis más vivas felicitaciones por esta alta distinción, que testimonia el aprecio sentido por las Autoridades francesas por vuestra contribución a la cooperación franco-española en el campo de la Defensa, principalmente en el marco de EUROMARFOR y, más ampliamente, en el de la UEO».

(Patrick Leclercq)

«... ninguna manifestación podría simbolizar mejor la fuerza de nuestros lazos en el presente, cuando España y Francia se afirman, cada día más, como grandes compañeros, tanto en el plano bilateral como a nivel de la construcción europea y en relación a los temas internacionales. Nuestros dos países son los únicos en Europa que tienen en común el ser, a la vez, mediterráneos y atlánticos, lo que destaca las responsabilidades específicas de nuestras Armadas; partiendo de una visión idéntica de lo que debe representar Europa en el mundo; es decir, de lo que puede y debe ser su contribución, tanto a la paz y a la seguridad como al desarrollo y al equilibrio general».

Más adelante se refirió a los numerosos puntos de contacto y cooperación entre ambas Marinas:

«Cooperar no significa imponer un modelo ni uniformar las formas de ser o de hacer, sino comprender las diferencias, tenerlas en cuenta y sacar provecho de ellas dentro de un espíritu complementario».



El señor Leclercq pasó seguidamente a reseñar los hitos más significativos en la carrera profesional del almirante Acedo Manteola:

«... habéis sido, almirante, el testimonio privilegiado de una evolución muy positiva... pero, lo que es aún más, habéis sido un actor importante, como lo confirman las altas responsabilidades que os han sido confiadas a medida que habéis ido ascendiendo en grado y jerarquía... Habéis pasado por todos los tipos de buques: desde el dragaminas al remolcador, del destructor al escolta, de la caldera de carbón a las técnicas más avanzadas... Está vuestra contribución enfocada, en el período reciente, a reforzar la identidad europea de seguridad y de defensa... Estoy convencido de que los jefes de Estado Mayor de nuestras Armadas aquí presentes, que se vuelven a encontrar hoy, contrastan a través de sus conversaciones las muchas coincidencias que nos unen, y que deben alentarnos a trabajar de manera más próxima y solidaria en el plano bilateral y a nivel europeo. Por tradición, nuestros dos países mantienen una fuerte idea de lo que puede ser la contribución de Europa al mundo; y la Armada es considerada uno de los instrumentos privilegiados y más prestigiosos para sostenerla».

El señor Patrick Leclercq terminó su discurso con unas

sentidas palabras dirigidas a la persona del almirante Acedo:

«La alta distinción que voy a tener el honor de imponer al almirante que sienten las más altas autoridades francesas hacia un marino de excepción que, en su fidelidad prioritaria y legítima a los intereses de su País, ha sabido comprender que aquéllos estaban bien servidos a través de una cooperación reforzada a nivel europeo, lo que significa vínculos siempre más estrechos con Francia y su Marina».

A continuación, el almirante Acedo Manteola se dirigió al Excmo. Sr. embajador de Francia en España y a todas las autoridades e invitados allí congregados, agradeciendo esta condecoración:

«... si geográfica, histórica, cultural e institucionalmente nuestra mutua relación se ve avalada, quisiera manifestar que se podría decir lo mismo en el terreno personal. A lo largo de mi carrera militar, he tenido la suerte de poder establecer una relación con el

pueblo francés y sus Fuerzas Armadas. Hace ahora algunos años, en 1964, tuve el honor de asistir a un importante curso, que me reportó mucha ayuda para mi carrera, en el CIRO (Centre Interarmés de Recherches Operationnelles), sobre Matemáticas Superiores e Informática, estableciendo así una estrecha relación con muchos compañeros franceses, que a lo largo de mi carrera se ha mantenido y profundizado a pesar del tiempo transcurrido. Mis esperanzas se centran ahora en que este reconocimiento hacia mi persona lo sea también hacia la Flota y la Armada española, a la cual sirvo con estímulo por un futuro próspero lleno de entendimiento entre nuestras Armadas, ciudadanos y Naciones».

Por último, el almirante Acedo finalizó su intervención diciendo:

«Quisiera terminar de exponer mis sentimientos reiterando mi agradecimiento al Gobierno y a la Marina Nacional, en las personas de S. E. el embajador de Francia en España y el jefe de Estado Mayor de la Marina francesa, insistiendo en la importancia que representa esta condecoración, que guardaré en mi corazón entre mis inolvidables y apreciados recuerdos».

C. JÁUREGUI

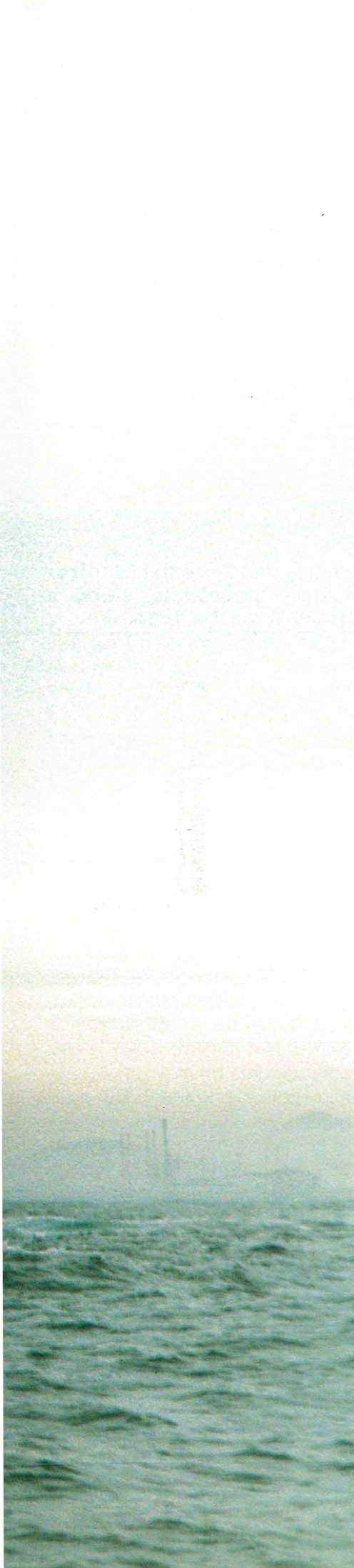


Cazaminas español

Segura



El nuevo cazaminas español permitirá a la Escuadrilla MCM acceder a las tecnologías y tácticas de vanguardia, superando las limitaciones que presentan los obsoletos medios en servicio hasta ahora.



EL *Segura*, botado recientemente en Cartagena, es un modelo de desarrollo nacional situado entre los mejores buques MCM disponibles hoy en el mercado.

La factoría de la Empresa Nacional Bazán en Cartagena fue escenario el pasado día 25 de julio de la botadura del cazaminas M-31 *Segura*. El buque, amadrinado por doña Nieves Albarracín, esposa del anterior Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Juan José Romero, es el primero de los cuatro de este tipo —*Segura*, *Sella*, *Tambre* y *Turia*— que se incorporarán a la Armada, según la previsión de contrato, en mayo de 1998 y 1999 y enero y septiembre del año 2000, respectivamente.

Estos buques avanzados, de concepción nacional, harán posible la sustitución, al menos parcial, de los antiguos y obsoletos medios contra minas de procedencia norteamericana hasta ahora disponibles en la Armada. La necesidad de este cambio comenzó a plantearse a comienzos de los años ochenta, cuando tanto los cuatro cazaminas oceánicos de la clase *Agile* puestos en servicio entre 1953 y 1954, como los ocho dragaminas costeros de tipo *Bluebird*, construidos entre el 53 y el 59, entraron en la fase final de su ciclo operativo.

En 1984 se puso en marcha un plan de prolongación de vida de los «patitos» que les permitiera servir hasta los años 90. A la par se comenzó a estudiar su sustitución por un modelo de cazaminas moderno —tercera generación— desarrollado básicamente a partir de una tecnología extranjera experimentada que posibilitara a la industria naval española acceder al campo de MCM más avanzado.

Esta plataforma podría además servir como base para desarrollar posteriormente un dragaminas.

Entre los diversos candidatos considerados figuraban el alemán tipo *Troika*, el *Lerici-2* italiano, el *Tripartite* franco-belga-holandés y el SRMH *Sandown* inglés.

En la segunda mitad de los años 80 las preferencias para el nuevo Cazaminas Español (CME) se inclinaron hacia las tecnologías inglesa e italiana, dado el precio y la complejidad de las otras alternativas y la fácil adaptación de los elegidos a los requerimientos de la Armada. En mayo de 1987 la Empresa Nacional Bazán recibió la petición de realizar el estudio de viabilidad analizando las citadas opciones.

Razones comerciales, como la prohibición de venta a terceros por parte italiana, y técnicas, decantaron en 1988 al Ministerio de Defensa por la solución del astillero inglés Vosper Thornycroft, iniciándose la definición del proyecto, concluida en julio de 1991. El 14 de mayo de 1993, con un año de retraso sobre lo previsto debido a la fuerte disminución de los presupuestos de Defensa, fue dada la Orden de Ejecución de una serie de cuatro unidades. Para el futuro queda la posibilidad de construcción de una segunda serie similar, ya que inicialmente se había hablado de obtener ocho cazaminas.

En octubre de 1996, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada asignó los nombres citados a los buques, continuando la tradición de otorgar a los MCM denominaciones de ríos. El prototipo M-31 llevará el de *Segura*, anteriormente usado por el dragaminas DM-6 botado en Cartagena en 1948, en honor a la región murciana.

La construcción del CME ha exigido el desarrollo de nuevas infraestructuras, inéditas en España, como el Taller de Fibra montado en una antigua grada.

Desarrollo

PARALELAMENTE a este proceso, y debido a la gran cantidad de innovaciones tecnológicas que suponía el programa, la Factoría Bazán de Cartagena, designada para realizarlo, afrontó un intenso proceso de adaptación de instalaciones y formación de personal.

Ello se debía a que los cazaminas, entre otros aspectos sobresalientes, son las primeras unidades de gran porte construidas en España con monocasco de poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV). Esta tecnología, que garantiza el amagnetismo, ligereza y resistencia de los buques, ha exigido construir en una antigua grada un taller cerrado específico, dotado con un molde para laminar los cascos y una estación de medición y tratamiento magnéticos. Ello ha supuesto una inversión de 1.500 millones de pesetas, en gran parte aportados por la Comunidad Autónoma de Murcia, en virtud de un acuerdo firmado con Bazán en 1992.

Para la formación del personal en las técnicas PRFV y desarrollo del proyecto, se firmaron acuerdos de colaboración con diversos organismos e instituciones europeas. Así, por ejemplo, se ha creado una Escuela de Laminadores con la asistencia de la Dirección de Construcciones Navales (DCN) francesa. Tras una primera fase de instrucción de la Oficina Técnica, ésta abordó el desarrollo del proyecto, iniciándose a finales de 1993 la construcción del molde. A principios de 1995 fueron



concluidas las instalaciones, iniciándose en julio de dicho año la laminación del casco del primer cazaminas.

En su conjunto, la construcción de los cazaminas se ha abordado buscando obtener un buque de alta calidad, que pudiera elaborarse en un plazo breve y a un coste moderado. Para ello se ha trabajado en base a una ingeniería apoyada en soluciones probadas, delineada en detalle mediante uso extensivo del procedimiento informático CAD y empleo de sistema de construcción modular integrada, a partir de una formación del personal y adaptación de las infraestructuras a las nuevas tecnologías. Todo ello complementado con la ejecución de ensayos y comprobación de hipótesis de diseño durante la construcción del buque prototipo.

Seguro, cómodo y eficaz

EL nuevo cazaminas español tiene como cometido principal la detección, clasificación, localización, identificación y neutralización de minas de fondo y orínque, para mantener libres los accesos a puertos y derrotas costeras. Secundaria-

mente puede guiar a otros buques por canales libres a través de zonas minadas.

Su plataforma está basada sustancialmente en el *Sandown*, en servicio en el Reino Unido y Arabia Saudí, aunque es algo más grande (550 toneladas de desplazamiento y 54 metros de eslora frente a 485 y 52,5 del inglés) y presenta importantes modificaciones que le convierten en un buque singular, tecnológicamente más avanzado.

El CME ha sido diseñado en especial para tener una gran capacidad de autoprotección, (muy bajas firmas acústica, magnética, de presión y radárica, y resistencia al choque por explosión submarina) y un magnífico comportamiento en la mar (gran maniobrabilidad, estabilidad, facilidad para mantenerse a proa y baja resistencia a la marcha), lo que asegura buenas condiciones de vida y trabajo a la dotación de 40 personas y permite la detección de minas con mares de hasta fuerza 5.

Con una manga de 10,7 metros, puntal de 5,50, tiene una disposición general en la que se agrupan los espacios de uso similar a fin de simplificar cableados y servicios. El buque está dividido longitudinalmente

por ocho mamparos estancos transversales, dos de ellos retardadores de fuego. En vertical cuenta con cuatro niveles, dos de ellos en la superestructura. La habilitación se sitúa en el centro para mejorar la confortabilidad, estando previsto el posible embarco de personal femenino. A proa de la cubierta principal se encuentran los locales operativos, mientras que a popa se han colocado los espacios de maquinaria, especialmente diseñados para minimizar el ruido submarino.

La maniobra para manejo de los ROV (Remote Observer Vehicle) y servicios de apoyo a buceadores se han dispuesto en el extremo de popa, donde existen dos grúas.

Con una autonomía de 2.000 millas, velocidad máxima de 14 nudos y de 7 para caza de minas, el CME dispone de dos módulos de propulsión, cada uno con un motor diésel MTU&V 396 de 560 Kw para crucero y otro eléctrico silencioso de 125 Kw para operaciones. Cada módulo está montado sobre soportes elásticos, y acciona un propulsor cicloidal Voith-Schneider de cinco palas que proporciona empuje en cualquier dirección. La maniobrabilidad se incrementa además con dos hélices transversales a proa.

La planta eléctrica está formada por tres grupos diésel-alternador de 270 Kw a 440 V,

El desarrollo y construcción del CME ha supuesto la incorporación de tecnologías de vanguardia muy innovadoras a la factoría cartagenera de Bazán.



uno para fuerza y alumbrado, otro para propulsión y un tercero de reserva.

El buque incluye además sistemas Centralizado de Control —pudiéndose seleccionar entre modo directo, automático o por posicionamiento dinámico con asistencia manual con «joystick»—, Desmagnetización o NBQ, entre otros habituales.

Sistema de Combate

CONCEPTUALMENTE un cazaminas es un buque desarrollado para localizar minas e inutilizarlas por acción directa. Por ello se caracteriza por exigir unas condiciones especiales de plataforma —maniobrabilidad, resistencia y bajas firmas—, ya comentadas en referencia al CME, y unos equipos específicos muy precisos de detección (SONAR) y neutralización (vehículos sub-

marinos de control remoto), así como un Sistema de Combate que permita la integración de estos elementos y una navegación muy precisa a baja velocidad.

La necesidad de hacer frente a minas cada vez más complejas ha llevado a desarrollar y seleccionar para el CME, en paralelo a la plataforma, un sistema tecnológicamente muy avanzado y capaz. La participación de la industria nacional en el mismo ha constituido un hito fundamental para consagrar su capacidad como sistemista naval.

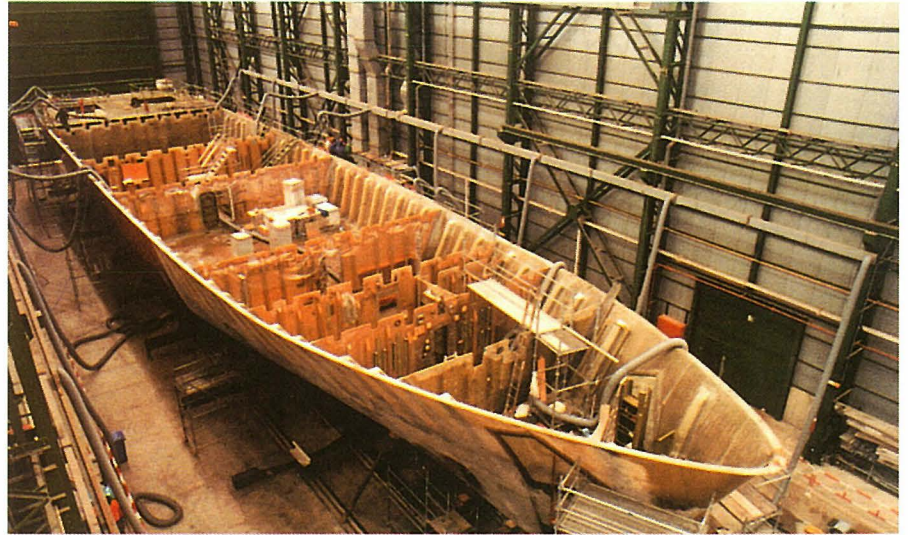
La Armada contrató en julio de 1993 con la Fábrica de Artillería de Bazán (FABA) la integración del Sistema de Combate y el suministro, entre 1997 y 1999, de cinco sistemas de Mando y Control, cuatro para los buques y otro para un futuro Centro de Guerra de Minas. Estos programas se afrontaron con un aporte de tecnología inicial derivado de un acuerdo con la firma inglesa GEC-Marconi.

Paralelamente, se realizó la selección del sonar de profundidad variable de detección y



El cazaminas español es un buque MCM de tercera generación de desarrollo avanzado tanto en plataforma como en Sistema de Combate.

El *Segura* es el primer buque de gran porte construido en España mediante sistema monocasco de poliéster reforzado con fibra de vidrio.



clasificación, considerándose como opciones el 2093 de GEC-Marconi y el ANSQQ 32 code-sarrollado por Raytheon —detección— y Thomsom —clasificación—, similar al empleado por los cazaminas de Estados Unidos. En junio de 1994 fue contratado este último sistema, acordándose compensaciones por valor superior al cien por cien que incluyen transferencia de tecnología para desarrollo de bancos de pruebas y simuladores, parte de la fabricación y capacitación total para su mantenimiento por parte de ENOSA y SAES. Los sensores de este SONAR se encuentran en un cuerpo remolcado que puede desplegarse a más de 200 metros o actuar como SONAR de casco, funcionando también en barrido lateral.

Por lo que respecta al Vehículo de Control Remoto (ROV), encargado de identificar y neutralizar minas hasta 300 metros de profundidad, en 1995 fue elegido y contratado el Pluto Plus, que se fabricará en España por SAES bajo licencia de la suiza Gayrobot. A este programa optaron inicialmente cuatro sistemas, estudiándose en el 94 una lista corta en que estaban el seleccionado y el PAP 104 Mk5, similar al empleado en los *Sandown*.

El Sistema de Combate es totalmente integrado y puede recoger y archivar datos para su uso posterior, así como localizar, clasificar, identificar y destruir minas de todo tipo. Está configurado en base al SONAR y las dos unidades ROV, así como los

sistemas C2, Integrado de Navegación, Apoyo a Buceadores y una ametralladora de 20 mm para neutralización en superficie.

El planeamiento, ejecución, evaluación, registro y generación de informes en las Operaciones del buque es asumido por el Sistema de Mando y Control modular integrado. Éste coordina todos los demás elementos de cuya información se nutre. Está conformado por tres consolas tácticas multifunción, una Unidad de Distribución de Datos Buque/Procesador de Navega-

ción (UDDB/PN) y un bus de datos en red Ethernet redundante, todos ellos de baja firma magnética y alta resistencia de choque.

El software para el Sistema es totalmente nuevo, diseñado y desarrollado por FABA empleando las últimas herramientas disponibles y siguiendo la metodología del Pentágono.

Eduardo MEDINA

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES



- Eslora	54 m
- Manga	10,70 m
- Puntal	5,50 m
- Desplazamiento	550 T
- Velocidad máxima	14 nudos
- Velocidad en caza de minas	7 nudos
- Autonomía	2000 millas
- Dotación	40

Fuerza de Medidas Contra Minas

NO hace mucho tiempo, diciembre de 1993, se publicaba en esta revista de personal un artículo dedicado a la Unidad Naval «Fuerza de Medidas Contra Minas». ¿Qué puedo escribir hoy de esta Unidad Naval ubicada en Cartagena que, en tan corto período de tiempo, sea interesante traer a nuestras páginas?

La Fuerza de MCM está próxima a experimentar un importante hito en su historia, que comenzó allá por los años 50 con la incorporación de los dragaminas costeros clase *Júcar* y que se completó en los 70 con la incorporación de los cazaminas dragaminas oceánicos clase *Guadalete*. Este hito no es otro que la incorporación de los nuevos cazaminas clase *Segura*, construidos en España con la más moderna tecnología tanto en lo referente a la plataforma como a sus equipos.

Esta incorporación de unidades tiene múltiples y diversas consecuencias en la Fuerza de MCM. La primera, y más importante, es que la Fuerza en sí esté preparada, organizada y dispuesta para obtener la máxima eficacia y rendimiento de estas nuevas unidades. Para ello se

han iniciado las acciones pertinentes, que abarcan diversos campos como son su propia organización, la creación o potenciación de centros e instalaciones y la adecuación de la dotación de personal en la cantidad y calidad necesarias para preparar y apoyar a estas unidades.

Consecuencia de estas acciones es la Resolución 186 de 27 de septiembre de este año que reorganiza la Fuerza y en la que, entre otras disposiciones,



adquiere reconocimiento oficial el Centro de Datos de Guerra de Minas. Otras disposiciones se irán próximamente promulgando, de entre las que citaremos como más importante y más digna de reseñar en este «Boletín», las nuevas plantillas Orgánicas y de Destino de personal.

Simultáneamente se han emprendido acciones para adecuar la infraestructura a estas nuevas unidades. Así, se han comenzado las obras para la adecuación de los locales del

Centro de Datos de Guerra de Minas, los locales y servicios para el funcionamiento más eficaz del 2.º Escalón de Mantenimiento y los locales para alojamiento de dotaciones de estos nuevos buques.

Otras acciones tienen un carácter menos positivo y por ello no es agradable, pero han de adoptarse igualmente. Entre éstas destacaremos que se hace necesario comenzar a dar de baja las viejas unidades, tan queridas y que a pesar de sus años, gracias al desvelo de sus dotaciones, mantienen una capacidad que cuesta en muchos casos reconocer.

No quiero extenderme más, pero como habréis podido comprobar la Fuerza de MCM es una unidad naval viva, con espíritu joven, con muchos años de historia que, merced a la dedicación, esfuerzo y entusiasmo de los hombres que le han dedicado y dedican su trabajo, ha adquirido una experiencia y eficacia que estamos obligados a mantener y mejorar, lo que esperamos lograr con la incorporación de estas nuevas unidades.

Pedro ESPAÑOL JOFRE DE VILLEGAS
Capitán de Navío
Comandante de la FMCM

1.ª Escuadrilla de dragaminas

BUQUES PARA EL RECUERDO

CON la botadura del cazaminas *Segura* se abre un esperanzador horizonte de renovación para los vetustos dragaminas tipo *Guadalete*, que han cumplido sobradamente ya sus 40 años de edad. Como ha ocurrido otras veces en la Armada al producirse un relevo generacional, esta vez la 1.ª Escuadrilla pasará de utilizar un material desgastado por el uso de los años a poseer lo más moderno tecnológicamente.

La 1.ª Escuadrilla, donde tantos oficiales han prestado sus servicios, ha tratado de mantener a lo largo de los últimos años viva la llama de las medidas contra minas (MCM), tanto en su vertiente de caza de minas como de rastreo mecánico.

Con el esfuerzo general de sus dotaciones, la capacidad técnica de algunos y la tenacidad de no pocos, se puede decir que nuestros buques cumplen, y lo seguirán haciendo hasta su total

desguace, en los albores del siglo XXI, los cometidos que tienen asignados. Al menos así se desprende de su remarcable actuación en los ejercicios de todo tipo que habitualmente efectúan junto a otras marinas occidentales.

El cazaminas *Segura* y los buques que lo siguen, cuando se incorporen definitivamente a la 1.ª Escuadrilla, aportarán una tecnología y unos medios MCM infinitamente mejores que los que poseen los viejos *Guadalete*. Sin embargo, si comparásemos las dotaciones, las diferencias serían pequeñas, debido a la calidad profesional de las actuales, lo que permitirá efectuar una transición de forma continuada. Para lograrlo, estamos trabajando intensivamente y tratando de alcanzar unos niveles de adiestramiento que nos permitan efectuar en su día los relevos de forma que los resultados que se obtengan no desmerezcan los

que presumiblemente obtendrán los nuevos cazaminas con su moderno material.

Por otro lado, con la entrada en servicio del *Segura*, la Armada dispondrá a partir de ahora de buques fabricados con fibra de vidrio. Tras utilizar la madera en los buques actuales y el acero durante los años cuarenta, la Armada dispondrá de una amplia experiencia tecnológica, importante en el campo de las MCM, con que apoyar logísticamente la entrada en servicio a los nuevos cazaminas. Pero la Armada también ha sufrido cambios en estos últimos cincuenta años, entre ellos el de prepararse para asumir el reto que supondrá mantener en el futuro esta nueva fuerza MCM plenamente operativa. Conscientes del reto, se están poniendo los medios para lograrlo. Las nuevas plantillas para la fuerza MCM, nueva estructura del apoyo y activación de un segundo escalón de mantenimiento, permitirán transformar la actual escuadrilla hacia una más operativa y eficaz; todo ello sin menoscabo del espíritu actual; pero, eso sí, mirando con nostalgia y respeto a los que nos precedieron.

Con la próxima baja en la Armada de los *Guadalete*, éstos pronto formarán parte de la historia y harán recordar a muchos un pasado que siempre fue mejor.

Ricardo GÓMEZ ENRÍQUEZ
COMANDRAG - 1



Capitán de corbeta M. Garat Caramé

SIN querer ofender a nadie debo decir, a modo de presentación, que mi barco, el cazaminas *Guadalete*, es sin ninguna duda, el mejor buque de la Armada. Miren: ¡UNA JOYA!

Por eso navega siempre orgulloso, seguro de sí mismo, presto a todo.

Pertenece a esa generación de buques donde todavía no es necesario «protegerse» de la tecnología para que nos deje disfrutar del auténtico «sabor mariner». De esos en los que la actividad, intensa y exigente, nos enseña los verdaderos límites de las dimensiones de lo humano, frecuentemente alargadas gracias al intangible pero sentido impulso del espíritu militar que, aquí en el *Guadalete*, se suele hacer presente de forma espontánea.

El *Guadalete* es un buque sencillo, quizás por eso muy, muy, muy eficaz. Pero también viejo... muy, muy, muy viejo. Bastante más, desgraciadamente, que su comandante. Tanto, que ya se ha determinado la fecha, trágica, de su desguace.

Táchenme de iluso, si quieren, pero no tengo reparos en reconocer que cuando sea un anciano, si Dios me lo permite, seré de esos



que, al ver las «hypereficientes» unidades navales del futuro (se entiende que con «Y» la eficiencia habrá de ser superlativa) pensaré con escepticismo: «¡boh! (expresión consecuencia de mi irrenunciable estilo ferrolano), ¡ninguno como el *Guadalete*!, ¡aquel sí que era un buen barco!

Sí, reconozco que soy un apasionado comandante de buque. Pueden no dar crédito a mis valoraciones, pero comprenderán por qué me duele tanto el alma cuando pienso que está llegando ya la inevitable hora de desarmarlo.

Por eso, no me parece que sea ahora tiempo de hablar de sus características y capacidades, sino, más bien, de rendir parte, sin duda emocionado, de tan dilatada campaña.

Habrán sido 26 años de servicio en la Armada, durante los

cuales, sobre los tablones de su curtida cubierta, cientos y cientos de hombres vivieron y trabajaron para España, y a ella dirigieron muchos nobles y valiosos pensamientos.

Habrán sido 26 años de servicio en la Armada, durante los cuales, entre sus cuadernas de noble y vieja madera, miles y miles de horas de inquietudes y desvelos contribuyeron a formar una verdadera comunión de pensamiento y sentimiento para combatir la amenaza de la mina marina.

Éste será el legado de todos aquellos que, algún día, formamos parte de su dotación.

Éste será el legado que entregaré simbólicamente al arriar por última vez su bandera.

Éste será el legado que, como a todos los buques que han servido en la Armada, lo hará inmortal.

Teniente de navío Gilabert Agote 2.º Comandante del *Guadalete*

CUANDO alguien me pregunta cómo es mi barco, mi respuesta siempre empieza con esta sentencia:

«el cazaminas *Guadalete* es un viejo barco de madera».

Luego añado aclaraciones y comentarios que varían según la curiosidad del interesado.

Lo que sí me preocupa de dejar claro al que me escucha hablar del *Guadalete* es que si me refiero a él como «viejo barco», lo hago con todo el cariño que le tengo, que es mucho. Nada más

lejos de mi intención que faltarle al respeto a un barco que, tras muchísimos años de servicio, regala continuas satisfacciones a los que formamos su dotación.

Por supuesto que el *Guadalete* es viejo en edad. Ya se ha ganado el derecho a tener sus achaques, y de cuando en cuando nos da algún disgusto (aunque ya se cuida él de que no sea en momentos inoportunos). De ahí el mimo

y la delicadeza con que lo tratamos los que tenemos la responsabilidad de que siga dando lo mejor de sí.

Pero no nos engañemos: el *Guadalete* no es ningún «blandengue». Estamos hablando de un barco muy duro, bravo en la mar como él solo ¿cómo se explicaría de otra forma su larga vida?

Quedamos, pues, en que el *Guadalete* es un viejo barco. Pero lo mismo que se habla de ancianos de alma joven, se puede decir de él. Su espíritu se ha construido con el de las muchas dotaciones que han pasado por aquí, formado a partes iguales por el afán por cumplir correctamente lo ordenado y por el legítimo orgullo de pertenecer a esta dotación. Y este espíritu está tan vigente hoy, en puertas de la baja definitiva, como lo estuvo hace 26 años cuando se incorporó a la Armada española.

Por lo tanto, el *Guadalete* es también un barco joven, capaz de aceptar retos continuamente, envejeciendo a propios y sorprendiendo a extraños con sus

excelentes resultados. Sin ir más lejos, en las últimas maniobras que hicimos antes de verano, las «Alcudra», el *Guadalete* fue capaz de permanecer en la mar 13 días seguidos sin entrar en puerto, hizo varios VERTREP, alternó caza y rastreo con una agilidad envidiable, y consiguió sacar más minas que los otros cinco buques de su agrupación —belga, alemán, italiano, holandés, francés— juntos.

Sé que entre algunos la guerra de minas tiene fama de ser aburrida. Desde luego puedo asegurar que a bordo del *Guadalete* no lo es. Más bien todo lo contrario.

También caracteriza al *Guadalete* el hecho de tener un tamaño intermedio entre los buques «grandes» y los «pequeños». Participa un poco de las cualidades de ambos, y siempre en su beneficio: es suficientemente grande como para que cada destino tenga entidad, y para ser capaz de afrontar con éxito las más variadas situaciones. Y es suficientemente pequeño como para que todo el mundo se conozca

bien, y también para que todos sepan hacer un poco de todo, sacando de más de un apuro a este Segundo Comandante cuando se producen las inevitables bajas por enfermedad o por desembarcos que no son relevados. Así, no es extraño ver a un maniobra echar una mano en la cocina, a un mecánico llevar la caña o a un sonarista patronear la zodiac. Pero puedo asegurar que esa aparente anarquía funciona, y es uno más de los atractivos del *Guadalete*.

Se aproxima el día del adiós definitivo al *Guadalete*. A algunos nos cuesta aceptarlo porque sabemos que, si se le pide, nos puede dar aún mucho más.

No obstante, sirve de consuelo y estímulo saber que el *Guadalete* se va para dejar sitio a una nueva generación de buques, cuya entrada en servicio supondrá un gran paso adelante para la Armada. Sea, pues, bienvenido el *Segura*. Deseo para él una vida operativa tan provechosa como la del *Guadalete*. Y que, como el *Guadalete*, le preste los mejores servicios a la Armada.

Sargento sonarista Roberto Roseras Carcedo

CUANDO inicié mi embarque como dotación del cazaminas *Guadalete*, hace ya más de un año, me encontré con un veterano de la Armada.

Después de la primera toma de contacto con el buque, y transcurrido el tiempo normal de familiarización, mis impresiones como sonarista no fueron nada halagüeñas. Mi procedencia de submarinos y anteriormente de corbetas, me indujeron a ver la guerra de minas como algo monótono y aburrido; pero con el tiempo esta sensación se

transformó, quedando enganchado a esta forma de guerra anti-submarina: la localización, el punteo, la clasificación, el balizamiento, la identificación y por último la inutilización. Me entusiasmó.

Nuestro barco, aunque antiguo, se comporta bien en las distintas maniobras realizadas con marinas de diversos países aliados; esos modernos buques no achican a nuestro viejo *Guadalete*, que se muestra a su altura y en no pocas ocasiones les supera.

En la vida a bordo existe una camaradería entre todos los miembros de la dotación. Los suboficiales nos esforzamos en mantener en perfecto estado de operatividad el buque, con los

escasos medios disponibles. Una tarea importante es el constante adiestramiento del personal de marinería, dado el escaso tiempo que permanecen entre nosotros.

La cámara de suboficiales es reducida; cuando navegando nos encontramos todos a bordo esto origina molestias de habitabilidad, que se agravan si cabe al embarcar personal de la escuadrilla o de la UBMCM. Estas incomodidades las procuramos llevar con buen humor y alegría.

Ahora que llega la hora de la próxima despedida de nuestro longevo *Guadalete*, nos recorre un cosquilleo por el interior, pero le ha llegado su merecido descanso para dejar paso a los nuevos cazaminas clase *Segura*.

Marinero M/E Roberto Rodríguez Castillo

EL comienzo en la Escuela no te enseñan mucho cómo es la vida de un marinero; donde de verdad se aprende es en un barco.

Entré en mi primer destino en el MHO *Guadalquivir*, del cual me trasladaron a mi actual barco MHO *Guadalete*.

Hablando un poco del cazaminas *Guadalete*, solo puedo decir que es un barco en el que he aprendido muchas cosas y al que estoy orgulloso de pertenecer. Es un barco muy operativo.

Es mi primer destino y estoy muy contento. No sé cómo serán

las fragatas o los submarinos, pero la caza de minas es una tarea muy emocionante, hablando como sonarista que soy.

He hecho dos maniobras importantes, las «Linked Seas» y las «Alcudra» en las que no sólo hemos participado nosotros, también había barcos de otros países y eso de ver otros barcos en esas maniobras te hace sentir orgulloso, sabiendo que este barco era uno de los más antiguos y seguíamos al pie del cañón mientras veíamos como barco a barco iban avanzando a puerto, por el mal estado de la mar.

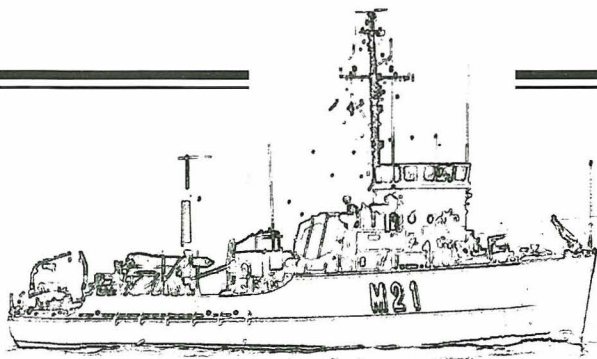
En este barco he hecho bastantes buenos amigos y tengo muy buenos compañeros. En una navegación los ánimos se alteran y hay que saber contro-

lar, lo que hace que no decaigamos es la continua información que mandan del puente alto de cualquier cosa que se pretenda hacer en las maniobras: la marinería siempre está informada de todo en cualquier cosa que se hace.

Entrar en un cazaminas no sé si será muy importante para mi carrera militar, pero sé que es una experiencia inolvidable. Lo que más me ha enseñado este barco es que hay que saber de todo y estar siempre dispuesto a desarrollar cualquier tarea; porque como dicen, los dragaminas son «barcos de madera para hombres de hierro».

Con esta frase que me enseñó un cabo primero, se despide el marinero M/E Roberto Rodríguez Castillo.





ESTANCIA EN DRAGAMINAS

EL día 4 de abril de 1997, por primera vez en mi vida, subí a un barco. Nunca antes había estado en ninguno, no sabía lo que era estar subido en esa especie de casa flotante y mucho menos permanecer ahí durante 8 meses.

Antes de subir al dragaminas pensé que la primera vez que pisara un barco las emociones se agolparían en mi mente, pero lo único que se me ocurrió fue: ¡Dios mío!, ¿dónde estoy?

Cuando vi el barco, viejo, de madera, pequeño, pensé que era feo, y sólo de pensar que tendría que soportar 8 largos meses allí se me vino el mundo al suelo. Además, si tenía ese aspecto por fuera, por dentro no sería mucho mejor.

El dragaminas tiene alrededor de 50 años, pero he de apuntar que se conserva en buenas condiciones.

Me dispuse a entrar. Lo primero que vi fue un pequeño pasillo, lo seguí y me encontré con un comedor. En él se encontraban otros compañeros como yo que empezaron a darme ánimos, cosa que agradecí ya que no estaba muy animado. «Una vez que te has acostumbrado se puede vivir aquí perfectamente» —decían—. Pero yo no estaba muy seguro de

eso. Levantarme cada mañana, comer, dormir, trabajar... en resumen, vivir allí no era algo que me entusiasmara en esos momentos, y mucho menos después de ver el resto del barco. Me pareció demasiado pequeño para todo lo que hay dentro y para todos los que somos.

Los primeros días fueron los peores y lo pasé bastante mal. No sabía qué hacer, a quién dirigirme, cómo actuar, por las mañanas el barco se llenaba de gente que no conocía en absoluto y me sentía incómodo y fuera de lugar, ¿qué pintaba yo ahí?

Afortunadamente, conforme iba pasando el tiempo fui conociendo a todo el mundo. La dotación de un dragaminas la componen: marineros de reemplazo, militares de empleo, cabos 2.º, cabos 1.º, suboficiales y oficiales. En total somos unos 45 hombres con los que debes aprender a convivir durante esos 8 meses.

También me gustaría nombrar a «Fede». Fue uno de mis mejores amigos y le tomé cariño desde el principio. «Fede» es un perro, vivía en el dragaminas con nosotros y me hacía compañía cuando estaba solo o aburrido. Vivió 14 años en el barco y estaba un poco viejo y débil y tristemente murió. Para mí fue

un buen compañero desde el primer día en que llegué al dragaminas y cuando murió sentí que me quitaban algo muy importante para mí, y me resultó extraño levantarme cada mañana y no verle rondando por ahí.

Todas las mañanas, a primera hora, lo primero que hacemos es ir a la «Revista Policía». El suboficial de brigada y el oficial comprueban si estás bien afeitado y si la uniformidad está en perfectas condiciones. Después de todo esto estás alrededor de una hora limpiando en el lugar del barco que te hayan asignado. Yo me encargo del comedor. Hay que fregar el suelo, limpiar las mesas y las sillas... no me gusta, pero es una de mis obligaciones.

Una vez has terminado las limpiezas, te incorporas a tu destino hasta las dos del mediodía; si no tienes guardia tienes el resto del día libre. He aquí un día normal en el dragaminas.

Pero esto cambia cuando sale a navegar. Estos son los peores días ya que navegando pierdes muchas horas de sueño, no comes igual que cuando estás en puerto, todo el mundo se pone más nervioso de lo normal, mucha gente se marea y lo pasa bastante mal... Pero también hay momentos buenos. Levantarse

Impresiones del marinero profesional electricista Diego Eduardo Pérez Barrio

cada mañana y ver cómo sale el sol por el horizonte inundándolo todo con su luz, las olas rompiendo contra el barco y salpicándote, sentir la brisa fresca del mar en tu cara y ver las gaviotas y los delfines que, en ocasiones, nos siguen muy de cerca y los compañeros, que hacen que la vida allí sea más agradable.

Un día, en una navegación, hicimos una barbacoa para todos. Marineros, oficiales, cabos... estuvieron todos y lo pasamos muy bien asando, comiendo y bebiendo. Fue muy entretenido y nos reímos mucho. Lo pasamos bien.

En fin, que hay momentos buenos y malos. Pero los mejores momentos los pasas gracias a tus compañeros que, como he dicho antes, hacen que la vida en el barco sea agradable e incluso divertida. Sin ellos las cosas serían distintas.

Además he aprendido muchas cosas que no sabía, he visto cosas que nunca imaginé que vería y he descubierto cosas sobre la vida en el mar y sobre la vida en un barco. En resumen, ha sido una etapa de aprendizaje.

Para finalizar, diré que para mí pasar mi servicio militar en un dragaminas ha sido una buena experiencia, ya que he conocido a muy buena gente y he pasado muy buenos momentos conviviendo con ellos, aunque también tengo que decir que he pasado momentos difíciles que he podido superar gracias a mis compañeros y nunca olvidaré aquel dragaminas en el cual he pasado 8 meses de mi vida.

Arturo MARTÍNEZ ALAMÁN
Marinero de segunda



MI nombre es Diego Eduardo Pérez Barrio, soy marinero profesional electricista, perteneciente a la novena promoción, y quiero contar mis impresiones.

Después de dos meses de instrucción y formación elemental en la ESEPA (Ferrol) como militar de empleo en la especialidad de Electricidad, fui destinado al dragaminas *Ebro*, en el Arsenal Militar de Cartagena.

Durante dieciocho horas que duró el viaje de Ferrol a Cartagena no fui capaz de conciliar el sueño; estaba muy nervioso porque no sabía cómo funcionan las cosas en el barco.

Me presenté un lunes por la tarde al suboficial de guardia de ese día en el dragaminas *Ebro*.

Mi primera impresión del barco me decepcionó un poco. Tenía la idea de encontrarme con algo más grande y más moderno, pero es francamente pequeño, su casco y cubierta son de madera, sus equipos están un poco anticuados. Son unos barcos pequeños, y su dotación vive en un espacio muy reducido. Pero lo que realmente me impactó fue el

compañerismo que hay entre la marinería y el trato de los suboficiales y cabos con sus subordinados. En el poco tiempo que llevo a bordo me he ido integrando en lo que podíamos llamar «una gran familia». En el barco existe un trato cortés y se da pie a la confianza y, aunque esto se rige por unas normas, es muy fácil adaptarse, y reconozco que aquí mi idea también era errónea: imaginaba que sería una disciplina más rígida debido a la importancia del destino.

De las navegaciones, lo único que puedo contar es lo que me han dicho mis compañeros, porque yo no he salido a navegar en el corto tiempo que llevo a bordo; dicen que se mueve mucho y se pasa mal si no se está acostumbrado. Los dragaminas salen poco a la mar y las navegaciones son cortas.

Para concluir, quisiera decir que, aunque la habitabilidad es reducida, al igual que todo el barco, se compensa con el buen trato y el buen hacer de los compañeros y de los superiores, aunque como en todas partes es inevitable que surja algún pequeño roce entre amigos.

OVAD

La Oficina de Valoración y Adiestramiento de Dragaminas (OVAD) fue constituida en octubre de 1963. Ubicada en Soller dependiendo del Director-Comandante de la Escuela de Armas Submarinas «Bustamante», en abril de 1964 se dispuso que se trasladara a la Estación Naval de Porto-Pi, en Palma de Mallorca. En agosto de 1977 pasa a depender del Jefe de la Flotilla de Medidas Contraminas y en septiembre de 1990 se traslada al Arsenal de Cartagena junto con la Flotilla de MCM, en el edificio antiguo de la Jefatura del CIAF, en la que se encuentra en la actualidad. En mayo de 1991 se organiza el primer grupo de la Seguridad Operativa (SEGOP) de la Zona Marítima del Mediterráneo, siendo sus componentes personal de la OVAD, y en octubre de 1993 se le encomienda que desempeñe la misión de la EVAF para los buques de esta Zona Marítima, posteriormente denominada EVACO.



LA tarea fundamental es alcanzar la máxima eficacia operativa de las unidades de MCM y buques de la ZMM y mantener el mayor número posible de ellas listas y disponibles para operar en caso de combate. Por todo ello, la máxima preocupación de los componentes de la OVAD es el establecimiento y mantenimiento de un alto nivel de eficacia, la cual se alcanza por el adiestramiento impartido.

Actualmente se efectúan la Calificación Operativa para el Combate (CALOPCO) y SEGOP, a las siguientes unidades:

1.^a Escuadrilla de dragaminas: M-41 *Guadalete*, M-42 *Guadalmedina*, M-43 *Guadalquivir* y M-44 *Guadiana*.

2.^a Escuadrilla de dragaminas: M-21 *Júcar*, M-22 *Ebro*, M-23 *Duero*, M-24 *Tajo*, M-25 *Genil*, M-26 *Odiel*, M-27 *Sil* y M-28 *Miño*.

Buques de la ZMM:

A-63 *Torpedista Hernández*, A-12 *Poseidón*, B-111 *Alerta*, P-81 *Toralla*, P-82 *Formentor*, P-13 *Javier Quiroga*, P-14 *Ordóñez*, P-33 *Espalmador*, P-34 *Alcanada*, P-21 *Anaga*, P-29 *Deva*, P-62 *Alborán*.

Los adiestramientos básicos de las unidades se componen en adiestramientos generales en la mar, adiestramientos específicos en la mar y adiestramiento en puerto.

Durante el adiestramiento general en la mar se realizan ejercicios de navegación. CIC, comunicaciones, maniobra, artillería, electrónica, electricidad, seguridad interior y propulsión.

Durante el adiestramiento específico en la mar, éste se divide en dos partes, individual y colectivo. En el primero se dan todos los equipos de MCM (sólo en cazaminas y dragaminas) en sus diferentes modalidades. El adiestramiento

TOQUE DE ASAMBLEA PARA UN PROYECTO



colectivo se efectúa por parejas de buques. Los buques de la ZMM efectúan el adiestramiento colectivo en los ejercicios de maniobras marineras.

Durante el adiestramiento en puerto, se dan conferencias, ejercicios que pueden afectar a los buques en puerto y se adiestra al personal en los ejercicios que se van a efectuar en la mar.

Se puede decir sin exageraciones que los adiestramientos en los buques han sido uno de los pilares fundamentales en los que se ha basado la operatividad y eficacia de nuestras unidades, quedando demostrado en pequeñas incidencias ocurridas en dichas unidades y resueltas favorablemente.

La plantilla de la OVAD se compone de un capitán de fragata, un capitán de corbeta, un capitán de máquinas, un suboficial mayor, siete subtenientes, tres brigadas y dos sargentos primeros, de las distintas especialidades, dándose el caso de que alguno de ellos dispone de sobrada experiencia en las unidades de MCM por haber estado en este tipo de buques desde que eran cabos segundos.

En esta oficina se prestan otro tipo de servicios como asesoramiento y estudios de los nuevos cazaminas a nivel de personal y material que deben de llevar este tipo de buques y en las reformas a otros barcos de la ZMM.

Actualmente el gran reto que se le presenta a la OVAD es adquirir los conocimientos necesarios para comenzar a trabajar con los cazaminas de nueva construcción, que montarán equipos nuevos; se están recopilando datos para empezar con ellos. En este reto es digno de mención el gran esfuerzo que están haciendo los principales afectados por este tipo de unidades para adquirir dichos conocimientos y la gran ilusión de poder transmitirle los conocimientos adquiridos a las nuevas dotaciones.

Miguel BARQUERO GARCÍA
Brigada ASB

ES difícil hacer un comentario escrito cuando a una persona como yo le faltan las palabras adecuadas, le sobran las ideas (que no van a ninguna parte) y goza de una experiencia acumulada de treinta años de servicio. De todo esto, quizás cuatro años de esa experiencia en el actual destino OVAD es mi mejor aliada para hacer un comentario positivo.

Cuando embarqué en el destino, se respiraba un ambiente de monotonía que sin dejar de ser positiva, estaba anclado en los años 70 y que debido a la tecnología de la época no evolucionaba (área de energía y propulsión).

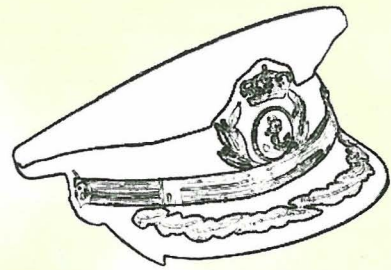
Con el paso del tiempo y debido a las necesidades de adaptación a las nuevas tecnologías impuestas por los avances de la ciencia aplicados a la Armada, era necesario un cambio revulsivo, aplicado a los buques que tenemos y que sirviera de base «a lo que nos viene por la proa»: la serie de cazaminas tipo *Segura*.

Para ello se toma contacto con los sistemas de adiestramiento de la Flota (CEVACO) por entender que es la punta de lanza del adiestramiento de la Armada, con resultados positivos, existiendo entre ambos centros de adiestramiento una estrecha relación de colaboración. Actualmente sería necesario la elaboración de un proyecto de adiestramiento por áreas para los futuros cazaminas que implicara un cambio radical en los actuales conceptos que se tienen del área de energía, propulsión y seguridad interior.

Estos cambios serían mejor entendidos y asimilados si, al margen de hacer un proyecto teórico, nos pudiéramos integrar en los cursos monográficos que servirán de adiestramiento a las futuras dotaciones y, junto a ellas, sentaríamos las bases fundamentales de un futuro adiestramiento, como en su día se hizo para los hoy queridos y entrañables «patitos».

José M. SOLLOSO
Brigada MO

Un consejo...



A PARTIR del día 18 de abril del presente año la Armada me ha brindado por segunda vez la oportunidad de disfrutar con el mando de uno de sus buques.

Atrás quedo 1988 y el P-34 *Alcanada*, en el que descubrí por primera vez lo que significa «La responsabilidad del mando» y también, por qué no decirlo, aprendí a disfrutar de esa sensación maravillosa, mezcla de un sinfín de cosas, que envuelve al oficial del Cuerpo General a la hora de mandar.

Nueve años después, nueve años más viejo, pero con nueve veces más ilusión que entonces, me encuentro en uno de los buques con más tradición de la Armada: el *Duero*, que llegó a España allá por 1959, aún sin nacer el oficial que suscribe, y que se encuentra cargado de «historia», historia de sus treinta y tantos comandantes, historia de nuestra Armada al fin.

Hoy, ya al borde del ecuador del brevísimo año de mando, me siento más afortunado que nunca porque realmente mandar es el fin perseguido por todo oficial del Cuerpo General; no nos llamemos a engaño.

Si, además, uno tiene la suerte de llegar a la 2.^a Escuadrilla de Dragaminas, la fortuna es doble. Aquí se disfruta y se sufre más que en otros buques, pero en definitiva de lo que no hay lugar a dudas es de que los buques de esta escuadrilla son la mejor «escuela de comandantes».

Es importante conocer que en estos buques se tiene la posibilidad de mandar con la ayuda y el

apoyo de dos o tres oficiales algo más modernos, pero a los que, entre otras cosas, hay que pulir y adiestrar. Por otro lado, se suele dar un ambiente de gran camaradería entre los ocho comandantes de los cariñosamente llamados «patitos» y a pesar de que los «puñales» vuelan por el Táctico de vez en cuando, durante las maniobras de escuadrilla, el ambiente es, como he dicho, de gran camaradería.

Sin querer menospreciar a mis compañeros comandantes de otros buques, puedo decir sin miedo a equivocarme que, a estas alturas de nuestra carrera, mandar un dragaminas es lo más completo que la Armada nos brinda y animo a los indecisos con posibilidades que no lo duden un instante pues, a partir de este punto de nuestra carrera, el mando va a ser casi siempre en escuadrilla.

Realmente mi barco me impresionó el primer día que embarqué, con esa cubierta de madera y su silueta tan marinera; además, al descubrir un poco de su historia y comprobar que fue en 1953 su puesta en quilla, botado en 1954 y en servicio aún en los Estados Unidos desde el 55 al 59, me di cuenta que estaba en uno de los buques, no cabe duda, con más años de servicio en la Armada y si eso no bastaba, el leer algunos de los nombres de los comandantes ya fallecidos en la tradicional placa de la Cámara de Oficiales, he de reconocer que me emocionó.

Salir a la mar en la 2.^a Escuadrilla de Dragaminas cuando va

de maniobras con sus ocho buques, cosa no inusual, es algo que merece la pena conocer, pues son más de trescientos años «navegando en conserva» y con la difícil misión de mantener viva y de forma eficaz la ya hoy superimportante «Doctrina de MCM».

Desde 1776, en que apareció la primera mina, las cosas han cambiado mucho. Hoy los conflictos regionales son una realidad y el minado de rutas vitales para la navegación una amenaza muy real a tener en cuenta. Sin ir más lejos podemos ver cómo durante la todavía reciente Guerra del Golfo se fondearon más de 1.200 minas, algunas de ellas a la deriva (prohibidas por La Haya).

Por tanto la MW es una guerra actual, real, importante y cada vez más en auge; no obstante no nos llamemos a engaño, pues esta guerra no es nada sencilla.

Para finalizar os diría que el desconocimiento de la «Mine Warfare» no debe ser una traba para mandar un dragaminas, sino un acicate para introducirse en este apasionante mundo de «La Mina», que está latente y que resulta más atrayente conforme se profundiza en él.

A bordo, 1 de octubre de 1997.

Teniente de Navío
Serafín PIÑEIRO RODRÍGUEZ
Comandante del dragaminas *Duero*



Un premio a las virtudes militares

LA III Promoción de la Academia General Militar, en colaboración con la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas, ha creado el premio «Teniente Ballenilla», (teniente de la Guardia Civil y primer caído en acto de servicio de la citada promoción), como reconocimiento a aquellos de sus miembros que se hayan distinguido por sus virtudes militares a lo largo de su carrera. En una corporación, como es la Milicia, que cultiva y cuida con esmero este aspecto de nuestra vida, adquiere un especial valor este premio.

El hecho de que sea un miembro de la Armada el que inaugure la concesión de este premio es motivo de orgullo para todos los que pertenecemos a ella. Indudablemente, los que hemos tenido el honor de compartir nuestra vida militar con el contralmirante Martínez Valverde entendemos

perfectamente la razón de este premio, ya que aquélla transcurre por derroteros singulares, a los que le arrastra su espíritu.

Pero hemos deseado que sea el presidente de la Hermandad de Veteranos, el general de división Félix Carrasco Lanzós, quien con sus palabras recoja y plasme la señera figura del contralmirante Martínez Valverde:

«El almirante Martínez Valverde sigue siendo en ilusiones un guardiamarina de más de noventa años. Su amor a España y a nuestra profesión siguen siendo hoy el norte de su vida.

Fue comandante de brigada de promociones de insignes marinos como él. En su trayectoria, su permanente amor a la Armada se confunde con el que siente por el Ejército de Tierra y su admiración por las Unidades de la Legión.

Veterano de veteranos y vicepresidente de la Delegación de la Hermandad de Madrid, ha sido permanente y entusiasta colaborador, uniendo como buen soldado su pluma y su espada.

Es una satisfacción para todos nosotros que el primer premio «Teniente Ballenilla» recaiga en este gran soldado, en este magnífico marino, y que el título de la figura de la Guardia Civil que le entregamos lleve el título de *Duro Servicio*, como duro y ejemplar ha sido el del almirante Martínez Valverde».

En estos momentos el general Carrasco se dirige al teniente general del Ejército Ramón Pardo de Santayana y Coloma, número uno de la III Promoción de la Academia General Militar:

«Mi general: Tu magnífica Promoción creó, de acuerdo con nuestra Hermandad de Veteranos, este premio, y es motivo de satisfacción para nosotros que vengas a esta XXXVIII Asamblea Nacional, acompañado de una señera representación de tus compañeros, a entregárselo hoy a nuestro almirante Martínez Valverde.

En nombre de estos 53 Presidentes Provinciales que representan a nuestra Hermandad en toda España y en el mío propio, ¡muchas gracias!; y al almirante, primer premio «Teniente Ballenilla», mi más sincera y cariñosa felicitación».

Desde estas líneas queremos agradecer a la Hermandad de Veteranos que haya abierto las puertas de un premio tan significativo como el «Teniente Ballenilla» a la Armada, y sea ésta la que inicie el desfile de miembros de las Fuerzas Armadas que se han distinguido por sus virtudes militares. Es para todos nosotros un honor y una distinción muy especial este hecho.



ARMADA ESPAÑOLA

¿Has pensado en trabajar con nosotros?

Nuevas plazas

Hombres y mujeres entre 18 y 25 años.

Sueldo: 1.350.000 ptas. anuales

Infórmate en el: 902 432 100

o en el Centro de Reclutamiento de tu provincia



FUERZAS ARMADAS
PROFESIONALES
Ministerio de Defensa
ORP - Gabinete AJEMA



ESPECIALIDADES DE MARINERIA Y TROPA PROFESIONAL DE LA ARMADA

MANIOBRA Y NAVEGACION

Es la especialidad tradicional de las gentes de mar, se dedican a faenas marineras en los buques, manejo de botes y zodiacs, timoneles, amarres.

Centro de Formación: Escuela de Especialidades Fundamentales y Estación Naval de la Graña.

El Ferrol (La Coruña)

Marinero 10 semanas

Formación: Cabo 6 meses

Cabo 1.º 1 año

Expectativa en la vida civil: Marina Mercante, Pesquera y de Recreo, Clubs Náuticos, Puertos.

COMUNICACIONES

Estos especialistas tienen la importante tarea de garantizar el flujo de información de las unidades de una fuerza naval manejando los sistemas y equipos de comunicaciones radio y por satélite.

Centro de Formación: Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada. **Vigo (Pontevedra)**

Marinero 10 semanas

Formación: Cabo 6 meses

Cabo 1.º 1 año

Expectativa en la vida civil: Empresas de radio, TV y electrónicas. Reparación y manejo de equipos.

MECANICA

Instalaciones de Vapor.
Instalaciones de motores y turbinas de gas
Especialidades encargadas del funcionamiento del sistema motriz del buque con equipos de alta tecnología.

Centro de Formación: Escuela de Energía y Propulsión de la Armada.

El Ferrol (La Coruña)

Marinero 10 semanas

Formación: Cabo 6 meses

Cabo 1.º 1 año

Expectativa en la vida civil: Talleres Mecánicos y Empresas industriales. Marina Mercante, Pesquera y de Recreo.

ELECTRONICA

La complejidad de los sistemas electrónicos de vigilancia y detección que utilizan los buques de guerra, hacen necesario disponer de especialistas altamente cualificados para su buen funcionamiento

Centro de Formación: Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada. **Vigo (Pontevedra)**

Marinero 10 semanas

Formación: Cabo 6 meses

Cabo 1.º 1 año

Expectativa en la vida civil: Empresas de radio, TV y electrónicas. Reparación y manejo de equipos.

INFANTERIA DE MARINA

Fuerza Especial de la ARMADA cuya principal misión es llevar a cabo operaciones en tierra partiendo de buques en la mar. Son especialistas en operaciones anfibas y seguridad de buques, instalaciones y autoridades.

Centro de Formación: Centro de Instrucción de Infantería de Marina.

Cartagena (Murcia)

Soldado 10 semanas

Formación: Cabo 3 meses

Cabo 1.º 6 meses

Expectativa en la vida civil: Empresas de seguridad. Conducción de vehículos pesados.

ADMINISTRACION

Especialistas en el tratamiento de la documentación. Su trabajo se desarrolla en todas las unidades de la Armada, tanto en tierra como a bordo de los buques.

Centro de Formación: Escuela de Especialidades Fundamentales y Estación Naval de la Graña.

El Ferrol (La Coruña)

Marinero 10 semanas

Formación: Cabo 6 meses

Cabo 1.º 1 año

Expectativa en la vida civil: Ofimática, Administrativo, Secretariado.

HOSTELERIA Y ALIMENTACION

Imprescindible para el desarrollo de la vida en los buques, acuartelamientos de tierra y residencias.

Su trabajo se lleva a cabo en cocinas, lavanderías, comedores, etc.

Centro de Formación: Escuela de Especialidades Fundamentales y Estación Naval de la Graña.

El Ferrol (La Coruña)

Marinero 10 semanas

Formación: Cabo 6 meses

Cabo 1.º 1 año

Expectativa en la vida civil: Hostelería, Restauración, Tintorerías, Limpiezas.

ELECTRICIDAD

Especialistas en Fuerza y Alumbrado, indispensables para el funcionamiento de los equipos vitales de los buques e instalaciones en tierra.

Centro de Formación: Escuela de Energía y Propulsión de la Armada.

El Ferrol (La Coruña)

Marinero 10 semanas

Formación: Cabo 6 meses

Cabo 1.º 1 año

Expectativa en la vida civil: Técnico electricista, Mecánicos de Motores eléctricos, Técnicos en instalaciones de seguridad, Técnicos Navales.

APTITUDES

- Submarinos.
- Servicio de Aeronaves.
- Buceador.
- Operador de Ordenadores
- Monitor de Educación Física.
- Frigorista.
- Conductor de Vehículos Pesados.
- Aprovisionamiento (logística).
- Peluquería.
- Seguridad Interior (contraincendios, Inundaciones, control de averías)
- Escolta de Autoridades.
- Operaciones Especiales (soldados de élite).

Existen otras especialidades en la ARMADA. Para ampliación de información dirigirse a: DIRECCION DE ENSEÑANZA NAVAL. C/Montalbán N.º 2, 28014 Madrid. TELF. 91-3795000 (4225) FAX 91-3795219

NO ME TIRE. Podría ser útil para un amigo/a o para otra persona.



Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima y el Plan de Salvamento 1998-2001

**La Ley 27/1992 creó,
adscrita al actual Ministerio
de Fomento, la Sociedad
Estatal de Salvamento y
Seguridad Marítima
(SASEMAR), entidad de
Derecho Público.**



La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima incluye como ámbitos competenciales, entre otros, los siguientes:

**Seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
Seguridad Marítima – Salvamento Marítimo.
Prevención de la contaminación y del medio ambiente marino.**

EN España y como consecuencia del Estado de las Autonomías refrendado en la Constitución, las Comunidades Autónomas costeras tienen atribuidas en sus respectivos Estatutos ciertas competencias en las materias que estamos tratando, por lo que la Ley 27/1992 determina que:

«El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial».

Para cumplir con las misiones asignadas a la SASEMAR, se elaboró y aprobó el Plan de Salvamento Marítimo 1994-97.

Al término del primer plan, la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima contaba con los medios siguientes:

MEDIOS

- 270 profesionales.
- 16 Centros de Coordinación (funcionan las 24 horas del día).
- 13 Buques de Salvamento (7 en régimen de exclusividad y 6 en disponibilidad).
- 20 Embarcaciones de Salvamento (4 de 20 metros de eslora y 16 de 15 metros de eslora).
- 4 Unidades menores (para lucha contra la contaminación).
- 5 Helicópteros de Salvamento.

ACTIVIDADES DE SALVAMENTO DURANTE 1997

- 1.589 relacionadas con buques (355 evacuaciones médicas).
- 215 relacionadas con la protección al medio marítimo.
- 724 no relacionadas con buques (caídas de acantilados, submarinistas, etcétera).

ENTIDADES COLABORADORAS

- Armada Española.
- Servicio S.A.R. del Ejército del Aire.
- Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
- Comunidades Autónomas.
- Servicio Marítimo de Telefónica.
- Cruz Roja del Mar.

Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 1998-2001.

EL 16 de enero el Consejo de Ministros aprobó el nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo, que pretende alcanzar una serie de objetivos básicos, para cuya consecución se fijan una serie de objetivos específicos mediante el desarrollo de unos programas de actuación.

El programa de coordinación y colaboración tiene por objeto establecer convenios con Comunidades Autónomas, Autoridades Portuarias y otras entidades.

El programa de Centros prevé la construcción de otros nuevos, adaptando su estructura y clasificación a las necesidades derivadas del tráfico marítimo.

Una vez concluida la construcción de los nuevos centros, se contará con 27 más, gestionados por SASEMAR, cuyas funciones específicas serán las siguientes:



PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO 1998-2001



CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO

- CNCS-Nacional; Madrid.
- CZCS-Finisterre; Tarifa.
- CRCS-Regional; Bilbao, Gijón, Almería, Valencia, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife (1).
- CLCS-Local; Santander, A Coruña, Vigo, Algeciras y Tarragona (1).
- CICS-Integrado; Pasajes, Huelva, Sevilla, Chipiona, Cádiz, Ceuta, Cartagena y Castellón (1).
- CEI-de emergencias; Málaga y Alicante.
- CE-Estacional; Palamós.
- CT-Telemando; Ibiza.

(1) Actúan con centros de coordinación de servicios.

Todas estas disposiciones se enmarcan en el ámbito internacional, por una serie de convenios internacionales que tienen como objetivo prioritario: de una parte, armonizar los esfuerzos comunes, y de otra facilitar la cooperación entre los Estados signatarios. Sin pretender hacer una relación exhaustiva señalaremos los más relevantes a nuestro juicio.

CONVENIOS INTERNACIONALES

- Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento (Convenio de Hamburgo. Convenio SAR).
- Convenio de NN.UU. sobre el Derecho del Mar.
- Convenio Marpol.
- Acuerdo de Lisboa para protección de costas y aguas del Atlántico Norte .
- Convenio sobre cooperación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (convenio OPRE).
- Resolución del Consejo de la Unión Europea de 25 de enero de 1993 y varios directivos.

Entrevista a don Emilio Martín Bauza, Director de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima

DESDE el 7 de julio de 1995, Emilio Martín Bauza es director de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima; durante algunos años fue subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante.

Tras navegar un buen número de años, ocupó un cargo de responsabilidad en el Servicio de Vigilancia Aduanera. Es capitán de la Marina Mercante.

Entrevistamos a Emilio Martín para que nos hable de SASEMAR y del plan de salvamento marítimo 1998-2001.

Preguntamos a Emilio Martín, y los datos que nos facilita revelan que SASEMAR durante 1997, coordinó el rescate de más de 5.000 personas, pero suele decirse «que más vale prevenir que curar», por eso ¿qué medidas ha adoptado SASEMAR para disminuir el número de accidentes?

— Además de los continuos informes que nuestros Centros de Seguridad Marítima facilitan a los navegantes, SASEMAR cuenta con el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» en Gijón, dotado con unas magníficas instalaciones para

realizar una acción formativa de cara a la prevención. En 1997 se han realizado 268 cursos (165 correspondientes al sector marítimo). La asistencia de alumnos ha sido de 4.024, de ellos 588 procedentes de 13 países europeos y americanos.

Asimismo se han celebrado numerosos congresos y seminarios, a los que han asistido un buen número de personas.

El Centro «Jovellanos» ha obtenido la acreditación internacional cumpliendo la norma de calidad EN 45001, relativa a laboratorios de ensayo, y está homologado por diversos equipos técnicos de seguridad.

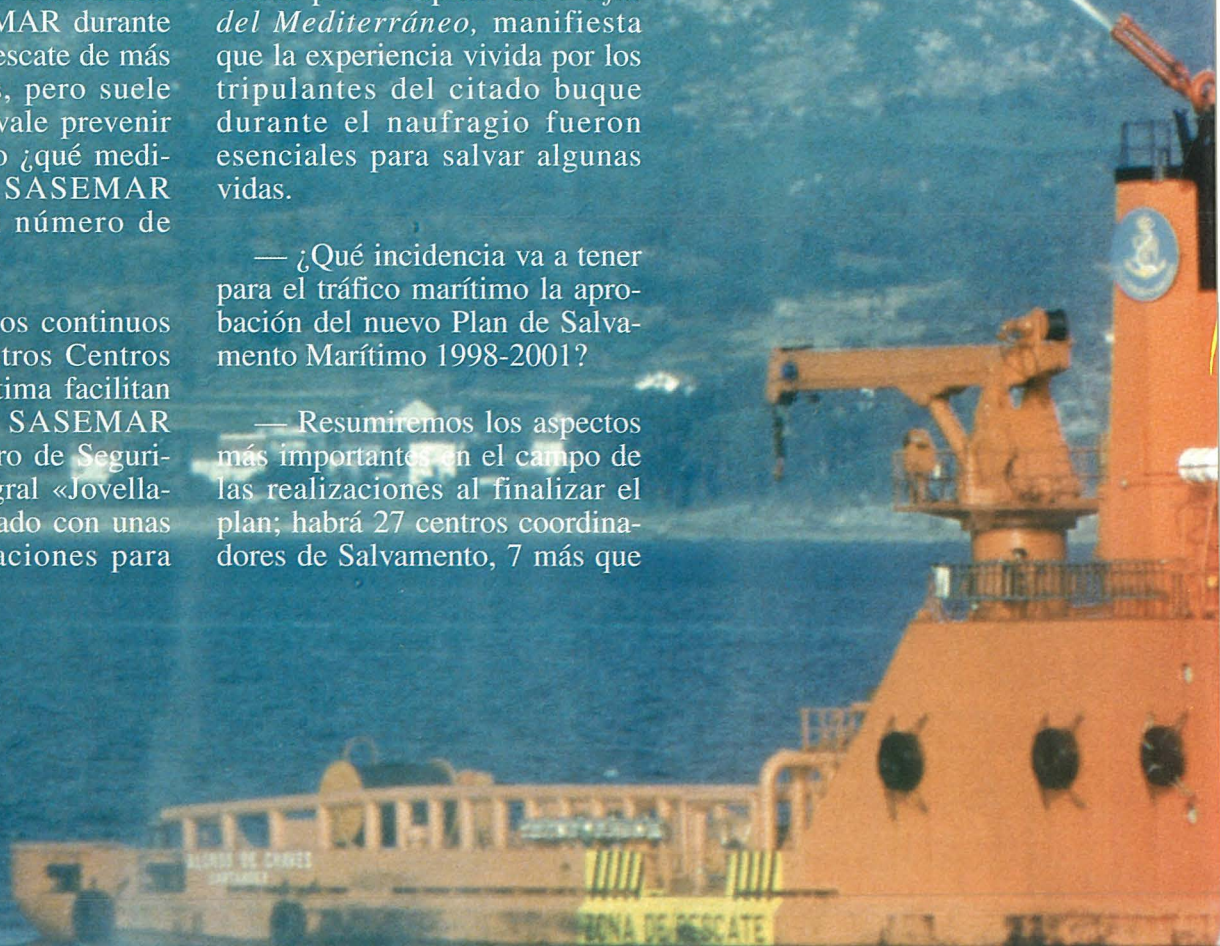
En unas declaraciones efectuadas por el capitán del *Delfín del Mediterráneo*, manifiesta que la experiencia vivida por los tripulantes del citado buque durante el naufragio fueron esenciales para salvar algunas vidas.

— ¿Qué incidencia va a tener para el tráfico marítimo la aprobación del nuevo Plan de Salvamento Marítimo 1998-2001?

— Resumiremos los aspectos más importantes en el campo de las realizaciones al finalizar el plan; habrá 27 centros coordinadores de Salvamento, 7 más que

los actuales; nuevas bases de material para la lucha contra la contaminación marina; un equipo especializado de intervención y un nuevo sistema de contratación en los buques de salvamento que mejorará su despliegue.

El plan va a suponer una inversión aproximada de unos 30.000 millones de pesetas, de los que 4.000 millones se destinarán a la adquisición de equipamientos electrónicos, elementos para mejorar la lucha contra la contaminación marina y nuevas embarcaciones. De la totalidad de la inversión, 2.000 millones retornarán a través de los Fondos





de Cohesión Europeos. En el campo laboral, quiero significar que el plan traerá consigo la creación de 100 puestos de trabajo. También será necesario mejorar la formación para adquirir nuevos conocimientos tecnológicos.

En el campo de la colaboración, debemos mejorar la respuesta coordinada de los medios de SASEMAR con los de aquellos organismos y entidades con los que hemos suscrito Convenios de Cooperación.

— Por último ¿en qué situación se encuentra España y SASEMAR en relación con el resto de los países marítimos del mundo y cuál podría ser la asignatura pendiente para lograr una seguridad marítima más eficaz?

— Algunas cuestiones no son fácilmente mesurables, sin embargo estimo que España y SASEMAR ocupan un lugar destacado entre los países que responden con más eficacia ante las emergencias marítimas. Es muy posible que estemos entre los diez primeros países del mundo.

En cuanto a la asignatura pendiente —a pesar del número de alumnos que como ya hemos dicho han pasado por el Centro «Jovellanos»— sin duda recaería en mejorar y ampliar la formación de las tripulaciones de nuestros barcos, particularmente las que componen la flota pesquera y la deportiva. La formación es posiblemente la mejor inversión y la más urgente, aunque sea lenta y costosa.

Agradecemos a Emilio Martín Bauzá, la amabilidad con la que nos ha atendido y deseamos que el nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo alcance los objetivos previstos para beneficio de las gentes de la mar.

Ricardo ARROYO

Infantes de Marina de hace 30 años, se dan cita en San Fernando



UNA docena de antiguos Infantes de Marina, que desde que terminaron su compromiso con la Armada, allá por julio de 1968, y que formaron el 10.º curso de cabos Especialistas, se reunieron con sus antiguos compañeros de armas, que decidieron seguir en la Infantería de Marina.

El encuentro resultó emocionante, ya que la mayoría procedían de distintos puntos de España, con profesiones y actividades dispersas.

Tuvo lugar el sábado 2 de mayo en el Club Naval de Suboficiales de San Fernando, en una comida de hermandad con sus familiares y amigos, para estrechar lazos de amistad, recordar sus años de Infantes y proyectar nuevos encuentros.

Visitaron el antiguo cuartel donde sirvieron, hoy Tercio de Armada, donde se encontraron una nueva Infantería de Marina, más eficaz y operativa, dotada con mejores y más modernos medios técnicos, así como unos militares muy especializados y profesionales.

Al pasear por las calles de la Isla, comprobaron el gran cambio efectuado, encontrando un San Fernando más moderno y muy distinto del que conocieron en el año 1965, cuando vieron por primera vez esta hermosa Isla del Sur.

Javier MARTÍN CHAMORRO
Subteniente de Inf.^a de Marina



servicio del nuevo edificio, ya que a él se han trasladado la lavandería y los servicios de apoyo a la dotación de marinería, comedores, cocina y hogar del marinero, así como la creación de un pañol de aprovisionamiento en el que se centraliza la gestión, adquisición, almacenamiento y distribución de los materiales de apoyo al mantenimiento y habitabilidad del Cuartel General.

El Servicio de Aprovisionamiento cuenta con ciento cincuenta hombres aproximadamente, de los cuales cincuenta pertenecen a marinería.



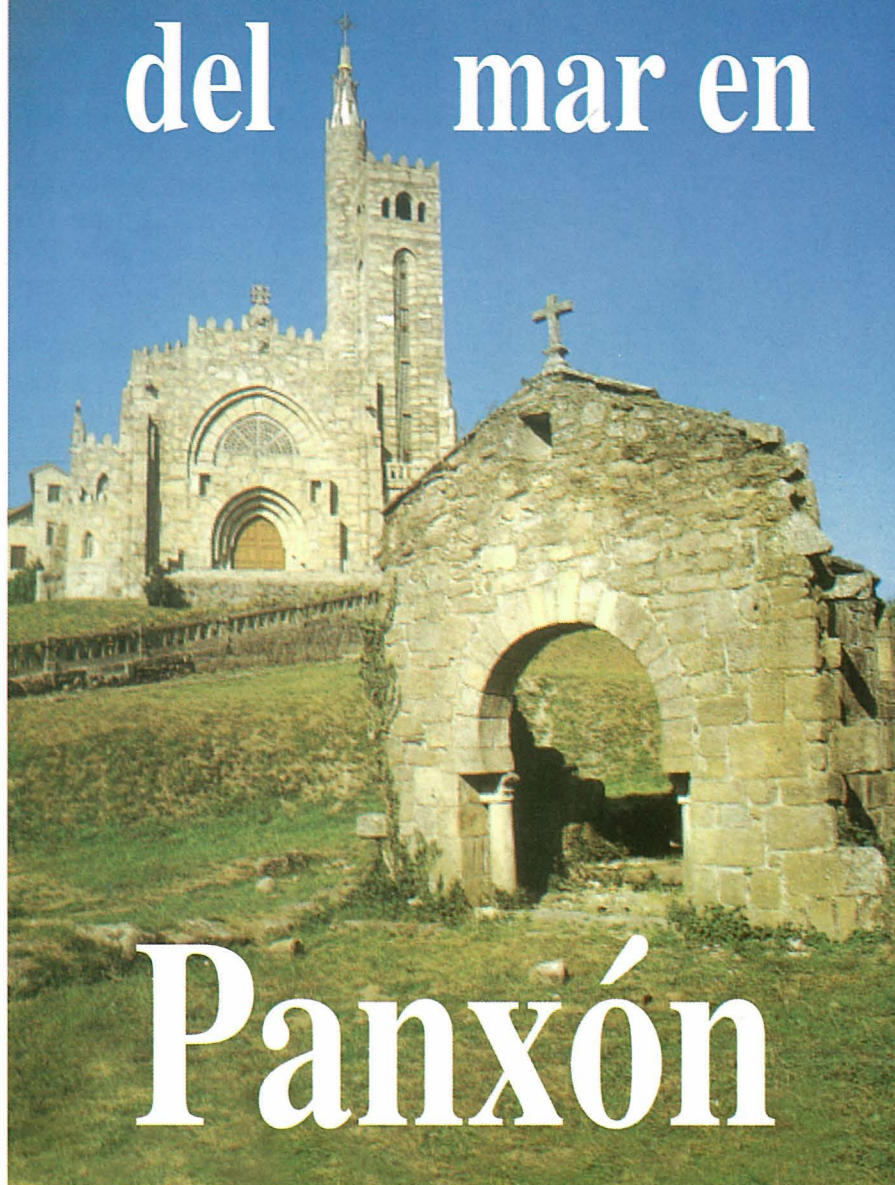
LA SECRETARÍA

POR último, el ayudante mayor nos habla de la Secretaría, desempeñada por don Juan Antonio Aylagas Vallejo, funcionario civil, jefe de Negociado. La Secretaría es la encargada de canalizar las múltiples llamadas y desempeñar diferentes funciones.



Queremos desde estas páginas agradecer al capitán de navío Juan Francisco Rego Fernández el cariño con que nos ha atendido y la información que nos ha facilitado para hacer posible este trabajo, así como a su sucesor, el capitán de navío Luis Fernando Sánchez-Feijoo López, por ofrecernos su total colaboración para la finalización del mismo.

La ofrenda del mar en



Panxón

Templo Votivo del Mar y arco visigótico en la fachada de la primitiva capilla.

PANXÓN Y SU MAR

EL solo nombre de Panxón —unido al de Playa América— es más que suficiente para localizarlo y ubicarlo en un contexto geográfico concreto. Turístico y marinero por antonomasia, está situado casi a la entrada de la ría de Vigo, al abrigo de las estribaciones de la Serra do Galiñeiro, cerrando y custodiando por el norte la entrada a la famosa ensenada de Baiona.

Allí la costa forma una de las más hermosas y concurridas playas de las Rías Bajas, de casi tres kilómetros de longitud, que se prolonga hacia el sur desde Area Alta hasta el estuario del Val Miñor, en A Ramallosa. Por el oeste domina la inmensidad del Atlántico, recortada en lontananza por la majestuosa silueta de las islas Cíes. Así lo expresó bellamente Jose María Castroviejo:

«Las ondas se mueren de dicha en las rías, que las retienen en un fiel abrazo. Más allá, el infinito.»

Panxón es más que una villa marinera, cuya población habitual se cuadruplica durante el verano. Panxón es mar y es cielo. Panxón es vida marinera y es historia marinera. En Panxón la historia y la vida están empapadas de profundas y entrañables vivencias marineras, cada cual más intensa y penetrante. Los dolores y los gozos, las alegrías y las tristezas, las lágrimas de las despedidas y los encuentros, las esperanzas y los anhelos van más allá de la tierra y del mar. En Panxón el mar y el cielo se

Todos los pueblos costeros del Noroeste Peninsular tienen un típico y característico sabor marinero. Pero hay algunos en los que su vinculación con el mar no es solamente de índole geográfica o histórica. Es mucho más profunda y relevante. Uno de ellos es, precisamente, Panxón.

abrazan. En Panxón el cielo y el mar se funden y compenentran en una simbiosis total.

MONTEFERRO

CUBIERTO de frondosa vegetación, Monteferro es un atrayente y llamativo saliente geográfico en forma de península. Frente por frente al baluarte de Montetreal de Baiona y con sus 143 metros de altura sobre el nivel del mar, constituye un excelente mirador sobre la ría de Vigo y sobre la ensenada de Baiona. «Desde allí se aprecian los islotes Estelas y Serralleiras, como dorsos de animales. Y al fondo, las islas Cíes». Casi en el centro geográfico de este monte se ubica un hercúleo monumento, corpulento y adusto, visible a varias leguas de distancia tanto desde el mar como desde tierra firme.

Se trata de un recio monolito de granito de 25 metros de altura, construido sobre base escalonada. En sus cuatro lados o caras sobresalen sobre la piedra cuatro rígidas coronas de bronce.

La cara que da a poniente, mirando hacia el mar infinito es la más relevante y destacada. En su parte superior sobresale de la superficie una enorme cruz adosada. Bajo ella, y recostada sobre el monolito, está una imagen sedente de la Virgen del Carmen, de grandes dimensiones y modelada también en granito, con una inscripción en relieve que dice: *SALVE REGINA MARIUM*.

Este monumento fue costado en gran medida por suscripción popular. Su construcción se inició el año 1913 y finalizó en 1924. Una de las inscripcio-



nes laterales nos recuerda el evento. Dice textualmente:

«Fue inaugurado el 28 de julio de 1924, reinando S. M. Don Alfonso XIII, por el Presidente del Directorio Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera, con asistencia del General Excmo. Sr. D. Severiano Martínez Anido, principal promotor y la cooperación de los Generales Excmos. Sres. D. Luis Bermúdez de Castro, Ministro de la Guerra y D. Angel R. del Barrio, Gobernador Militar de Vigo. Fue bendecido por el Ilmo. Sr. D. Manuel M.^a Vidal Boullón, Obispo de Tuy».

Con este monumento se ha querido perpetuar la memoria de los mártires de la Marina Mercante, caídos en la primera guerra mundial. Así lo expresa otra inscripción lateral que dice:

«Se elevó este monumento a la Marina Mercante para que los navegantes, al divisarlo, sientan la emoción de verse saludados por España. Que de este granito emanen perpetuamente efluvios de amor que conforten a los solitarios viajeros de la espléndida llanura del Atlántico».

La inscripción colocada en otra cara lateral invita al recuerdo, al silencio y a la súplica. Pide directamente:

«Una oración por los navegantes que en la lucha por la existencia hallaron en el mar su sepultura; por los que han perecido luchando por el honor de su patria o por el ideal; por tantas tragedias, en fin, sepultadas en el fondo del Atlántico».

El proyecto en su conjunto es obra del arquitecto vigués Gómez Román. Y el granito empleado procede de las afamadas canteras de Castrelos.

EL TEMPLO VOTIVO DEL MAR

EN el centro de Panxón, sobre un pequeño montículo, se encuentra el majestuoso Templo Votivo del Mar, presidido por una acogedora imagen de la Virgen del Carmen. Delante, en un terreno adyacente, se puede contemplar el hermoso arco visigótico de la fachada de la primitiva capilla.

Este grandioso templo es obra del afamado arquitecto porriñés Antonio Palacios Ramilo, destacado discípulo de Gaudí. Su construcción puede calificarse de auténtico milagro. Un autor ha dicho de él:

«Galicia ha añadido a sus bellezas naturales incompara-



Panxón, Vigo. Vista aérea.

bles... un monumento bellissimo dedicado a la Santísima Virgen del Carmen, patrona de las gentes del mar».

De apariencia neorrománica y neogótica, su estilo es «popular e imaginativo».

Corrían entonces años difíciles. El 27 de noviembre de 1932 se bendijo y se colocó la primera piedra. En 1934 el templo comenzaba a tomar forma. La aportación desinteresada y generosa de las gentes del mar y de los amantes de la Virgen del Carmen comenzaba a dar sus frutos. Ese mismo año el obispo de Tui, don Antonio García y García, escribía una carta pastoral animando a todos. Solicitaba la generosa ayuda económica para la pronta construcción del templo «como homenaje de gratitud y de amor, de expiación y plegaria, a la Virgen del Carmen, patrona del mar amargo y de los marineros, tantas veces amargados por la furia de las olas».

El 17 de julio de 1936 el señor obispo bendecía los Estatutos de la «Pía Unión de la Virgen, Patrona del Mar». De esta forma convertía el templo aún sin terminar en «Casa de Oración del Mar». Con ello se ponían las bases a lo que después sería la archiconocida y no suficientemente valorada «Obra del Mar».

Por fin el 31 de octubre de 1937 fue consagrado solemnemente el templo. En menos de 5 años se había hecho posible el milagro de su construcción.

Este templo es hoy Iglesia Parroquial. El 28 de junio tuvo lugar en él un año más la tradicional OFRENDA DEL MAR. Se trata de una emotiva y entrañable ceremonia cargada de historia y de devoción mariana.

LA OFRENDA DEL MAR

EL 23 de julio de 1939, año y medio después de la consagración del templo, se realizó en él una sencilla pero emotiva ceremonia que caló profundamente en el corazón de la gente marinera. Fue la primera «Ofrenda del Mar a la Santísima Virgen del Carmen», en nombre de toda la Marina española.

Desde entonces y de manera ininterrumpida se viene repitiendo cada año, con toda solemnidad, la Ofrenda del Mar. Habrán variado las fechas; habrán cambiado las formas externas, pero el espíritu sigue siendo el mismo.

Estos últimos años la Ofrenda se realiza en una solemne Concelebración Eucarística, presidida por el obispo de la

Diócesis. Al finalizar la misma, tiene lugar la Procesión con el Santísimo hasta la explanada del templo. Desde allí se imparte la bendición con el Santísimo sobre el mar infinito y azul.

Son las cuatro Marinas —de guerra, mercante, pesquera y deportiva— las que conjuntamente y estrechamente hermanadas por los lazos invisibles de los misterios del mar, protagonizan este acto. En la Oración de los Fieles y en el Ofertorio de la Misa son las cuatro Marinas las que elevan al cielo sus súplicas y presentan ante el altar las ofrendas.

Con ello las gentes del mar quieren rendir homenaje de gratitud, recuerdo y cariño a los que han dejado su vida en el mar. Quieren solicitar ayuda y consuelo para tantas familias desgarradas por el dolor y las tragedias. Quieren implorar fortaleza y esperanza para tantos dramas existenciales protagonizados en el mar y a causa del mar..., para todas esas gentes que día a día luchan y se afanan por seguir en la brecha diaria en medio del oleaje del mar de la vida.

Es posible que la ceremonia en sí haya perdido algo de vistosidad externa, no exenta de curiosidad. Pero probablemente ha ganado en hondura espiritual. Es cierto que de la abundancia del corazón habla la boca. Pero también es cierto que lo externo y llamativo no son siempre sinónimos de vivencias auténticas.

La Ofrenda del Mar, aunque ahora carezca de aquella primitiva aparatosidad externa que la hizo tan popular, resulta siempre un acto entrañablemente profundo y emotivo. Expresión viva y palpable de fe cristiana, aúna creencias, sentimientos y viven-

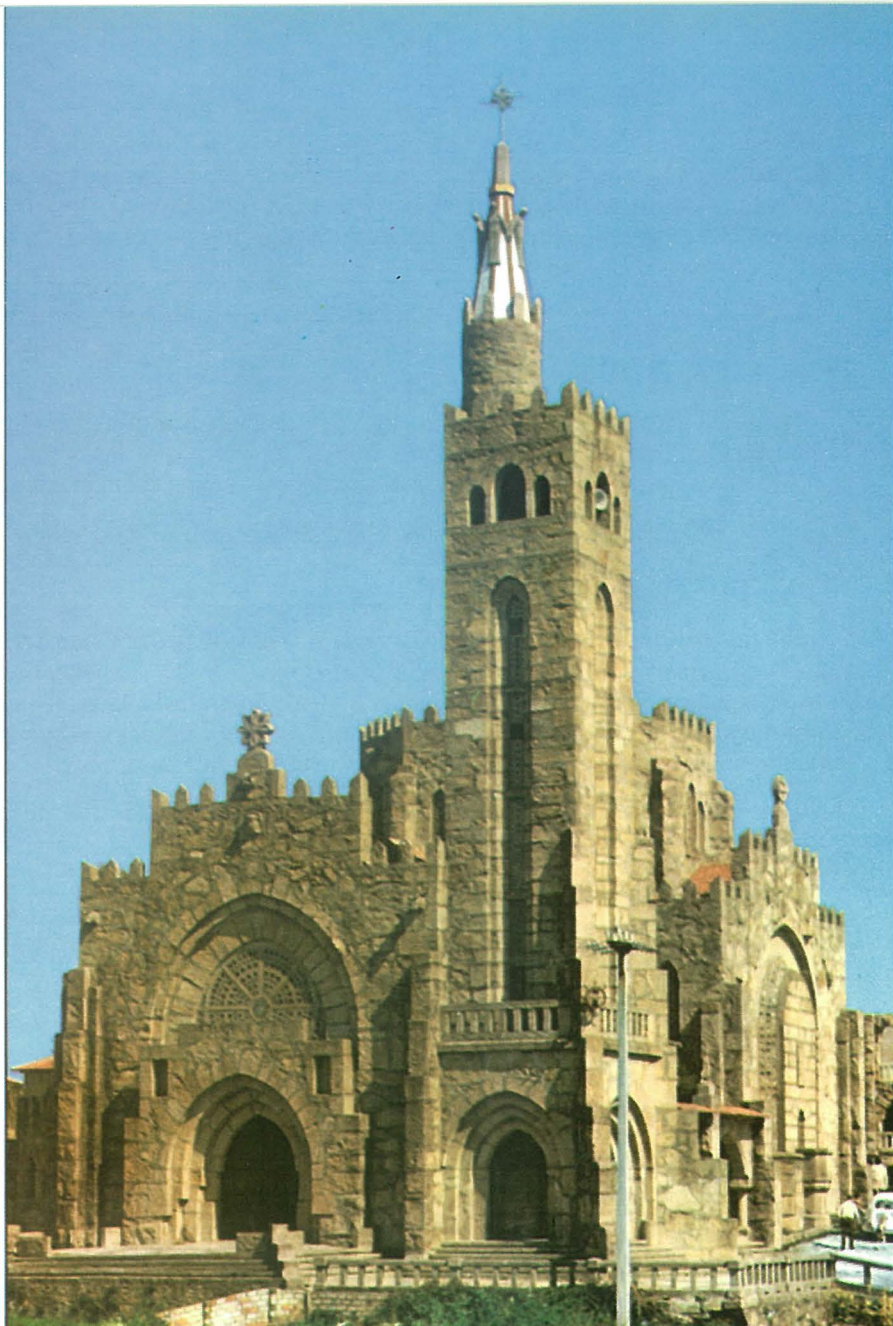
Panxón.
El majestuoso Templo Votivo del Mar.

cias en un clima de honda espiritualidad.

Desde allí, desde Panxón, desde la explanada del Templo Votivo del Mar y bajo la mirada cariñosa de la «Estrella de los Mares», Jesús Sacramentado extiende sus brazos amorosos sobre el horizonte del mar. En ese preciso momento todas las gentes del mar levantan sus ojos hacia el infinito, más allá de ese punto misterioso en el que los dos azules —el del mar y el del cielo— se abrazan y compenetran. Y todos juntos elevan al cielo sus plegarias implorando paz y bonanza, fortaleza y ayuda, constancia y vigor para poder llegar siempre al puerto soñado.

Sí, Panxón es siempre mar azul y cielo azul. Pero el día de la Ofrenda del Mar los dos azules —el del mar y el del cielo— se funden plenamente en un abrazo invisible, pletórico de inolvidables vivencias marineras, abiertas a la esperanza.

Pablo PÉREZ FERNÁNDEZ
Capellán de la E.T.E.A. en Vigo.



FECHAS Y FRASES

Como testimonio histórico de la importancia y trascendencia que ha tenido y sigue teniendo la Ofrenda del Mar, recogemos a continuación un pequeño florilegio de frases pronunciadas por las diversas personalidades encargadas de realizar la Ofrenda a lo largo de los años transcurridos.

19 DE AGOSTO DE 1940

«Era oportuno y necesario que aquí en este Carmelo de Occidente, cara a las inmensas extensiones que son escenario de la Hispanidad, se levantara este Templo... para que (nuestros marinos) en sus nuevas actividades puedan buscar el aliento necesario para seguir las rutas... que nos llevarán a alcanzar los objetivos...».

Almirante D. Salvador Moreno Fernández, ministro de Marina.

19 DE AGOSTO DE 1943

«Tras estas montañas que ocultan a nuestra vista la ría Pontevedresa, acaba de inaugurarse nuestro primer establecimiento dedicado a la formación de los futuros Oficiales de la Armada y nos apresuramos a ponerlo bajo vuestro amparo.

Haced, Señora, que al mismo tiempo que en sus aulas se inculcan las más sólidas virtudes militares y se forjan espíritus fuertes y decididos..., aprenda la juventud naval a postrarse ante vuestra presencia y a proclamarle Reina de los Mares, Iris de Eterna Ventura y Madre del Divino Amor. Escucha sus invocaciones que entonan con sus voces juveniles, pidiendo tu protección con el corazón henchido de entusiasmo y de fervor».

Almirante D. Salvador Moreno Fernández, ministro de Marina.
Cuatro días después de haber sido inaugurada la Escuela Naval de Marín.

17 DE AGOSTO DE 1945

«Reina de los navegantes..., todos los días cantan tus glorias las olas del mar. Todos los días traen a este tu altar bendito notas de alabanzas y de gloria. Únense a ellas las oraciones de pescadores y navegantes, quienes... te alaban y te bendicen... a la par que de sus pechos brota el cálido efluvio de su rendido corazón».

Capitán de Navío D. Jesús María de Rotaache y Rodríguez, subsecretario de la Marina Mercante.

24 DE AGOSTO DE 1948

«Salve, Estrella de los Mares... Tú serás nuestra bonanza y nuestra alegría sobre el azul de los mares en calma y tú serás nuestro sostén sobre el mar erizado de cólera por las galernas. Recoge en la copa de oro de tu amor nuestra ofrenda y nuestra súplica y preséntala a tu Hijo en el ara inmensa y glauca de los mares. Ponla muy alta, que la veamos siempre, entre el mar y el cielo, sobre las claras estrellas, junto a los cálices donde hierve de amor la sangre de nuestros... muertos».

Almirante D. Francisco Regalado Rodríguez, ministro de Marina.

20 DE AGOSTO DE 1949

«Sois, Señora, Patrona y Madre de todos los navegantes, la Reina en cuya divina corona convergen en momentos decisivos las miradas y las súplicas de los que navegan y de los que en tierra ruegan por ellos».

Almirante D. Francisco Bastarreche y Díez de Bulnes.

10 DE SEPTIEMBRE DE 1952

«Reina y Patrona, eres nuestra Madre. Te embarcamos en nuestros camarotes y en nuestras almas. De noche y de día velas nuestras guardias, proteges nuestras derrotas y sostienes nuestra fe... Los navegantes no navegamos solos. Tú nos acompañas... Desde este Santuario, abierto a las caricias del mar... mira con amor a tus hijos... Bendícenos siempre...».

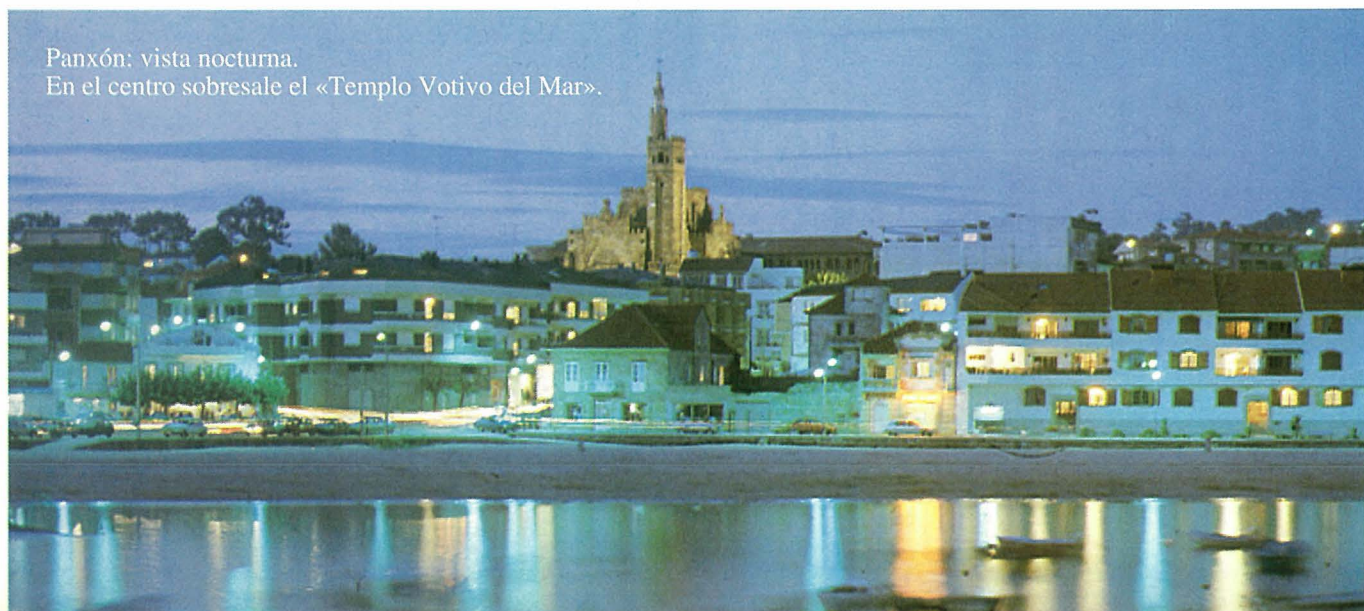
Almirante D. Juan Pastor Tomasety.

10 DE SEPTIEMBRE DE 1955

«Las quillas de nuestros barcos, como pluma en manos de la Providencia, han escrito... parte gloriosísima y fecunda de nuestra historia en el inmenso libro del mar... Yo os pido que la memoria de estas grandezas se convierta ante Vos, Virgen del Carmen, en nuestro mejor homenaje de gratitud, veneración y amor y en plegaria permanente y confiada».

Vicealmirante D. Felipe de Abarzuza y Oliva, comandante general de la Flota.

Panxón: vista nocturna.
En el centro sobresale el «Templo Votivo del Mar».





Alejandro Domingo Gutiérrez,
general de división de Sanidad.
Director de Sanidad del Cuartel General de la Armada.

La Sanidad Naval mira al futuro

PARA configurar la presentación de nuestro entrevistado deberíamos comenzar haciendo referencia a sus títulos académicos, lo que nos ayuda a comprender mejor la descripción que de él se hace como hombre activo, emprendedor, entusiasta y con un ansia permanente de estudio y superación de obstáculos: licenciado y doctor en Medicina; especialista en Medicina Interna; licenciado en Farmacia. En la actualidad está a punto de finalizar la carrera de Derecho y ha efectuado estudios de periodismo y Educación Física en el INEF, donde fue profesor durante algunos años.

Su trayectoria profesional le ha propiciado importantes aportaciones personales en beneficio de la Sanidad Militar.

Todo esto nos lo va desvelando a través de la charla que mantuvimos con él en su despacho del Cuartel General de la Armada, motivo que aprovechó para trazarnos un completo recorrido por la Sanidad de la Armada, implicando en ello a otros colaboradores, y darnos una visión particular acerca de su futuro; un futuro que él ya verá desde la situación de Reserva, a la que pasará en el mes de julio.

P.- ¿Cuáles son sus orígenes, general?

R.- Nací en un pueblo pequeño de la provincia de Segovia, Escalona del Prado, hijo de médico rural, el mayor de siete hermanos. Estudié bachillerato en el Instituto «Cardenal Cisneros» de Madrid y Medicina en la Facultad de «San Carlos» de la capital de España, siendo mi maestro en el viejo Hospital Provincial don Gregorio Marañón, que me enseñó no sólo Medicina sino una manera de ser y estar ante el enfermo que siempre he procurado seguir.

P.- ¿Cómo resumiría su impresión de la figura señera de don Gregorio Marañón?

R.- El principal mérito de don Gregorio Marañón como médico fue sistematizar los conocimientos del hombre sano y enfermo que entonces se tenían, y con la creación de un sistema lógico y razonado, tomar una línea doctrinal que le hizo ser un innovador en su época, y adelantarse en muchos años a lo que hoy denominamos concepto integral de la Medicina.

De mi estancia a su lado, recogí dos enseñanzas fundamentales. Una, su humanismo, que reflejaba en su frase «El que sólo sabe Medicina, ni Medicina sabe». Y otra, su vertiente huma-

na de amor al enfermo, al que se subordina todo, incluso satisfacciones personales lícitas. Era un hombre bueno al que todos admirábamos no sólo como maestro en Medicina, sino como persona.

Como todo ser humano también tenía sus pequeñas manías, que en todo caso eran más bien virtudes. Una, la de que el tiempo es muy valioso y no puede ir perdiéndose en asuntos poco importantes. Se definía a sí mismo como «un traperero del tiempo» que, recogiendo aquí y allá minutos que sobraban, acumulaba un capital para dedicarlo a asuntos de más trascendencia. Otra manía era que debía protegerse al fumador pasivo, y sus prohibiciones de fumar, que tan extendidas se encuentran hoy, supusieron un sinfín de incomodidades para sus colaboradores del Hospital Provincial, que las aceptaban sin embargo gustosos pues era don Gregorio el que les pedía el sacrificio.

P.- ¿Cómo surgió en usted la vocación militar?

R.- No hay en mi familia ningún antecedente en esta profesión, y fue durante mi estancia en Ferrol como teniente médico en el Regimiento



«Mérida 44», donde mis amistades de la Armada me animaron a presentarme a las oposiciones de médico militar. Por razones familiares graves —por entonces acababa de fallecer mi padre y sentí la urgencia de ponerme a trabajar cuanto antes—, me presenté a la primera opción, que fue la de Tierra, y tuve la suerte de sacarla enseguida.

P.- ¿Dónde le llevaron sus primeros destinos?

R.- Soy de una generación de médicos africanos, pues todos los de esas promociones pasamos nuestros primeros años en ese continente. Personalmente estuve destinado en Ceuta y Sidi Ifni, en este último lugar durante los conflictos de 1958. Posteriormente ya vine a Madrid, donde he desarrollado mi labor desde entonces, salvo mi último destino, como general de brigada, en Zaragoza.

P.- ¿Dónde se formó como especialista de Medicina Interna que, según creo, es su especialidad?

R.- Primero en el Hospital Militar «Gómez Ulla» y posteriormente en el «Royal Infirmary» de Leeds (Inglaterra) y Hospitales «Necker» y «Laennec» de París, aunque toda mi vida he procurado reciclarme

periódicamente tanto en hospitales españoles como extranjeros.

P.- General, sabemos que usted ha sido un pionero e innovador en muchas de las actividades desarrolladas por la Sanidad Militar, ¿podría confirmarnos que fue uno de los introductores del riñón artificial en España?

R.- Efectivamente, el doctor Hernando, de la Clínica de «La Concepción», el doctor Rotellar en «San Pablo» y yo en el «Hospital Militar del Generalísimo», instalamos con poca diferencia de meses los primeros aparatos de riñón artificial en España, alrededor del año 1962, procedentes de Leeds (Inglaterra); primero para enfermos agudos y luego para crónicos. Es para mí una satisfacción que aquella técnica, con tantos detractores en su comienzo, hoy día sea una medida que ha salvado muchas vidas de pacientes con insuficiencia renal.

P.- Sabemos, general, que ha estado vinculado muchos años a la Universidad como profesor agregado, adjunto y titular, ¿de qué se siente más contento de esa vinculación?

R.- Fui el promotor de traer alumnos de licenciatura de Medicina a los hospitales militares y, en el año 1974, intervine personalmente en el Convenio que

permitió a los alumnos de la Facultad de Medicina de Madrid cursar sus estudios en el Hospital Militar Generalísimo Franco, bajo mi coordinación como jefe de estudios. En aquellos momentos de la transición, con revueltas estudiantiles, con circunstancias nada favorables, el riesgo de tal medida era grande, pero afortunadamente todo salió bien y hoy cerca de 25 promociones de médicos se han formado en nuestros hospitales militares gracias a aquel Convenio.

P.- Hoy nuestras Fuerzas Armadas abarcan una pluralidad de facetas, entre ellas las actividades humanitarias, y usted, mi general, sabemos que fue uno de los primeros en organizar y dirigir una misión militar española de estas características en el extranjero.

R.- En efecto, en el año 1979 el Gobierno español encargó al Ministerio de Defensa la organización e instalación de un hospital de campaña con cien camas en Nicaragua y, una semana después de finalizar la guerra entre somocistas y sandinistas, ya estábamos instalados en Esteli, atendiendo a una población tan extensa como Galicia.

Durante un año fui el director del hospital y jefe de la Misión, y la estancia en este país centroamericano constituyó una experiencia inolvidable y gratificante por la labor que pudimos desarrollar atendiendo a una población muy necesitada de nuestra ayuda.

P.- Una de sus preocupaciones ha sido la prevención de la enfermedad, concretamente cómo evitar el infarto de miocardio y las enfermedades cardiovasculares en los miembros de las Fuerzas Armadas, ¿qué le movió a intentar solucionar el problema de esta grave enfermedad?

R.- En los años 80 puse en marcha, como coordinador, el programa de prevención cardiovascular en las FAS, en el que, a través de conferencias y mesas redondas por toda España y reconocimientos preventivos en hospitales militares, intentamos disminuir esta enfermedad. Junto al programa realizado en Cataluña, en una empresa, y a otro realizado en el País Vasco, en Legazpia, el nuestro fue uno de los primeros que se realizaron en España en plan masivo y estructurado. Nunca sabremos las vidas que se habrán salvado con el programa pero, aunque sólo fuera una, mereció la pena el intento, al que luego han seguido muchos más.

P.- Para terminar con esta semblanza de su vida personal y militar, dicen de usted que su *hobby* es coleccionar títulos y carreras, ¿qué nos puede decir a este respecto?

R.- Tengo el título de licenciado y doctor en Medicina, licenciado en Farmacia y, entre junio y septiembre de este año, quiero aprobar las seis asignaturas que me quedan para terminar mi licenciatura de Derecho. También empecé, pero no creo que los termine, estudios de Periodismo e INEF, donde fui profesor durante muchos años. Ha sido muy enriquecedor para mí compartir banco con mis compañeros de Facultad, de unas generaciones muy alejadas de la mía, lo que sin embargo me ha permitido estar muy al día de la problemática de la juventud actual.

P.- Pasemos a hablar de su destino actual de director de Sanidad de la Armada, ¿cuáles son los problemas que actualmente más le preocupan de su Dirección?

R.- En el artículo que publicáis en este mismo número de la

revista, expongo los principales problemas planteados. De todos ellos, el que quizás más me ocupa y preocupa es el de la asistencia sanitaria primaria, la de cabecera, a nivel de los primeros escalones. De todas nuestras actividades, a pesar de ser prioritaria, ha sido injustamente postergada muchas veces y hay que realizar un esfuerzo para ponerla en el lugar que le corresponde.

P.- Mi general, usted es el primer director de Sanidad de la Armada que ocupa este cargo procedente de la Sanidad Militar de Tierra. ¿Existen muchas diferencias entre los Ejércitos y la Armada desde el punto de vista sanitario?

R.- Hay muchos elementos comunes, pero también existen muchos elementos diferenciales de ambas, sobre todo en la asistencia en primeros escalones, y no es lo mismo atender a un paciente en un submarino o en un barco en mitad del océano, a tratarle en la montaña, aunque la enfermedad sea aparentemente la misma. La medicina de Campaña, la Aeronáutica, y la Naval son radicalmente distintas y precisan de unos conocimientos, medios y técnicas diferentes. Estas diferencias casi se anulan en la asistencia hospitalaria; y la gestión, a nivel de Sanidad o Dirección, también comparten problemas similares en los Ejércitos y la Armada; por lo tanto, no me ha sido muy difícil desenvolverme como responsable de la Sanidad Naval.

P.- ¿Tuvo alguna dificultad en adaptarse al «modo de hacer» de la Armada?

R.- En todas mis visitas a los distintos Departamentos y Jurisdicción Central sólo he encontrado amabilidad, simpatía y colaboración en aquellos con

los que me he relacionado, que han sido muchos. Tengo especial reconocimiento de gratitud para aquellos con los cuales he tenido ocasión de navegar, puesto que me hicieron querer y comprender más la mar. La Armada siempre ha demostrado conmigo lo que tiene en grado sumo, señorío y grandeza.

P.- Por sus conocimientos en la Sanidad Militar a nivel internacional, ¿qué lugar ocupa la Sanidad Naval española en comparación con la de otros países?

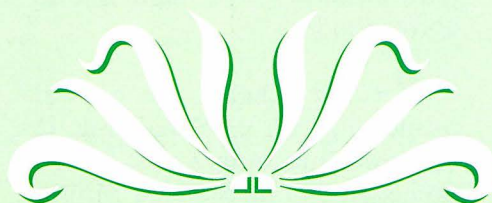
R.- Está en un lugar prominente, como se está demostrando en las actividades que desarrolla a nivel de ejercicios multinacionales, destacando el elevado grado de preparación y adiestramiento de nuestros sanitarios navales.

P.- Próximamente pasará usted a la Reserva, ¿qué se siente ante la proximidad del fin de su misión en el Cuartel General de la Armada?

R.- Podría decir que me marchó muy contento, porque ya cumplí todos mis deseos y objetivos y seré feliz descansando al lado de mi familia, dedicado a mis aficiones favoritas, de las que no he podido disfrutar hasta la fecha. Pero realmente esto no es lo que pienso, ya que no necesito descansar, pues no estoy cansado del trabajo que estoy realizando, y además mi familia está acostumbrada a mi vida actual. Mi afición preferida es la gestión sanitaria y creo que me faltan todavía muchos deseos y objetivos que cumplir. Mi satisfacción al irme será creer que intenté hacer las cosas en bien de la Sanidad Militar, aunque no todas se vieran cumplidas.

C. JÁUREGUI

Tres efemérides importantes para la Sanidad Naval



EL día 11 de noviembre de 1748, S. M. el rey Fernando VI daba su aprobación a los Estatutos del Real Colegio de Cirugía de Cádiz, que iba a ser levantado junto al Hospital de Marina de aquella ciudad, y en el que iban a formarse los miembros del Cuerpo de Cirujanos de la Armada creado veinte años antes.

La puesta en marcha de este centro modélico se debió, en buena medida, al entusiasmo de Pedro Virgili, un cirujano a quien Jean Lacombe, el hombre que había revolucionado los planteamientos de la asistencia sanitaria dentro de esa Armada, logró sumar a ese proyecto ilusionado de renovación científica impulsado por la nueva dinastía.

Virgili estaba llamado a ser el sucesor de Lacombe al frente del Cuerpo de Cirujanos cuando, tras su fallecimiento el mismo año de la aprobación de los Estatutos del Real Colegio de Cádiz, se decidió encomendar esta responsabilidad al hombre que había compartido con él, durante más de 20 años, todos sus proyectos. La

elección, no exenta de tensiones entre los distintos candidatos, se decantó finalmente a favor de este catalán, a quien Lacombe había conocido durante el sitio de Gibraltar cuando todavía era un joven ilusionado. El hecho de que su nacimiento tuviera lugar en la localidad tarraconense de Vilalonga del Campo, en febrero de 1699, permite que nos dispongamos a conmemorar tres efemérides muy importantes dentro de la historia de Sanidad Naval española: El 250.º aniversario de la fundación del Real Colegio de Cirujanos de la Armada de Cádiz; el 250.º aniversario del fallecimiento de Jean Lacombe o Lacomba, fundador del Cuerpo de Cirujanos y artífice de todas las reformas que permitieron superar la profunda crisis por la que atravesaba la asistencia sanitaria a bordo de nuestros barcos, desde mediados del siglo XVII; y, finalmente, el tercer centenario del nacimiento de Pedro Virgili, su sucesor, y el hombre que supo convertir a ese Real Colegio con el que había soñado Lacomba, en una institución

de prestigio, cuya influencia se dejó sentir no sólo en el ámbito de la Sanidad Naval, sino en el de la propia Medicina española, pues fue en sus aulas, como es bien conocido, en donde por primera vez se fundieron los dos saberes, Medicina y Cirugía, que hasta ese momento habían recorrido caminos separados.

La importancia de estas fechas decisivas dentro de nuestra trayectoria histórica no puede pasar desapercibida y estamos seguros de que merecerá la debida atención por parte de todos. Pero ello no puede hacernos incurrir en un error frecuentemente difundido, pues a partir de los excelentes estudios de aquel benemérito médico de la Armada que fue el coronel don Salvador Clavijo y Clavijo se tiende a considerar al Cuerpo de Cirujanos y al Real Colegio de Cirugía como el punto de arranque de nuestra Sanidad Naval, olvidando que la presencia de profesionales sanitarios a bordo de los buques españoles se hunde en las raíces de nuestra propia historia. Clavijo, que funda-

mentalmente utilizó los fondos documentales conservados en los archivos de la Armada, destacó por razones metodológicas ese periodo histórico, de indudable brillantez, que arranca del siglo XVIII, pero la utilización de nuevas fuentes ha permitido conocer la importancia del apoyo sanitario dispensado a los hombres que, a bordo de nuestros buques, participaron en las grandes empresas marítimas de los siglos XVI y XVII, así como la organización sanitaria de las escuadras aragonesas, en las que la presencia de profesionales sanitarios embarcados está documentada desde los comienzos del siglo XIII.

Por otra parte, nos encontramos inmersos en los actos conmemorativos de aquella tragedia que conmovió a la sociedad española hace ahora un siglo: el fin de la presencia española en tierras de ultramar, tras varios años de enfrentamiento con quienes luchaban por su emancipación, que iba a culminar con la intervención norteamericana y el cataclismo en que se vio sumida nuestra Armada.

Si en todas las guerras los aspectos sanitarios cobran, por razones evidentes, un protagonismo singular, su importancia se vio acrecentada en este conflicto, en el que las condiciones del clima y la variada patología tropical tuvieron una especial incidencia en la capacidad combativa de nuestras fuerzas. No podemos olvidar que la mayor parte de las bajas no fueron provocadas por las armas enemigas sino por unas enfermedades que tampoco respetaron a los hombres que, en momentos tan difíciles, intentaron aliviar el dolor de sus semejantes.

Es justo, por lo tanto, que dediquemos un especial



recuerdo a los miembros del Cuerpo de Sanidad de la Armada caídos, junto a sus compañeros, a bordo de los buques en los dramáticos combates de aquellos días; a los que, ocultando sus propias heridas, se esforzaron por tratar las de los hombres que tenían encomendados; a aquellos que, pudiendo eludir las penalidades del cautiverio, prefirieron compartirlo con el resto de las dotaciones, renunciando a los privilegios que les otorgaban las convenciones internacionales a pesar de que, con ello, ponían en peligro sus propias vidas, como así sucedió en algún caso; finalmente, es preciso rendir un tributo de admiración hacia quienes, como Enrique Cardona Miret, arriesgaron su vida por salvar la de un enemigo, o las de

todos sus compañeros, como hizo aquel médico del crucero *Gravina*, Eugenio Fernández y Menéndez Valdés, en aguas de Formosa en la noche del 10 de julio de 1884.

La abnegada dedicación de tantos hombres que, silenciosamente, han desarrollado su labor a bordo de los buques de nuestra Armada durante tantos siglos, y la generosa entrega de quienes no vacilaron en ofrendar sus vidas en los momentos decisivos, constituyen los sólidos fundamentos sobre los que edificar el futuro de una Sanidad Naval permanentemente viva.

Manuel GRACIA RIVAS
Teniente Coronel Médico

Labor asistencial en Sanidad de la Armada



LA asistencia médica en la Sanidad de la Armada se realiza fundamentalmente en los Hospitales Navales Departamentales de Cartagena, Ferrol y San Fernando, y en la Policlínica Naval de Madrid; el Sanatorio de Marina de Los Molinos atiende a enfermos crónicos necesitados de cuidados médicos no especializados, cambiando la orientación de asistir a tuberculosos pulmonares por la nueva citada.

La Policlínica Naval fue inaugurada en 1967, pero remodelada hace 15 años. El Hospital Naval de San Fernando data de 1981, el de Cartagena de 1984 y el de Ferrol de 1990. El número de camas disponibles en total es de 861, suficiente tanto para épocas de normalidad como para situaciones de emergencia.

Se aprecia fácilmente que la Armada no ha escatimado esfuerzos ni dinero para modernizar su red hospitalaria.

Tanto en los tres hospitales departamentales como en la Policlínica Naval funcionan servicios especializados de las distintas disciplinas de Medicina, Cirugía, Odontología, así como servicios centrales de radiología con TAC, laboratorio de análisis clínicos, unidad de cuidados intensivos y urgencias. Además, en la Policlínica Naval se dispone de un excelente departamento de Medicina Nuclear, dotado de sofisticado equipamiento.

Especial cuidado se ha tenido en el área quirúrgica, donde los quirófanos y espacios auxiliares específicos (preanestesia, reanimación, vestuario, lavabos...) son amplios y funcionales. Los servicios centrales de esterilización son capaces de tratar el material estéril que se utiliza en todo hospital.

Todos los hospitales de la Armada tienen las instalaciones y el material adecuado para la reali-

zación de las distintas técnicas que la Medicina actual reclama.

El aparataje médico se va renovando conforme hay disponibilidad económica, de tal forma que puede afirmarse no sólo que se mantiene en perfecto funcionamiento, sino que se dispone del más avanzado. Asimismo, la hostelería hospitalaria, fundamentalmente cocina y lavandería, con todos los accesorios necesarios, cuenta con modernas instalaciones de eficaz rendimiento.

Existen en todos nuestros hospitales centrales eléctricas de emergencia y talleres para mantenimiento del edificio y equipos (mecánico, electricidad, electrónica, fontanería, carpintería...). Hay ambulancias con oxígeno y equipo elemental de reanimación, y algunas de ellas están medicalizadas.

Desde el punto de vista asistencial, es importante hacer constar la existencia de consul-

tas ambulatorias de todas las especialidades médicas y quirúrgicas instaladas en el mismo hospital, lo que facilita el tratamiento integral del enfermo, ya sea una prescripción para tomar medicación en casa, el tratamiento de cirugía menor sin hospitalización, el ingreso hospitalario con cirugía mayor de urgencia o estancia en la unidad de cuidados intensivos.

Se carece de servicios de neurocirugía y cirugía torácica, pero están establecidos los canales de derivación adecuados a otros centros hospitalarios, militares o no, que disponen de ellos.

La población asistida en los hospitales de la Armada está compuesta por marinería e infantes de marina de reemplazo, beneficiarios del ISFAS, beneficiarios del Servicio de los Seguros Sociales de la Armada, personal de la Seguridad Social concertado con Sanidad Militar y urgencias de cualquier filiación.

Al lado de la asistencia médico-quirúrgica, similar a la que realizan los hospitales civiles, en los hospitales de la Armada se realiza, y es muy importante, medicina preventiva con los reconocimientos del personal de las incorporaciones y reconocimientos psicofísicos periódicos de todo el personal en activo. Se dedica también un gran esfuerzo a la medicina pericial, para auxiliar las demandas de los Tribunales Médicos Regionales Departamentales y Central de la Armada. Estas dos facetas de la medicina, reconocimientos y pericial, que no se llevan a cabo en los hospitales civiles, suponen una gran sobrecarga de trabajo para el personal sanitario de la Armada.

Juan MARTÍNEZ MUÑOZ

General de brigada del Cuerpo Militar de Sanidad.
Subdirector de Asistencia Sanitaria.

LA LOGÍSTICA SANITARIA NAVAL

SI la razón de ser de la Sanidad Naval es el apoyo a la Fuerza, la función de la Logística Sanitaria es el conjunto de previsiones, actividades y métodos logísticos con el fin de proporcionar, con oportunidad, al componente humano de las Fuerzas Armadas los medios sanitarios adecuados para la conservación y recuperación de su salud e integridad física, necesarias para el cumplimiento de la misión.

Las circunstancias específicas de la asistencia sanitaria en la mar —no olvidemos que nos encontramos en un medio hostil y en un ambiente potencialmente peligroso— hacen que la planificación y ejecución de este apoyo sea prioritario, tanto en la renovación de los recursos existentes como en la introducción de las técnicas innovadoras que día a día surgen.

Es por ello por lo que la Dirección de Sanidad de la Armada se ha propuesto completar y modernizar su material sanitario.

En este sentido se pretende disponer de ocho Equipos Médicos de Soporte Vital Avanzado (EMSVAS), completos y revisados, ubicados en las Zonas Marítimas y en la Flota, más los que estarán de forma permanente y de uso exclusivo en los patrulleros *Chilreu* y *Alborán*.

Por otra parte, desde hace tiempo subyace en todo el personal interesado en el tema una preocupación para que, en las cámaras hiperbáricas existentes, se proceda al acople normalizado OTAN, así como a la urgente instalación de una nueva cámara hiperbárica en el Hospital Naval de San Carlos.

En ambos sentidos se han de dirigir todos los esfuerzos necesarios para que el problema quede resuelto.

Asimismo, y con el prurito de incorporar a nuestra Sanidad los últimos avances tecnológicos, se ha realizado el 30 de enero la primera sesión de telemedicina entre el portaaviones *Príncipe de Asturias* y la Policlínica Naval; fue una demostración de las posibilidades diagnósticas y terapéuticas en este campo, hacia las que debemos tender en aras de incorporar aquellas técnicas que faciliten y perfeccionen nuestra Asistencia Sanitaria Naval.

Jesús SÁNCHEZ DE LA NIETA INFANTE

Subdirector de Logística Sanitaria





Entrevistamos a un médico de la Armada:

el teniente coronel médico

Enrique Vivas Rojo

P.— Comenzamos preguntándole ¿qué motivos impulsan a un médico joven a optar por la vía de la Sanidad de las FAS, y concretamente en su caso por la Sanidad de la Armada?

R.— Cuando se termina la carrera de Medicina existen varias posibilidades profesionales. Una de ellas es la Medicina de las FAS, que en su momento permitía optar por los Ejércitos del Aire y de Tierra o por la Armada. A esa edad los motivos suelen ser más viscerales que reflexivos, pero la verdad es que la Armada se me presentaba muy atractiva en esos años jóvenes. La vida cerca del mar, el mundo del embarque, las peculiaridades propias de la Sanidad Naval y el hecho de llevar el botón de ancla, me parecía que imprimían un carácter especial a mi profesión.

P.— ¿Qué recuerdos tiene de esa época de su vida?

R.— Es curioso comprobar cómo la mente humana elimina los momentos más desagra-

dables y selecciona los más amables, que en el fondo suelen ser los realmente trascendentes. Recuerdo sobre todo las puestas de sol de la ría de Pontevedra y la primera vez que embarqué en un buque de guerra; viniendo de la Universidad el cambio mental que supone esta experiencia no se puede imaginar hasta que se vive, además, las tradiciones forman parte de las disciplinas que se enseñan en la Escuela y éstas te acompañan a lo largo de toda tu vida.

P.— ¿Cuáles son los caminos que siguió como médico de la Armada después de salir de la Escuela?

R.— Había que cumplir condiciones de embarque, es decir, teníamos que embarcar un período de tiempo obligatorio, cuya duración dependía de la época a la que nos estamos refiriendo. En mi caso fue de un año y medio, pero compañeros más antiguos han llegado a estar más de cinco años. Después, la mayoría de nosotros nos planteábamos hacer

una especialidad que, en el caso de la Armada, se realiza en centros muy prestigiosos de España (Fundación Jiménez Díaz, Clínica Puerta de Hierro, La Paz, Gregorio Marañón, Hospital Clínico, etc.) y, en algunos casos, en función de la especialidad elegida, se destinaba al interesado a hospitales europeos o americanos.

P.— ¿Cree que ser médico a bordo de un buque requiere una preparación específica?

R.— Como en toda vida profesional, se requiere una idoneidad tanto técnica como vivencial. No todos los buques son iguales ni tienen las mismas funciones. En mi época, exceptuando los más operativos, las navegaciones eran más cortas y poco alejadas de nuestras costas, pero cuando había maniobras importantes la situación se complicaba. Yo recuerdo algunas maniobras conjuntas con la Armada estadounidense, en las que el riesgo inherente a un desembarco de la Infantería de Marina precisaba de una

preparación adecuada a tal situación. Por otra parte, los accidentes derivados del buceo constituyen una especial forma de enfermar. Por este motivo todos los médicos de la Armada realizábamos un curso de medicina subacuática durante el período de formación militar en la Escuela. Hay que recordar que el buque de salvamento *Poseidón* lleva a bordo una cámara hiperbárica que ha salvado muchas vidas. Tampoco podemos olvidar el apoyo que la Armada otorga a los barcos pesqueros que faenan en el banco sahariano. Más de una vez nos hemos visto comprometidos en situaciones médicas difíciles, sobre todo cuando la mar estaba embravecida y había que acceder a alguno de estos buques para preparar una evacuación o realizar cualquier actividad terapéutica.

P.— ¿Cómo se lleva la vida a bordo para alguien que profesionalmente no está preparado para ello?

R.— En mi opinión es necesario, como dije anteriormente, estar preparado técnica y mentalmente. Un barco es un

elemento hostil, de espacios reducidos, con muchos problemas de habitabilidad, con una disciplina férrea, en la que cada uno tiene una función concreta y especializada. En un barco no sobra nadie y el error de uno solo, por muy bajo que esté en la pirámide jerárquica, puede poner en peligro la vida de todos. Además, cuando la navegación es larga, pueden surgir en gente no preparada psicológicamente problemas de convivencia. Yo pienso que no todo el mundo está preparado para vivir en un barco. Actualmente nuestros buques son más modernos, navegan más tiempo y tienen un mayor protagonismo internacional, por lo que la preparación del médico a bordo debería ser más especializada.

De todas formas, y sin querer pecar de nostálgico, aquellos años fueron inolvidables. La sana rutina a bordo acaba siendo conquistada por la camaradería y, como dice el viejo aserto marinero, «Dichoso aquel que tiene su casa a flote». También de alguna manera el espíritu de aventura solidaria, impregnada de esa voluntad de servicio que constituye la esencia del oficial de

la Armada, el amor por lo desconocido, y la ansiedad previa a la llegada a puerto, era para nosotros el mayor aliciente cotidiano capaz de hacer añicos la posibilidad del tedio. Podemos imaginar que estas sensaciones alcanzan su máxima intensidad cuando nos encontramos en el buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, donde la actividad marinera es prácticamente artesanal, y en la que el médico ha de integrarse en una estricta simbiosis con el resto de la tripulación. Para los que han tenido la fortuna de embarcar en este buque, una oración cantada en cubierta durante una puesta de sol en lejanas latitudes es una experiencia que no se puede olvidar.

P.— ¿Cómo cree que se afronta el futuro de la Sanidad Militar en el ámbito naval?

R.— Pienso que en el seno de la nueva estructura sanitaria es preciso profundizar en la elaboración de una doctrina específicamente naval que responda al reto que tiene planteado la Armada del siglo XXI.

Por otro lado, en el ámbito asistencial se van a producir cambios importantes, pero es muy esperanzador el hecho de que recientemente se haya suscrito un concierto entre la Policlínica Naval y el prestigioso centro oncológico «Anderson M. D.», de Houston.

Yo me siento particularmente satisfecho de que una empresa de tanto prestigio haya elegido este centro sanitario para su sucursal europea, teniendo la posibilidad, obviamente, de instalarse en cualquier otro lugar. Estoy convencido de que estaremos a la altura de las circunstancias y, como español y médico, me siento orgulloso de esta nueva situación.





Impresiones de las tenientes médicas embarcadas

«Embarqué como única mujer oficial en la fragata *Navarra*, y además era el oficial médico del STAFF, al ser el nuestro el buque insignia en la STANAVFORMED de este año.

La atención médica a bordo, salvando ciertos casos, es lo más fácil. Es mi trabajo y lo conozco, si bien a bordo se presentan particularidades: cinetosis y problemas psicológicos que, en otras condiciones, no son frecuentes».

Esta opinión la comparte también Ana Isabel López Figueras, teniente médico destinada en el buque de desembarco *Castilla*, quien añade:

«...no solamente ejerces labor sanitaria en un barco, sino que en los días de navegación se produce con cierta frecuencia un estrés motivado por sólo ver agua, zafarranchos, poco espacio vital, etc., debiendo en estos casos hacer de psicóloga y sacerdote, escuchando y aconsejando a los pacientes, para después decirles unas palabras que alivien la situación anímica en que se encuentran, ayudando más a curar psicológicamente que con los medicamentos».

A nuestra pregunta acerca de las dificultades que hayan podi-

A instancias del general Domingo, remitimos un cuestionario de preguntas a dos tenientes médicos recién salidas de la Escuela, cuyos primeros destinos han transcurrido embarcados en unidades de la Armada. Sus testimonios dan idea clara de las dificultades con que se encuentran, tanto desde el punto de vista profesional como del personal, al que se añade el hecho de ser mujer en un

mundo que, hoy por hoy, sigue siendo mayoritariamente de hombres, pero también nos transmiten sus vivencias a bordo como una experiencia enriquecedora.

Cristina Pérez Herreras, teniente médico destinada en la 41.^a Escuadrilla de Escoltas desde septiembre de 1997, concretamente en la fragata *Navarra*, fue comisionada para la STANAVFORMED hasta diciembre y nos cuenta:

do encontrarse en su quehacer diario a bordo, nos contesta Cristina:

«Lo más difícil es la soledad, la soledad como médico —a veces echas de menos el contraste de opiniones con compañeros y algún medio de apoyo— y como mujer, ya que no sólo extrañas a la familia y los amigos, sino que necesitas hablar de otras cosas, de “cosas de mujeres”. Si la convivencia a bordo es dura para ellos, creo que lo es mucho más para la mujer. Cuando hay a bordo otra oficial, todo resulta más llevadero. Hay que tener en cuenta que he embarcado en las seis fragatas de la Escuadrilla, en donde los médicos navegan una media de doscientos días al año».

Por su parte, Ana Isabel apunta:

«El material existente en la mayoría de nuestros barcos es el adecuado para realizar una medicina ambulatoria y cirugía menor. En casos graves aconsejas la evacuación del enfermo, aunque todo depende de los factores climatológicos, distancia a otros centros hospitalarios en tierra, etc.; en esos casos solo tienes la posibilidad de mantener la estabilidad del enfermo».

Una y otra coinciden al contestar a nuestra pregunta sobre la preparación adquirida, tanto en la Universidad como en la Escuela de Sanidad Militar:

«Sería conveniente realizar prácticas, sobre todo en Medicina de urgencias».

Nos interesaba saber también hasta qué punto se obtienen nuevos conocimientos con la

práctica de la profesión, esa otra faceta que no está en los libros. Sobre esto nos contesta Cristina:

«Profesionalmente no llevo tanto tiempo como para haber aprendido algo nuevo; sin embargo, desde el punto de vista personal sí he adquirido una gran experiencia, que me ha servido para ser más fuerte, para ser capaz de dominarme en los momentos más bajos y reflexionar y adaptarme a las circunstancias sin mostrar debilidad, ya que siendo médico debes dar siempre apariencia de autodomínio. Los demás esperan de ti comprensión y una gran dosis de humanidad, por lo que debes tener una gran intuición psicológica al tratar con la dotación, en especial con los marineros de reemplazo, puesto que se encuentran en un medio hostil al que la mayoría no están acostumbrados, lo que se les hace especialmente duro cuando se encuentran enfermos».

Por último, les pedimos a Cristina y Ana Isabel que nos den su visión particular sobre la situación de la mujer como parte integrante de la Sanidad Naval, a lo que nos contesta Ana Isabel:

«Aún hoy se observan algunas actitudes que nos separan de nuestros compañeros por el hecho de ser mujer, pero no son más que el reflejo de lo que ocurre en otros ámbitos de nuestra sociedad, lo que con el tiempo y la mayor incorporación de la mujer a las FAS irá desapareciendo, hasta contemplarse como algo natural».

Por su parte, Cristina termina asegurando:

«Aunque todavía hay pocas mujeres en el Cuerpo General de la Armada, lo cierto es que cada vez hay más médicos, diplomadas en Enfermería e intendentes. Creo que la mujer tiene algo muy valioso que aportar a la Armada, que es su propia forma de ver las cosas y su gran intuición, ya legendaria, pero muy cierta. Mi valoración final es positiva: la vida a bordo es dura, pero si la sabes aprovechar, muy enriquecedora; y el trabajo en puerto es muy bonito, supervisando la sanidad de las fragatas.

Actualmente estamos trabajando en el estudio de potenciales peligros y medidas preventivas ante las radiaciones de los buques y en la mejora de las condiciones de las mujeres embarazadas en la Armada. Ambos son campos de actuación muy novedosos desde el punto de vista profesional, lo que siempre resulta muy gratificante».

La Sanidad Naval del Futuro



EN una palabra podemos definir el objetivo que propone la Dirección de Sanidad de la Armada para el futuro: adecuación. Adecuación de la organización y funcionamiento de la Sanidad Naval a sistemas constantemente en evolución y cambio, como los que integran la Asistencia Sanitaria, el modelo de las Fuerzas Armadas y la asignación de recursos.

Adecuación al sistema de asistencia sanitaria proyectado para el futuro, y que incluye importantes variaciones en el modelo organizativo, en los medios utilizados para el diagnóstico —aprovechando los avances de la moderna tecnología en este campo— y en los procedimientos asistenciales, adaptando protocolos de actuación que se han mostrado eficaces y eficientes a nivel mundial.

Adecuación al modelo de Fuerzas Armadas del futuro, con unos Ejércitos más reducidos, con mayor profesionalidad, más técnicos, y unas misiones proyectadas fundamentalmente hacia el exterior, actuando dentro de un marco supranacional. Lo que requiere una Sanidad Naval más operativa, más flexible, más móvil, que tenga el personal adecuado, con el debido entrenamiento y el material necesario para actuar en el sitio correcto al tiempo oportuno.

Esta adecuación no es nada sencilla, pues tanto la Sanidad Militar en su conjunto como la Naval, responden a un modelo de organización que no favorece la adaptación a nuevas formas de actuación, por lo cual el primer reto planteado es la creación de una nueva estructura organizativa, con apoyo legal, que haga frente al cambio que se presenta. Nuevo Reglamento de Hospitales, desarrollo de las misiones de la Sanidad del Órgano

Central y Cuarteles Generales y nuevas especialidades fundamentales son algunas de las medidas legislativas que pueden posibilitar el nuevo modelo.

Adecuación al sistema de recursos actual, que limitan forzosamente las prestaciones de la Sanidad Naval, tanto en lo que concierne a las disponibilidades de personal como a las materiales y financieras. Reducción de gastos y aumento de ingresos a través de una mayor diversificación del funcionamiento, sobre todo en el extrapresupuestario, es un camino forzoso a seguir.

Tampoco es fácil mantener una asistencia sanitaria de calidad, con la tecnología más adecuada, dentro del marco presupuestario actual; y creo que la solución forzosamente pasa por crear una mayor demanda de nuestros servicios a través de convenios y contratos con Instituciones Públicas y Privadas, como los firmados con el Insalud o la Clínica Anderson.

Somos optimistas ante el futuro de la Sanidad Naval, siempre que ésta se oriente al cumplimiento de las misiones para la que fue creada: la asistencia a los hombres y mujeres de las Fuerzas Navales, prioritariamente en el ambiente que le es propio, la mar. Todo lo que sea desviarse del rumbo que lleve a cumplir esta misión, aunque esté basado en consideraciones aparentemente razonables u oportunistas, sería contribuir al debilitamiento y desaparición de nuestra querida Sanidad Naval.

Alejandro DOMINGO GUTIÉRREZ

General de división del Cuerpo Militar de Sanidad.

Director de Sanidad de la Armada.

El soldado de plomo: Algo más que un pasatiempo

Pedro Fondevila Silva.
Capitán de navío.



PUEDE decirse que el soldado de plomo, como juguete, comienza a principios del siglo XVIII en Alemania, especialmente en Nuremberg, donde existían pequeñas industrias que producían recuerdos religiosos de estaño y fueron las que comenzaron a realizar este tipo de juguetes. A partir de 1730 se conocen figuras de soldados «planos», realizados en estaño, y en las cuales lo importante era la silueta.

Como el estaño era un material caro, en Francia se comienza a fabricar soldaditos de juguete plenamente corpóreos («de bulto») en plomo. Alemania reacciona creando los «semi-bulto» que, al llevar menos plomo, resultan más baratos y, posteriormente, fabricando y vendiendo moldes para que el aficionado fundiese sus propias figuras.

Por su parte, Gran Bretaña se incorpora a esta actividad creando el soldado de plomo hueco

que, si bien más frágil, ahorra material y abarata la producción.

Finalmente aparece la miniatura militar, en la cual se busca la mayor exactitud en el uniforme y en los colores. Naturalmente, estas piezas son exclusivamente para coleccionistas.

En España los soldados de plomo empiezan a producirse alrededor de 1830, continuándose la producción hasta nuestros días, con algunos altibajos debidos a la aparición del plástico a mediados de los años 60. Actualmente el trabajo de los modelistas nacionales está orientado principalmente hacia la miniatura militar.

El capitán de navío Pedro Fondevila Silva, jefe del Estado Mayor de la JUCEN y gran aficionado al tema de la miniatura militar, es quien nos facilita los datos que encabezan el artículo; y lo que en un principio teníamos previsto que fuera —un artículo—, se iba a convertir, después de hablar con él en una improvisada e interesante entrevista, basada en una afición que cada vez va cosechando más seguidores y cuya importancia



radica en la difusión de unos conocimientos profundos de la historia, vida y costumbres particulares del soldado, en sus diversas facetas: entornos, escenarios, uniformes...

En el caso del capitán de navío Fondevila, es una afición por la que siempre ha sentido gran atracción, «pero en la que necesitas del contacto con otros aficionados para poder progresar y adentrarte en los secretos del modelismo y miniaturismo, ya que no existen centros que te enseñen esta actividad».

Nos comenta cómo empezó a tomar interés por ello:

«Yo estaba mandando la fragata *Extremadura* en el Adriático, donde estuvimos cerca de tres meses en misión de vigilancia sobre el embargo impuesto a la exYugoeslavia. Terminado nuestro cometido y, de regreso a casa, tenía que llevar algún regalo a mis hijos, como de costumbre, que les compensara en alguna medida mi larga ausencia. Después de recorrerme todas las tiendas y no encontrar nada que se saliera de lo corriente, de repente me topé en una juguetería con una caja de moldes alemanes para hacer soldados de plomo. Me pareció que podría resultar

un regalo distinto y no lo pensé dos veces.

Una vez en casa, mis hijos lo acogieron con auténtico entusiasmo, aunque tuve que echarles una mano y, al poco tiempo, el que estaba realmente entusiasmado con aquello era yo. De esta manera me fui metiendo en el tema. Poco a poco contacté con personas que tenían la misma afición y que a su vez me pusieron en contacto con otras de diferentes provincias».

Nos explica el capitán de navío Fondevila que, en la actualidad, coexisten dos tipos de figuras bien diferenciadas: los soldados de juguete —que no intentan ser una representación exacta de la realidad— y que, fundamentalmente, sirven para formaciones, batallas, etc.; y la escultura, que es una pieza individual o grupos reducidos de piezas en las que se busca una gran fidelidad en la reproducción tanto en la uniformidad, armamento, etc., en donde la labor del escultor es básica y los colores que se utilizan son mates, para simular lo más posible la realidad.

«Los soldados de juguete son realmente a los que yo me

dedico. Éstos son básicamente de plomo, aunque el material utilizado no es puro al cien por cien, sino que se utilizan unas aleaciones que evitan el tan conocido “mal del plomo”, que provocaba la “muerte” irremediable de la figura. También me atrae mucho la restauración de piezas antiguas; no hay que olvidar que en España, desde principios de siglo hasta la guerra civil, hubo una gran producción de estos soldados, que en aquella época se hacían con moldes de bronce y muchos de los cuales terminaron requisados por el Servicio de Recuperación para convertirse en material de guerra.

La figura de plomo en España no se estimaba lo suficiente y, después de muchas batallas infantiles, en la mayoría de los casos terminaban en la basura o se fundían. Otras figuras con más suerte al cabo del tiempo terminaban pereciendo de ese mal al que aludíamos antes, atacados principalmente por la humedad ambiental, que corroía el plomo, provocando la caída de la pintura.

En mi caso concreto, la afición me arrastró, además, a interesarme por la restauración de estas piezas antiguas mortalmente dañadas, por lo que empecé a leer libros sobre restauración, aunque he podido comprobar que hay muy poco escrito sobre estos métodos. Estos conocimientos tuve oportunidad de aplicarlos en la restauración de algunas de las figuras de nuestro Museo Naval que estaban en muy mal estado.

Lo más difícil de la restauración es, quizás, ser capaz de mantener el mismo efecto antiguo de la pieza con materiales nuevos; ésa es realmente la dificultad y el valor de una buena restauración.»

Sabíamos que el capitán de navío Fondevila había hecho





alguna exposición de sus soldados y él nos lo confirma:

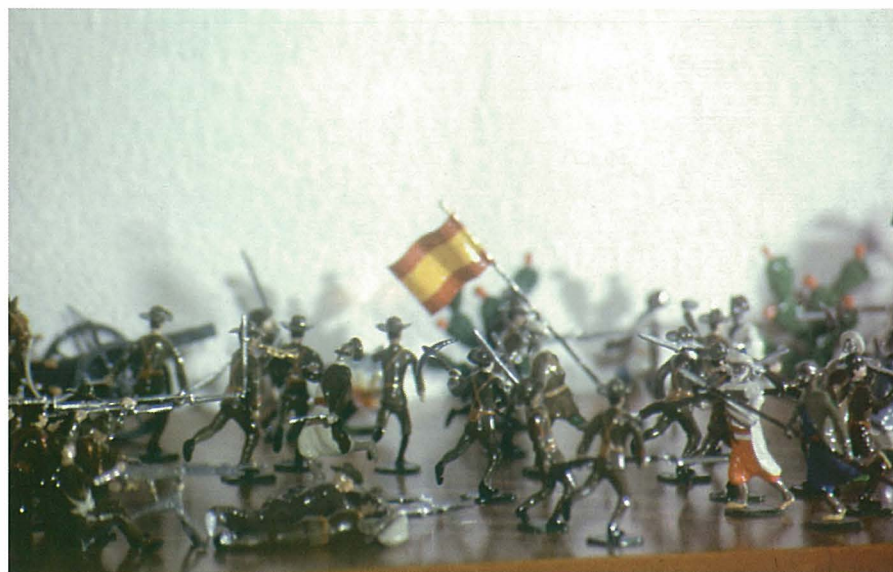
«Efectivamente ha sido así. He hecho dos exposiciones colectivas; ya que me he sumado a un grupo de aficionados de Cartagena que, además de compartir la misma afición, pretende crear “escuela” enseñando a otros nuestras técnicas. Las exposiciones venimos haciéndolas con carácter anual, coincidiendo con la Semana Santa. La de este año ha estado dedicada a la “Guerra del 98”».

El capitán de navío Fondevila es también un coleccionista de soldados antiguos, a los que en ciertos casos ha rescatado de algún desván o ha tenido que aplicar sus «primeros auxilios» de restauración.

«Cuando he conseguido alguna pieza de éstas que ya no se ven, lo que procuro es sacar un molde de ellas para que no se pierdan, ya que, hoy en día, no se hace casi nada de reproducción. No se puede decir que sean piezas valiosas, aunque posiblemente valen más de lo que la gente puede apreciar a simple vista, ya que el tiempo que lleva investigar-

las y hacerlas es lo que realmente encarece este producto. Por supuesto la restauración es todavía más difícil y, por lo tanto, más cara.»

Al comentar el nivel de afición por el miniaturismo militar en el ámbito internacional, nos comenta el capitán de navío Fondevila que el país que cuenta con mayor afición —no en vano fue el origen de ella— es Alemania y su entorno natural (Austria); lo que ocurre es que están algo encerrados en sí mismos: de hecho todas sus publicaciones sobre la materia están escritas en alemán.

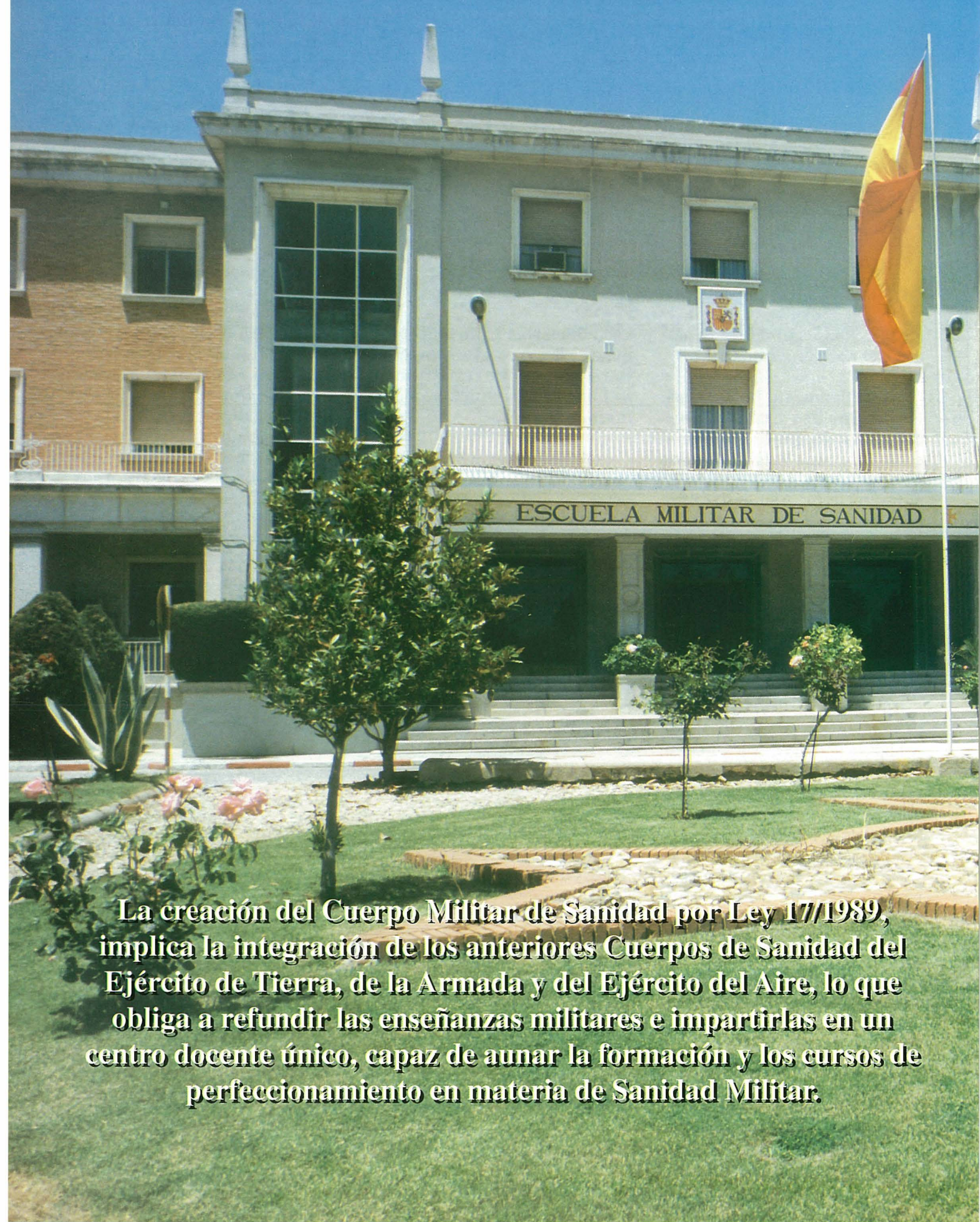


El que realmente domina el mercado mundial es Inglaterra, que ha utilizado además una excelente estrategia comercial, consiguiendo revalorizar extraordinariamente lo suyo. En Francia también se puede hablar de resurgimiento de esta afición. En nuestro país se está palpando un incremento, aunque muy tímidamente, de este pasatiempo o afición. Existen muy buenos artistas españoles que se dedican a la escultura y exportan al extranjero, pero el soldado de juguete apenas se ve en los escaparates de nuestras tiendas.

También están proliferando los llamados juegos de *roll*, que lo único que tienen en común es que son figuras que se pintan, aunque en forma de monstruos extraños, que han ocupado el sitio perdido por nuestros soldados de plomo, ¡soldaditos que proporcionaban gratos momentos de diversión y enseñanza a los chavales de otras épocas!, y que algunos estamos empeñados en recuperar, no sólo por nostalgia, sino también porque pueden abrir a los niños un fascinante mundo de manualidades, estudios de la historia, de la vexilología heráldica, etcétera, que pueden enriquecer y entretener toda una vida.

Por C. JÁUREGUI

Escuela Militar de Sanidad



La creación del Cuerpo Militar de Sanidad por Ley 17/1989, implica la integración de los anteriores Cuerpos de Sanidad del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, lo que obliga a refundir las enseñanzas militares e impartirlas en un centro docente único, capaz de aunar la formación y los cursos de perfeccionamiento en materia de Sanidad Militar.



El único centro disponible que respondiese a tales necesidades era la antigua Academia de Asistencia Sanitaria del Ejército de Tierra, que pasó a denominarse Escuela Militar de Sanidad, comenzando a funcionar como tal en 1992. Su actual director, el general de brigada de Sanidad Francisco Martínez Alonso, conoce perfectamente la problemática del centro que dirige, pues no en vano lleva más de seis años en él, primero como jefe de estudios y ahora como director del mismo. Nos recibe encantado en su despacho al ver nuestro interés por recoger cuanto antes la sugerencia que nos transmitió para dar a conocer algunos aspectos novedosos del Centro, ya que, como nos dijo, «todavía hay mucha gente que no sabe ni dónde estamos. Por eso creo que sería bueno que nos diérais unas páginas del Boletín y tener oportunidad de presentarnos al personal de la Armada».

La charla con el general Martínez Alonso se hace fácil y agradable porque enseguida asoma en él la humanidad que sus años de experiencia e, indudablemente, su trayectoria profesional como médico pediatra le han ido acrecentando. En los prolegómenos de la entrevista nos indica a grandes rasgos cuáles han sido los cauces por los que ha transcurrido la historia de la actual Escuela de Sanidad.



LOS antecedentes históricos de la Escuela datan de 1748, cuando Fernando VI crea por Real Orden el Real Colegio de Cirugía en Cádiz, donde se formarían los cirujanos de la Armada Real.

Ya en 1760, es Carlos III quien manda crear el Real Colegio de Cirugía de Barcelona, donde realizarían su formación los cirujanos del Ejército.

Y será en 1787 cuando se cree en Madrid el Real Colegio de Cirugía de San Carlos, para la formación de los cirujanos de los Reales Ejércitos, habiendo sido derogados los estatutos y ordenanzas de los anteriores colegios de Cádiz y Barcelona.

No sería hasta 1877 cuando aparezca la primera Academia de Sanidad Militar, que habría de pasar muchas vicisitudes y altibajos que provocarían, en alguna ocasión, su cierre.

En enero de 1961 se inaugura el actual edificio del Camino de los Ingenieros, donde también se ubica la Escuela de Aplicación de Sanidad Militar, creada

El general de brigada de Sanidad, Francisco Javier Martínez Alonso, director de la Escuela Militar de Sanidad.

en 1959, con la que no tarda en fusionarse, requiriendo las misiones de ambos centros y pasando a denominarse Academia de Sanidad Militar; hasta que en 1988 se cambia la denominación por la de Academia de Asistencia Sanitaria, que no había de durar mucho, ya que en virtud de la Ley 17/89 se crea el Cuerpo Militar de Sanidad, lo que obliga a fusionar las enseñanzas de los Ejércitos y la Armada en este centro, pasando a denominarse definitivamente Escuela Militar de Sanidad.

P.— Mi general ¿nos podría enumerar las funciones que actualmente lleva a cabo la Escuela?

R.— Bien, además de las propias, como centro de enseñanza militar de formación específica, realiza funciones de enseñanza de perfeccionamiento a través de cursos de especialización en Medicina, Farmacia y Veterinaria, los cuales se dan también para alumnos de otras nacionalidades.

Además, se imparten Cursos de Capacitación para oficiales, oficiales superiores, oficiales generales del Cuerpo Militar de Sanidad y para el ascenso a teniente coronel de la Escala Media.

En otro orden, se realizan cursos, seminarios, conferencias, coloquios o trabajos de investigación dirigidos a la actualización y formación continuada de nuestros oficiales, en los campos de logística operativa y asistencial para cada una de las especialidades (Medicina, Odontología, Far-



macia, Veterinaria y Enfermería).

P.— ¿Existen asimismo cursos dirigidos a personal de otros Cuerpos de interés para la Sanidad en las Fuerzas Armadas?

R.— Además de esta labor propiamente docente, se realizan, dirigen y evalúan actividades académicas y científicas; se establecen conciertos educativos con instituciones sanitarias para completar la formación de nuestros alumnos, haciéndose extensivo a otros alumnos extranjeros —civiles y militares— según los acuerdos que haya establecidos en cada momento.

A esta incesante actividad hay que sumar los informes, estudios y trabajos que se llevan a cabo en relación a la salud de los miembros de las FAS.

P.— La Escuela Militar de Sanidad está integrada en el Grupo de Escuelas de la Defensa, lo cual quiere decir que comparte su enclave con la Escuela de Estudios Jurídicos y con la de Intervención de la Defensa. ¿En qué medida ha afectado esta nueva visión unifi-

cada de la enseñanza de los Cuerpos Comunes en el diagrama de esta Escuela?

R.— Desde el curso pasado, alumnos de los Cuerpos Jurídico y de Intervención han acudido a la Escuela de Sanidad para realizar las clases de enseñanzas comunes a los tres Cuerpos, como son Educación Física, orden cerrado, Relaciones Internacionales, Informática e Inglés, a las que acuden por la tarde. Será desde el próximo curso cuando se trasladen a las nuevas dependencias que se les ha dispuesto en uno de los edificios del Centro, que han sido totalmente remodeladas y que luego visitaremos.

En este sentido, obviamente ha habido que hacer algunas adaptaciones físicas para poder albergar a los alumnos, pero esto es muy grande y hay sitio de sobra para todos.

Además, está aquí enclavado también el Órgano Central Militar de Idiomas; y está previsto que se traslade la Escuela de Metodología y Ciencias de la Educación, que es el centro donde se forma todo el profesorado militar, y la Escuela de Músicos.



P.— ¿Y toda esta macroestructura de centros docentes no constituirá una dificultad a la hora de programar su organización?

R.—No, cada Escuela va a tener su independencia directiva, y a excepción hecha de la Escuela Militar de Sanidad, que estará dirigida por un general del Cuerpo Militar de Sanidad, los demás estarán dirigidos por sus respectivos coroneles, que contarán con sus propios órganos de administración, que aseguran su autonomía como Escuelas. Lo que hay que unificar es el jefe del acuartelamiento, que tradicionalmente recae en el más caracterizado; en este caso es el director de la Escuela Militar de Sanidad quien comparte este doble cargo.

P.— Fuera de las horas lectivas, ¿dónde se alojan los distintos alumnos de este Grupo de Escuelas que no residen en Madrid?

R.—Existe una Residencia para alumnos, que ha sido también remodelada y creo que con gran acierto, a juzgar por los comentarios de los alumnos.

P.— ¿Se tiene previsto potenciar alguno de los convenios establecidos con otros centros civiles?

R.—Sin duda, en este momento está en estudio la posibilidad de realizar alguna actividad, curso o máster con la Escuela Nacional de Protección Civil, dependiente del Ministerio del Interior. Esto puede ser muy interesante, ya que las Fuerzas Armadas siempre están y han estado presentes ahí donde hay alguna catástrofe. Por nuestra parte brindamos la posibilidad de acceder a una serie de medios que ellos no tienen, como por ejemplo, los aviones, helicópteros de rescate, etc.

P.— La normativa comunitaria, ¿cómo ha influido en el contexto general de nuestra Sanidad Militar?

R.—Ha incidido ya desde 1995, en lo relativo a la homologación de los títulos exigibles para los posgraduados. Correctamente se impone la necesidad de contar con la especialidad de Medicina Familiar y Comunitaria. Ante la posibilidad de poder ejercer la profesión en cualquier país integrante de la Unión Europea, nuestros médicos debían realizar, además de la carrera, estudios en la Facultad a lo largo de dos años.

El problema surgió cuando se planteó la disyuntiva para poder ejercer la profesión dentro del ámbito público, ante lo cual se solicitó parecer a todos los países del entorno comunitario y España decidió que sus médicos realizaran también dichos estudios para obtener la titulación en Medicina Familiar y Comunitaria, que es considerada como una especialidad. Nosotros hemos ido poniendo los medios necesarios para ir dotando a nuestros médicos de esta especialidad, que podrán realizar en los hospitales militares que están acreditados para ello, como por ejemplo, el Hospital Naval de Cartagena; el de Ferrol está en vías de conseguirlo y el Hospital del Aire y el Gómez Ulla, lo que no es tarea fácil, puesto que se deben cumplir unos requisitos que impone Sanidad Civil, como número de doctores en Medicina, número de servicios, etc., que no son siempre fáciles de cumplir y nos vendría muy bien poder acreditar para tal efecto la Policlínica de Marina, lo que significaría tener más plazas y potenciar la multidisciplinariedad de nuestros médicos para los tres Ejércitos.





general Martínez Alonso, culminó al mismo tiempo que la media jornada para los alumnos en el Centro.

Por la tarde un nuevo aluvión de alumnos volvería a llenar sus aulas. Nosotros quedamos emplazados para presenciar la ceremonia de clausura del curso académico de la Escuela, que tendría lugar el día 19 de junio.

C. JÁUREGUI

P.— Y una última cuestión, mi general, en relación a los países de nuestro entorno comunitario, ¿en qué nivel diría que se encuentra la Sanidad Militar española?

R.—Una vez que pasas los Pirineos te encuentras con muchas sorpresas; si bien no somos los mejores, también vemos que no somos los peores. Nos encontramos en un nivel de formación de nuestros médicos muy aceptable, podríamos decir que igual o superior a la media, que siempre tiende a superarse; en lo que a los medios se refiere, si tenemos en cuenta que la mayor parte la hipotecamos en las misiones de carácter humanitario y las actividades de nuestras Fuerzas Armadas en el exterior, debemos reconocer que nos ganan las primeras potencias en reservas. Ahora bien, a nivel tecnológico sí puedo decir que empleamos la misma calidad que los mejores. Pongo por ejemplo los equipos EMAD del Ejército de Tierra (Equipo Médico de Apoyo al Despliegue); UMAD (Unidad Médica de Apoyo al Despliegue) del Ejército del Aire, que lógicamente tiene



otras connotaciones de acuerdo a sus misiones, por lo que se ubican en los aeropuertos; y la Armada también tiene unos Equipos Médicos de Soporte Vital Avanzado (EMSVA) en las Zonas Marítimas y en la Flota, de similares características. Estas unidades aportan los medios sanitarios y médico-quirúrgicos a cualquier parte, capaces de cubrir las necesidades en áreas de máximo riesgo y potenciales bajas masivas y, por lo tanto, están orientadas a garantizar la supervivencia y posterior evacuación de los pacientes.

La posterior visita a las instalaciones de la Escuela que realizamos acompañados por el



ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

A lo largo del primer semestre se han desarrollado en la Escuela Naval Militar una serie de actividades que deseamos recoger en nuestro Boletín.



Guardiamarinas, que posteriormente desfiló ante el AJEMA cerrando con ello los Honores Militares.

A continuación, y en la sala de proyecciones del Casino de Alumnos, tuvo lugar una reunión informativa, en la que el comandante director de la Escuela, el capitán de navío Enrique Valdés Santana, expuso al AJEMA la situación actual de la enseñanza en la Escuela, así como los proyectos de futuro.

Finalizada la reunión informativa, el almirante Moreno Barberá efectuó una visita a las diferentes dependencias de la Escuela, entre otras al Núcleo de Lanchas de Instrucción, edificio «Isaac Peral», a los Cuarteles de Alumnos «Almirante Moreno» y «Marqués de la Victoria», así como al edificio «Príncipe de Asturias».

El AJEMA finalizó su visita presidiendo un almuerzo en el comedor de alumnos, al que asistieron todos los oficiales y alumnos de la Escuela Naval Militar.

VISITA DEL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA A LA ESCUELA NAVAL MILITAR

EL día 14 de marzo, el AJEMA, almirante Antonio Moreno Barberá, visitaba la Escuela Naval Militar acompañado por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, el almirante Gabriel Portal Antón.

A su llegada, el AJEMA fue saludado con los Honores de

Ordenanza por el Batallón de Guardiamarinas y buques surtos en puerto: arma presentada e Himno Nacional, diecisiete salvas de «saludo al cañón» y cuatro voces de «saludo a la voz».

Terminados los Honores, el almirante Moreno Barberá pasó revista al Batallón de



VISITA E IMPOSICIÓN DE LA CORBATA DE HONOR DE LA AGRUPACIÓN ESPAÑOLA DE FOMENTO EUROPEO (AEFE), A LA BANDERA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR



EL día 28 de mayo visitaba la Escuela Naval una delegación compuesta por 81 miembros de la AEFE encabezada por su presidente, Jorge Castellá de Cot.

Se inician los actos con la proyección de un vídeo sobre la vida de la Escuela. Posteriormente se trasladaron a la Avda. del Generalísimo donde, tras el homenaje a los caídos y discurso del presidente de la AEFE, se procedió por el secretario general de la misma, Sánchez Ponsety, a la lectura del acta de concesión de otorgamiento de la Corbata de Honor a la Bandera de la Escuela Naval Militar, «como máxima distinción y reconocimiento por su trayectoria histórica en la impecable formación de los oficiales de la Armada Española, que aportan y contribuyen a la paz y la defensa de España».

En su discurso el capitán de navío comandante director agradeció el honor y la distinción de que había sido objeto la Escuela Naval Militar por parte de la AEFE.

Posteriormente se giró una visita a las instalaciones de la Escuela y, finalizada la misma, se celebró un almuerzo en el Hotel-Residencia «Javier Quiroga».

CELEBRACIÓN DEL 50.º ANIVERSARIO DE INGRESO EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

EL día 15 de mayo tuvieron lugar en la Escuela Naval Militar los actos conmemorativos del 50.º Aniversario de Ingreso en la Escuela Naval de los componentes de las promociones que recibieron el despacho en el año 1953.

Se inició el día con el Santo Sacrificio de la Misa en la Capilla de Dirección, rezándose a su término un responso por los fallecidos de la Brigada y colocando una corona de laurel en el crucero situado frente a la Capilla.

Después de tomar un café en el Casino de Alumnos, asistieron, en el salón de actos, a la proyección de un vídeo sobre la vida en la Escuela Naval, para posteriormente, y acompañados por el director y los jefes de los servicios, visitar en grupo las instalaciones de la Escuela.

Terminado el recorrido por las instalaciones, asistieron a la lectura de Leyes Penales en la Avda. del Generalísimo. Finalizaron los actos con un almuerzo en el Hotel-Residencia acompañados por el comandante director y los jefes de servicios.





EL día 23 de mayo se celebró en la Escuela Naval el XXX Aniversario de la salida de los componentes de las promociones que recibieron el despacho en el año 1967.

A las doce horas, los componentes de la Brigada de 1967 formaron delante del Batallón de Guardiamarinas. El vicario de la Escuela Naval rezó unas Preces de Acción de Gracias, cantándose a continuación la Salve Marinera.

Posteriormente, y tras el homenaje a los que dieron su vida por España, los componentes de la Brigada 1967 rinden Homenaje a la Bandera besándola de a uno. El capitán de navío Ángel Abad Gómez pronunció una alocución, a la que contestó el capitán de navío comandante director. Finalizaron los actos con el desfile del Batallón de Alumnos, sirviéndose posteriormente una copa de vino español en el Casino de Alumnos «Almirante Bonifaz».

XXX ANIVERSARIO DE LA SALIDA DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR





II FASE INTERACADEMIAS

ENTRE los días 14 y 18 de abril tuvo lugar la II Fase Interacademias; la primera parte se había desarrollado anteriormente en la Universidad Carlos III en Getafe.

Participaron en la misma alumnos de V Curso de la Enseñanza Militar de Formación de Grado Superior, de los Cuerpos Generales de los Ejércitos de Tierra y Aire, Guardia Civil y Armada, así como alumnos de las Universidades de Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo y Carlos III de Madrid.

El acto de inauguración,

celebrado el día 14, estuvo presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico. Se inició el acto con las salutations del comandante director de la Escuela Naval, rector de la Universidad Carlos III de Madrid, vicerrector de la Universidad de Santiago y vicerrector de la Universidad de Vigo. El general de brigada del Ejército de Tierra Miguel Alonso Baquer pronunció la conferencia inaugural sobre la cultura de Defensa. Finalizada ésta, se cantaron los himnos universitarios y de la Armada, procediéndose a la

inauguración formal de la II Fase Interacademias por la presidencia.

El 18 de abril tuvo lugar el acto de clausura, presidido por el subsecretario de Defensa, que pronunció una conferencia, interviniendo a continuación el rector magnífico de la Universidad de Santiago, rector magnífico de la Universidad de Vigo, y vicerrector de la Universidad Carlos III. Tras las palabras de despedida del comandante director de la Escuela Naval y subsecretario de Defensa, se procedió a la clausura de esta II Fase Interacademias.



ARMADA ESPAÑOLA INFANTERÍA DE MARINA



¿Has pensado en trabajar con nosotros?

Nuevas plazas

Hombres y mujeres entre 18 y 25 años.

Sueldo: 1.350.000 ptas. anuales

Infórmate en el: 902 432 100

o en el Centro de Reclutamiento de tu provincia



**FUERZAS ARMADAS
PROFESIONALES**

Ministerio de Defensa

ORP - Gabinete AJEMA

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.

Paseo de la Castellana nº 55 - 28046 Madrid
Tel. 91-335 84 00 • Fax 91-441 50 90
Visítenos en Internet: www.enbazan.es



Bazan

Le mostramos el futuro