

NÚMERO 88/1999

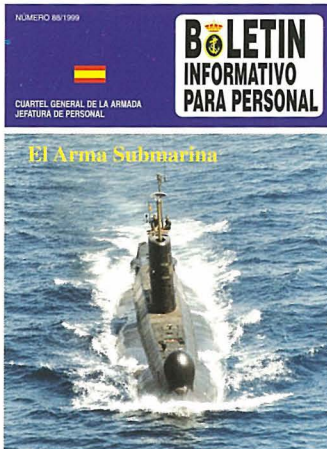


CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

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

El Arma Submarina





PORTADA:
El Arma Submarina



EDITA

Ministerio de Defensa
Secretaría General Técnica

REDACCIÓN

C/ Montalbán, 2
28071 MADRID (España)

NIPO: 076-99-021-8

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** VISITA DE SU ALTEZA REAL DON FELIPE DE BORBÓN Y GRECIA AL CENTRO DE BUCEO DE LA ARMADA
-
- 3** IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES
-
- 5** CONCESIÓN DE UNA CRUZ DEL MÉRITO NAVAL
-
- 6** HOMENAJE A UN VETERANO
-
- 7** VISITA OFICIAL A FRANCIA DEL ALMIRANTE ANTONIO MORENO BARBERÁ, JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
-
- 8** EL ALMIRANTE DE ENSEÑANZA NAVAL VISITA CARTAGENA
-
- 9** EL HOSPITAL DE MARINA DE CAÑACAO EN EL CONTEXTO DE LA ACCIÓN SANITARIA NAVAL ESPAÑOLA EN FILIPINAS
-
- 12** NAVEGANDO CON EL JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO
-
- 21** CIM DE FERROL
-
- 29** UNA VEZ SUBMARINISTA, SIEMPRE SUBMARINISTA
-
- 32** BODAS DE ORO DE LA BRIGADA DE 1948
-
- 33** HACE AHORA 10 AÑOS: DESTINO: LA F-75 EXTREMADURA
-
- 34** UNA AFICIÓN SINGULAR
-
- 35** OFIPER INFORMA
-
- 38** POLÍGONO DE TIRO NAVAL «JANER»
-
- 53** ENTE PÚBLICO «PUERTOS DEL ESTADO»
-
- 58** CÁTEDRA «ALMIRANTE ÁLVAREZ-OSSORIO», CONFERENCIA DEL ARZOBISPO CASTRENSE EN LA ETEA
-
- 61** XXXVII CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE CAMPO A TRAVÉS
-





Visita de Su Alteza Real Don Felipe de Borbón y Grecia al Centro de Buceo de la Armada





EL pasado día 3 de diciembre de 1998 Su Alteza Real el Príncipe de Asturias realizó una visita al Centro de Buceo de la Armada (CBA), en la Estación Naval de la Algameca, en Cartagena, siendo recibido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) don Antonio Moreno Barberá y el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo (ALMED) don Adolfo Baturo-ne Santiago. Tras pasar revista a la Compañía de Honores de Infantería de Marina se trasladó al Aula Magna donde el jefe del CBA (JECBA) el capitán de navío don José Luis Martínez y García de las Heras dio una conferencia multimedia sobre la organización y el buceo en la Armada.

Seguidamente pasó revista a las instalaciones del Centro, donde pudo ver a todo el personal vestido con los distintos equipos de buceo autónomo, de caza de minas, de combate y de gran profundidad así como una exposición del material con que cuenta el Centro, de material desactivado, comunicaciones y vídeo submarino así como de los buceadores de combate.

Pudo ver cómo se realizaba un tratamiento simulado en cámara hiperbárica, una inmersión a gran profundidad con mezclas de helio-oxígeno. Visitó las distintas dependencias, como la Unidad de Investigación Subacuática (UIS) y la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC), interesándose por los últimos equipos y adelantos técnicos.

Se realizó una demostración de un asalto a playa simulado por miembros de la Unidad

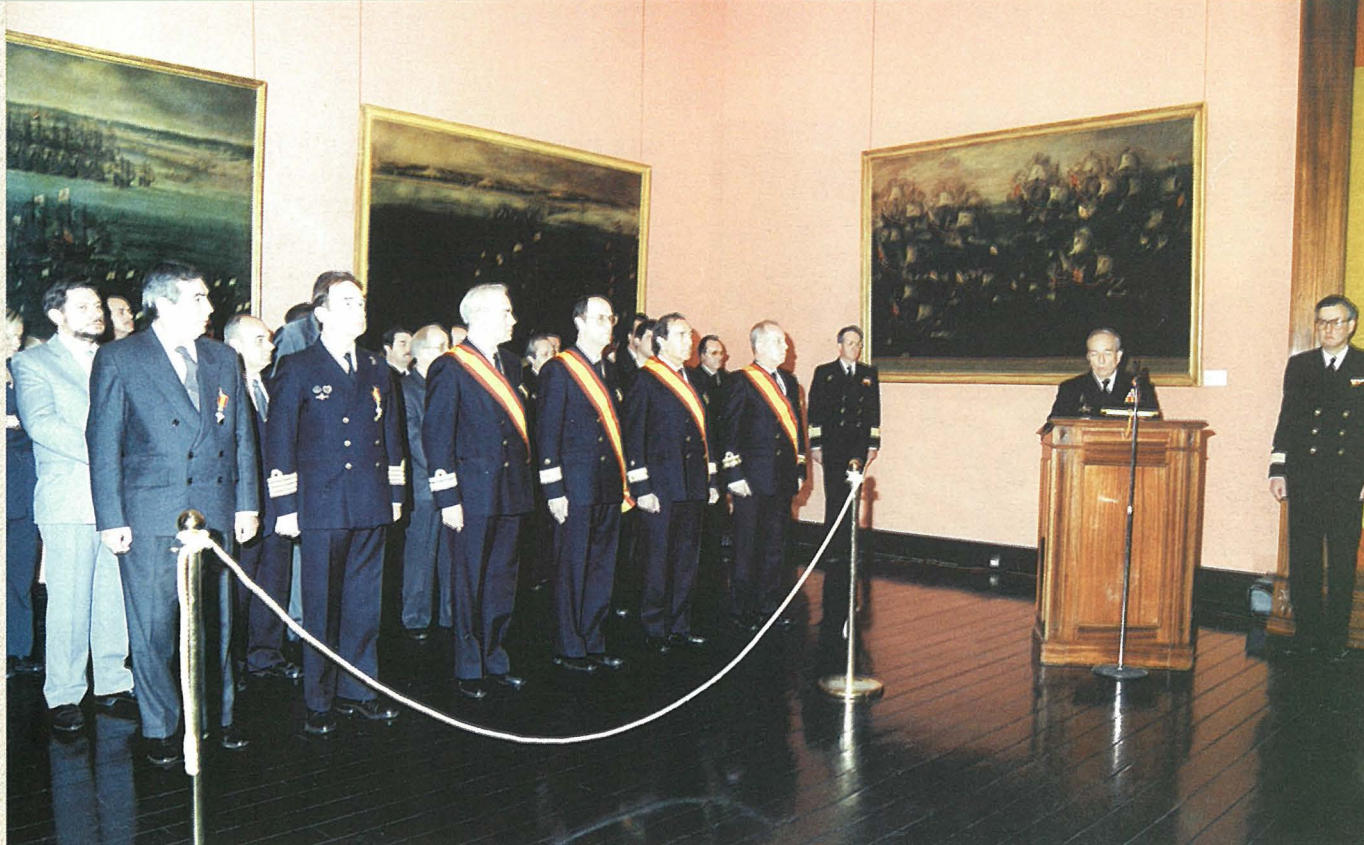
Especial de Buceadores de Combate «Comandante Gorordo», con salto en paracaídas, ataque desde helicópteros y lanchas rápidas, recibiendo una explicación por el comandante de la Unidad, capitán de corbeta don Ángel Otón Carrillo, quedando Don Felipe gratamente impresionado por la profesionalidad de los buceadores de combate.

A la finalización, Su Alteza Real firmó en el Libro de Honor del Centro, siendo obsequiado por el jefe del CBA con el título de Buceador de Combate Honorario y su insignia correspondiente para el uniforme.

Asistió a una copa de vino español con toda la dotación del CBA y sus compañeros de promoción destinados en esta Zona Marítima, donde conversó animadamente con todo el mundo. Posteriormente almorzó en la Cámara de Oficiales con los almirantes y mandos militares.

Finalizó la visita con una foto en la escalinata de acceso al CBA con toda la dotación vestida con los diversos trajes de buceo y buzo. Siendo despedido sin honores por el AJEMA.





Imposición de condecoraciones

En el marco del Museo Naval, y como ya es tradicional, el día 12 de febrero tuvo lugar la imposición de condecoraciones concedidas con motivo de la Pascua Militar, presidida por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Antonio Moreno Barberá.

EL almirante Moreno resaltó como «un grato deber el reconocer y premiar públicamente los méritos de los hombres y mujeres que, desde sus particulares cometidos y responsabilidades, han destacado al servicio de la Armada».

Hizo alusión posteriormente a los tiempos que hoy toca vivir a la Armada, «**tiempos de cambios. Cambios no siempre originados en su propio ámbito, pero en los que, necesariamente, la Armada ha tenido que asumir un papel protagonista, para evitar verse desbordada por la acelerada evolución de su entorno, camino de un futuro sin duda prometedor, pero que todavía es preciso conquistar.**

Tiempos como los que hoy vivimos exigen mucho de hombres e instituciones. Los desafíos del presente demandan lo mejor de nosotros

mismos, y consumen buena parte de nuestros esfuerzos».

Reconoce el almirante Moreno Barberá que «es cierto que nada material puede compensar vuestros desvelos, porque éstos no nacen de vuestras ambiciones materiales, sino de vuestra vocación militar y de vuestro espíritu de servicio. Pero que vuestra entrega sea desinteresada no significa que haya de quedar sin recompensa.

Para vosotros, tras la satisfacción que da el deber cumplido, no hay mejor recompensa que el reconocimiento público de vuestros destacados servicios».

Siendo ésta precisamente la razón de ser de la Cruces del Mérito Naval, «**Cruces con las que España, desde el ya lejano 1866 ha venido recompensando la entrega de los que han servido a la Armada. Sois pues depositarios de**



una honrosa tradición, de la que sé que seréis dignos herederos».

Para terminar, el AJEMA, después de agradecer en su nombre y en el de la Armada los generosos servicios de los condecorados, mostraba su optimismo ante el futuro de la Armada, «porque los hombres y mujeres que la sirven, entre los que destacáis todos los que habéis sido hoy condecorados, son la garantía de que, con la ayuda de nuestra patrona, la Virgen del Carmen, arribaremos a buen puerto».

Desde estas páginas queremos enviar nuestra felicitación a todos los condecorados.





Representación española en la CIOR en Bruselas, sede de la OTAN. El capitán Adán es el primero por la derecha.

Concesión de una Cruz del Mérito Naval

HA sido concedida la Cruz del Mérito Naval a nuestro colaborador y capitán de Infantería de Marina (EC) don José María Adán García.

Dicha distinción ha venido a reconocer la ya larga trayectoria de servicio del capitán Adán. Ingresó en el año 1950 en la primera promoción de Infantería de Marina de la Milicia Naval Universitaria. Hizo los cursos de formación en la Escuela de Suboficiales de San Fernando, el minador *Vulcano* y la Escuela Naval Militar de Marín. Realizó sus prácticas en el Tercio de Levante y en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena. Ascendió a capitán en el año 1975.

Es vocal de las Juntas Nacionales de las Asociaciones de la Milicia Naval Universitaria y de

la de Oficiales de Complemento de Infantería de Marina, representando a ésta en la FORE, y ostenta desde hace ocho años la condición de miembro del Comité Ejecutivo de la Confederación Interaliada de Oficiales de la Reserva, de la OTAN. En dichos puestos ha venido realizando una eficaz labor.

Como civil es abogado. Ha ostentado profesionalmente la Dirección de los Asuntos Jurídicos y Sociales de Altos Hornos del Mediterráneo, S.A. en Sagunto; entre otros puestos relevantes, los de procurador en Cortes y consejero nacional por Valencia; y gobernador civil de La Rioja en la época difícil de la transición, con el primer gobierno de la Monarquía.

Su labor periodística en temas militares y de proyección de la cultura de defensa en el

marco constitucional, son destacadas; como lo son sus conferencias y clases en la formación del profesorado en dichos temas, en colaboración con el Instituto de Estudios Estratégicos.

Está en posesión de diversas condecoraciones, entre ellas la Cruz del Mérito Militar de 1.ª clase; la Medalla de la Paz; la medalla alemana de actitud para el servicio; el Víctor de Plata; la Encomienda y Placa de la Orden de Cisneros; la Cruz distinguida de San Raimundo de Peñafort, etc.; entre otros cargos honoríficos es gran comendador de la Real Orden de Caballeros de la Virgen del Puig.

Desde estas páginas le felicitamos muy cordialmente, y le alentamos a seguir en la tarea que con dedicación y empeño viene realizando



Homenaje a un veterano

ENTREVISTAMOS hoy al jefe de hostelería Eusebio Yelmo y Yelmo que se despedía de la Armada por haber pasado a la situación de retirado.

Es don Eusebio una persona profundamente cariñosa, de carácter positivo, que desea hagamos constar su agradecimiento a las Fuerzas Armadas, con las que ha trabajado cerca de cuarenta años.

Inicia su andadura como pinche de cocina en la Base de Torrejón de Ardoz el día 24 de noviembre de 1958, en la zona americana, donde, después de pasar por los escalones intermedios llegó a jefe de cocina.

Recuerda haber hecho un cursillo de un mes en una escuela de cocina en la ciudad de Nueva York y haber participado, como vocal, en un concurso de cocina en Alemania.

En el mes de julio de 1993 cesa en la Base Aérea de Torre-

jón y se incorpora a las Fuerzas Armadas españolas a las que está muy agradecido, pues en ellas le respetaron la antigüedad y el título alcanzado, en una palabra, todos sus derechos.

En esta fecha se incorpora a la Ayudantía Mayor del Cuartel General de la Armada. Nos comenta que para él fue una grata sorpresa ver el magnífico funcionamiento de nuestros servicios y el trato que recibía.

Piensa don Eusebio que todo tiene solución si se sabe dialogar y nos manifiesta que está contentísimo de haber estado en la Armada en estos últimos años.


Al cumplir la edad de retiro pensaba irse a su casa tranquilamente, pues creía que su trabajo habría pasado desapercibido, por lo que para él ha sido una sorpresa muy grata el haber recibido un cariñoso homenaje de despedida presidido por el capitán de navío Francisco Rego Fernández, en aquel momento

Ayudante Mayor del Cuartel General, y en el que participaron los jefes destinados en la Ayudantía Mayor y sus compañeros, tanto de cocina como de hostelería. Nos comenta además que se siente muy orgulloso por el detalle que se tuvo con su mujer al hacerle llegar un ramo de flores.

Desea hacernos constar que en las cocinas del Cuartel General hay grandes profesionales, que además trabajan con mucha dedicación. Piensa que entre todos se enfrentan a un futuro prometedor y beneficioso. La calidad de la comida es muy buena y es importante que ésta sea la opinión del cliente, pues éste siempre tiene razón.

Espera que se siga en esta línea y una vez más nos pide que recojamos su agradecimiento a todos sus superiores y compañeros en particular, así como a las Fuerzas Armadas en general.

Visita oficial a Francia del almirante Antonio Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Armada



ENTRE los días 6 al 11 de abril tuvo lugar la visita oficial del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), don Antonio Moreno Barberá, a Francia.

A su llegada al aeropuerto de Orly el martes día 6, fue recibido por el contralmirante Sabatiegarat, jefe de Operaciones y Logística del Estado Mayor de la Marina francesa.

El miércoles, día 7, se celebró una recepción en la que ambos jefes de Estado Mayor se intercambiaron recuerdos y el almirante Moreno procedió a firmar en el «libro de oro», dejando constancia de su visita a Francia. Con posterioridad, el almirante Moreno asistió a la presentación, en la sala de videoconferencias, de una panorámica general de la Marina francesa, tras la cual se trasladaron al «Hôtel de la Marine» para el almuerzo. Por la tarde, el AJEMA mantuvo una serie de encuentros de índole estrictamente profesional: tuvo ocasión de conversar con el

ingeniero general de armamento, Philippe Roger; con el delegado de Asuntos Estratégicos, Perrin de Brichambrot; y con el director de la Sociedad Nacional Francesa de Formación y Consejo, señor Bodard. La apretada jornada terminó con una cena oficial ofrecida por el jefe del Estado Mayor de la Marina francesa Jean-Charles Lefèbvre.

La jornada del jueves se centró en la visita a la base aeronaval de Hyères, donde fue recibido con los Honores de Ordenanza por el comandante de la Zona Marítima del Mediterráneo y comandante de la Región Marítima del Mediterráneo, almirante Roy. Desde allí partieron para embarcar en el buque de transporte *Foudre*, donde se organizó una interesante exposición de la FAN (Fuerza de Acción Naval) efectuada por el capitán de navío Le Bail, comandante del buque de transporte *Foudre*. Tras la comida a bordo, el almirante Moreno Barberá realizó la visita al buque y, con posterioridad, se trasladó a la Base de Submarinos del Mediterráneo, donde fue recibido por el capitán de navío Barbier, comandante de la

Escuadrilla, embarcando seguidamente en el submarino nuclear de ataque *Rubis* para efectuar una visita a bordo. A continuación tuvo lugar en Hyères una presentación sobre la aviación naval francesa, trasladándose posteriormente a la residencia del almirante Roy, donde se celebró una cena oficial.

Al siguiente día, viernes 9 de abril, la comitiva se trasladó hasta Cherburgo, donde visitaron la Dirección de Construcciones Navales, siendo informados durante su recorrido por el ingeniero general del armamento QUINCHON, presenciando a continuación una ilustrativa demostración audiovisual en tres dimensiones. Por la tarde recorrieron los astilleros de construcción de submarinos «Laubeuf», al término de lo cual se trasladaron en avión hasta París, en donde se le esperaba para una cena oficial en la residencia del embajador de España, con lo que finalizaría su estancia oficial en el país vecino, puesto que el fin de semana tuvieron ocasión de realizar alguna visita de carácter turístico: Versalles, Ópera de París y Museo de Orsay.



El almirante de Enseñanza Naval visita Cartagena

LOS días 23 y 24 de marzo el contralmirante director de Enseñanza Naval, excelentísimo señor don Francisco M. Pardavila Crespo, visitaba en Cartagena los centros dependientes de su Mando ubicados en la Base Naval: Escuela de Submarinos, Escuela de Armas Submarinas, Centro de Instrucción de Infantería de Marina y Centro de Buceo de la Armada.

Tanto en la Escuela de Armas Submarinas como en el CEIM fue recibido con los Honores de Ordenanza, pasando a continuación revista a la Fuerza, compuesta en el caso de la Escuela de Armas Submarinas por el Batallón de Alumnos con Banda de cornetas y tambores, y en el Centro de Instrucción de Infantería de Marina por cinco compañías de la Escuela de Formación de Cabos y tres

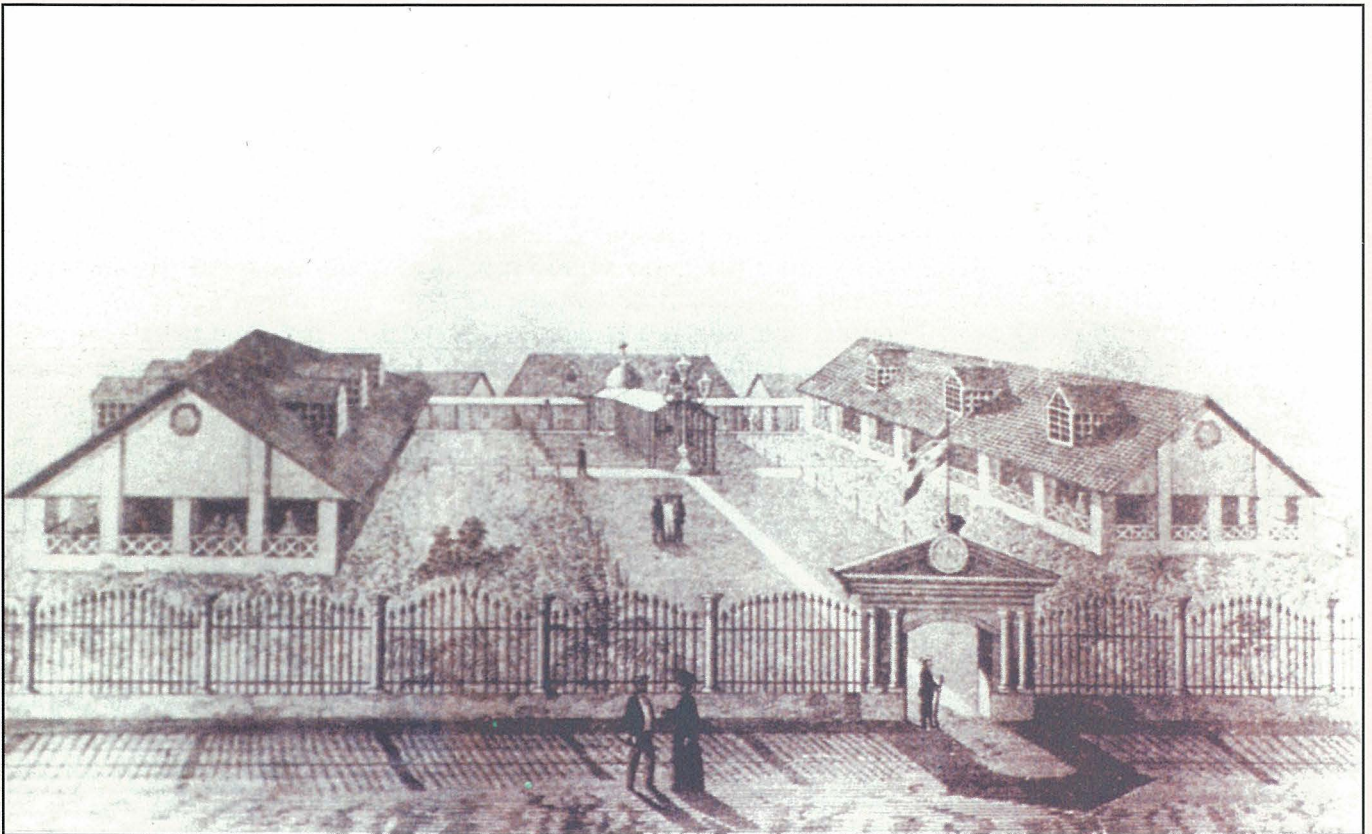
compañías de la Unidad de Instrucción con Banda de Música y cornetas.

Posteriormente el almirante Pardavila se reunió con los diferentes comandantes y jefes de las Escuelas y Centros, quienes le informaron sobre las diferentes actividades desarrolladas en los mismos.

Finalizó la visita con un recorrido por las diferentes dependencias.



El Hospital de Marina de Cañacao en el contexto de la acción sanitaria naval española en Filipinas



Cavite, Hospital de Nuestra Señora de los Dolores, en Cañacao

La acción colonial española desde el siglo XVI no tuvo límites ni fronteras. Como es bien conocido, llegó a todos los continentes y cubrió todos los mares. El archipiélago filipino, en pleno océano Pacífico, no fue excepción y durante 377 años la bandera española ondeó en aquel abigarrado conjunto de islas, a las que España les dio sentido de unidad y nombre: Filipinas, en honor de nuestro rey Felipe II.

ENTRE los hombres que España llevó a Filipinas, para su conquista y colonización, figurarían los del Cuerpo de Sanidad de la Armada. Médicos, farmacéuticos y practicantes realizarán una meritoria labor, tanto a bordo de sus unidades navales como en tierra. Estos hombres, generalmente recién extraídos de las aulas universitarias, jóvenes, pero bien dispuestos a cualquier eventualidad, componen un ramillete de profesionales de la Sanidad, en los que confluyen un evidente espíritu aventurero a la par que científico, pleno de inquietudes colonizadoras. Decididamente, y sin ninguna reserva, diremos que formaron parte, plenamente, de la gesta colonizadora española, que debe ser catalogada de epopeya.

Hay que reseñar que la falta de personal sanitario en el archipiélago filipino fue notoria en todo momento, lo que permitió que la asistencia sanitaria a la población civil recayera en un heterogéneo grupo de personas, tanto europeo como asiático, no siempre en posesión de la titulación idónea. A tales extremos se llegaba que «para cortar los grandes y perniciosos abusos» que se detectaron en el ejercicio profesional, se exigió la presentación de títulos o su revalidación y, aunque el gobierno de las islas estaba facultado para dar licencia particular para el ejercicio en el archipiélago, la escasez de médicos alcanzó términos tan agobiantes que se llegó a autorizar a los llamados *mediquillos*, así como a los herbolarios y vacunadores, para atender a los indios, pero de ningún modo a los blancos de cualquier clase o nación. Justo es reconocer que los religiosos de San Juan de Dios colaboraron de manera destacada en un intento de solución de este problema sanitario, atendiendo tanto al personal civil como al militar, a través de

sus centros hospitalarios, sin extralimitarse en sus funciones.

Hoy queremos destacar un centro sanitario ejemplar, que fue testigo de excepción del aciago día 1 de mayo de 1898, cuando se enfrentaron en aguas de Cavite, en desigual combate, las Armadas española y norteamericana. Nos estamos refiriendo al Hospital de Marina de Cañacao. La infraestructura sanitaria en el apostadero de Filipinas, anterior a Cañacao, era muy elemental y giraba alrededor de Manila y Cavite, ya que la Marina tuvo situados, en aquel entorno, diversos hospitales para atender el restablecimiento de su personal enfermo. Se venía utilizando preferentemente el Hospital de Cavite, así como una sala del Hospital de Manila, bajo control sanitario de un primer médico de la Armada. En éste se atendía preferentemente al personal de Ejército. Los hermanos de San Juan de Dios llevaban el control administrativo y sanitario de ambos. Pero será el Hospital de Cañacao, construido y mantenido por la Marina, el que sustentará el protagonismo sanitario.

Una vez decidido el emplazamiento, comenzaron las obras, que se culminaron en 140 días laborables. Por cierto, que la decisión de su instalación fue tomada en el apostadero de Filipinas, al menos en sus inicios, «sin contar con la aprobación de Madrid», pero fue bien vista en la Corte. Ya habilitado para hospital, fue inaugurado el día 8 de septiembre de 1876, festividad de la Natividad de Nuestra Señora; su nombre sería el de «Hospital de Nuestra Señora de los Dolores».

Poco antes, durante el bienio 1875-1876, tras la decisión de consolidar posiciones en Joló, la Marina española se ve obligada a realizar importantes innovaciones en el terreno naval, potenciando sus efectivos. Consecuen-

temente, las necesidades de hospitalización crecieron, así como las de creación de enfermerías, tanto estables como de tránsito. La oportunidad de la construcción del hospital era evidente. Y resultó todo un acierto ya que, a pesar de limitaciones de todo tipo, no obstante el escaso instrumental de que estaba dotado, destacó la labor sanitaria realizada en él, y se reconocieron las excepcionales condiciones de limpieza, ventilación y salubridad que reunía y que hicieron posibles éxitos innumerables en las frecuentes intervenciones quirúrgicas realizadas en dicho centro.

Centremos nuestra atención en dicho hospital. Estaba situado en la ensenada de Cavite, sobre un perímetro de 300 metros. El conocimiento exacto de este recinto, la disposición urbanística y sanitaria del centro, así como su funcionamiento, sus éxitos y limitaciones, han sido posibles gracias a la descripción que de él hicieron sus directores, a través de las memorias anuales reglamentarias, y otros escritores contemporáneos. Por ello sabemos que, rodeados por una zona ajardinada, se alzaban los edificios sala de San José y San Vicente, habilitados para medicina y cirugía respectivamente. Dichas salas se comunicaban entre sí por una galería; parte de ella se utilizaba para consulta oftalmológica, con la denominación de Sala de Santa Lucía. Frente a la puerta principal estaba la capilla: su forma era de rotonda, rodeada de una galería pequeña. Detrás aparecía la Sala del Carmen, igual a las anteriores.

Existían, además, locales para parque sanitario, botica, oficinas, cuarto del médico de guardia, salita de oficiales, departamento de la plana menor, capilla particular de las hermanas, ropero, despensa y cocina. El alojamiento de las Hermanas de la

Caridad era bastante reducido y constaba de un pequeño dormitorio común para todas. Al no haber capilla ardiente, los cadáveres eran colocados en el depósito, «con la sola compañía de la vacilante luz de un farol...».

Comenzó su actuación facultativa con el primer médico, que estaba encargado de la Sala de Marina en el Hospital de San Juan de Dios, además de otro extraído de uno de los barcos surtos en aquellas aguas. Poco antes de su inauguración se había elaborado la plantilla de empleados para dicho hospital. Entre ellos figuraban dos médicos, un farmacéutico, dos practicantes, un practicante de farmacia, un mozo de botica (indígena), diez enfermeros, un escribiente, tres cabos de sala, un cabo de luces, un portero y tres cocineros, con sus ayudantes; además, un capellán, un sacristán y cinco hermanas de la Caridad, todos ellos bajo la tutela administrativa de un ministro subinspector, un comisario interventor y un administrador. Años después, cuando las necesidades así lo exigieron, esta plantilla sufrió un aumento, aunque no muy significativo.

Las enfermedades más generalizadas atendidas en el Hospital de Cañacao fueron del aparato respiratorio, digestivo y fiebres intermitentes, entre ellas las perniciosas y el beriberi. También se presentaron casos de paludismo, sarna, sífilis y afecciones venéreas. Es de suponer que este tipo de dolencias serían las más frecuentes.

No sería sin embargo éste el único centro sanitario naval, ya que, con la categoría de enfermerías, repartidas por la geografía filipina y de exclusivo uso de la Marina, aparecen dispersas las de Olongago, isla del Corregidor, Binacayán y Lazareto de Mariveles, en la isla de Luzón; las de Zamboanga, Davao, Isabela de Basilán y Pollok, en

la isla de Mindanao, y con distribución diversa, las de Bongao, Balabac, Puerto Princesa y Yap, ésta en las islas Carolinas (Micronesia). En 1862 se crea la enfermería naval del Arsenal de Cavite.

Cada uno de los buques españoles tenía su propia enfermería, debidamente dotada tanto de personal facultativo como de material, si bien poco pudo hacer durante el combate, dada la rapidez con que se produjo, razón por la que los heridos fueron apresuradamente trasladados a tierra, a los diversos hospitales de sangre. Por el peligro que entrañaba la proximidad del Hospital de Cañacao del teatro de operaciones, su último director, don Tomás del Valle, debidamente autorizado, se trasladó a la playa de San Roque, donde prestaría asistencia a los heridos. Una bandera con la cruz roja señalaba su posición.

Tras el combate, ya todo perdido, los insurrectos intentaron entrar en el Hospital de Cañacao, donde aún permanecían hospitalizados 180 enfermos, lo que no lograron gracias a la intervención de las tropas norteamericanas. Después estos enfermos serían trasladados a Manila, «en singular convoy de heridos, mujeres y niños».

Concluida la batalla naval, el saqueo por las turbas insurrectas se generalizó. Del Hospital de Cañacao fueron robados sus muebles, ropas, libros... y hasta los domicilios de los españoles fueron expoliados.

Tras la entrega del Hospital de Cañacao a los norteamericanos, quedó en el recinto hospitalario el cenotafio que se había erigido en memoria de los médicos de la Armada fallecidos en Ultramar, en el cumplimiento del deber. Fue posible su rescate gracias a las gestiones del doctor del Valle, último español en abandonar aquel entrañable centro, que visitó al jefe ameri-

cano y, tras darle palabra de honor de que dicho monumento no era del Estado español, sino particular, se autorizó su traslado, con el plácet real, lo que se hizo gracias al desinteresado esfuerzo de la Compañía Trasatlántica. Desde el 15 de enero de 1902 permanece en los jardines del Hospital de Marina de Ferrol.

A modo de epílogo, recordaremos que España permaneció en tierras filipinas entre 1521 y 1898. Realizó un ingente esfuerzo tanto de medios materiales como humanos. La Sanidad naval no fue a la zaga, y unos 250 médicos de la Armada prestaron servicio en Filipinas, a partir de 1815. Casi incontables serían los farmacéuticos, practicantes y enfermeros. Y eso teniendo en cuenta, únicamente, los del ramo de Marina. Muchos murieron en la empresa, muchísimos enfermaron. España levantó ciudades, universidades y catedrales, mezcló su sangre y, los nombres propios y apellidos de los filipinos se escriben en español. Este esfuerzo solo se vio compensado por el honor de la gesta, que aún hoy, cien años después de haber abandonado el archipiélago, reivindicamos. Y si únicamente contempláramos los aciagos acontecimientos del 98, estaríamos haciendo un injusto balance.

Manuel MARTÍNEZ CERRO

Coronel de Sanidad
Doctor en Farmacia



Navegando con el *Juan Sebastián de Elcano*

Una cita anual de los capitanes de yate
con el buque escuela de la Armada



EMBARCAMOS el día 2 de agosto a bordo del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, tal y como estaba previsto. Jorge de Amilibia de Barcelona, Fernando Alonso de Gijón, Luis Amat de Tenerife y yo mismo, capitanes de yate, fuimos invitados por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada y somos miembros de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate.

Nos presentamos ante el oficial de guardia solicitando permiso para subir a bordo.

Así se inició para nosotros como lo había sido antes para otros compañeros nuestros, una de las singladuras más inolvidables que jamás pueda vivir un aficionado a la náutica.

Una gran parte de los capitanes de yate que conozco son gentes que aman la mar. Que les gusta navegar y navegan por el simple placer de navegar. Que todos ellos sueñan o han soñado alguna vez con realizar una singladura a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*.

Año tras año, gracias al AJEMA, gracias a la Armada, los aficionados a la mar, los capitanes de yate de la RAECY pueden realizar el sueño de navegar en uno de los buques escuela más importantes del mundo.

Muchos de los capitanes de yate que se embarcan llevan practicando la navegación de altura tantos años que conocen mucho mejor los barcos y la mar de lo que la gran mayoría de personas se imaginan. Sólo la Armada conoce y reconoce esa preparación, con las excepciones lógicas que en todo colectivo humano se producen.

En su conjunto el colectivo de los capitanes de yate son extra-

ordinariamente sensibles a la navegación, a los barcos y a todo lo relacionado con la mar, hasta tal punto, que cuando los observas gobernando sus barcos, más grandes o más chicos, lo hacen con gran ternura y cuidado.

Conozco alguno que gobierna con tal sencillez y destreza que a los ojos del neófito hace fácil algo que en muchas ocasiones es no tan solo difícil, sino peligroso.

No cogen el timón o la caña como si se tratara de un volante, más bien lo acarician suavemente, de tal modo que escuchan el sonido del agua que asciende a través del vástago hasta sus dedos.

Yo también he sentido lo mismo al poner el barco en su rumbo y colocar las manos sobre las cabillas del timón mientras entras en contacto directo con la parte más vital de tu embarcación.

Sientes en las palmas de las manos unas vibraciones parecidas a las que producen un sonido o una corriente de agua que llega directamente hasta la caña, como en un suave y acompasado ritmo, al crujido del casco, al zumbido de su jarcia.

Cuando el aire frío te azota las mejillas y a medida que vas girando la rueda vas notándolo con mayor fuerza, sientes junto con una profunda sensibilidad, un gran amor por la mar y por la naturaleza en general.

Al navegar en el *Juan Sebastián de Elcano* todos estos sentimientos se intensifican hasta niveles de complacencia impenables para el que no ha tenido la oportunidad de vivirlo, de aprenderlo, de adquirir esa cultura marinera, pero desde la perspectiva castrense, desde la perspectiva de los auténticos caballeros de la mar.

Porque la mar es cultura, conocimiento y ternura. Es como un libro abierto, pero que hay que querer leerlo, puesto que sólo sirve para el que sabe leer. Al igual que el cielo, las nubes y el firmamento. O como el vuelo de las gaviotas, o el color de las aguas, o la dirección del viento, o la fuerza de las olas. Todas estas cosas nos dicen cómo es la vida, nos enseñan cómo quererlas, nos hablan del respeto permanente por lo que es de todos, aunque ninguna de ellas nos diga lo mismo.

La singladura en el *Juan Sebastián de Elcano* es todo eso pero hecho por hombres que aman, como nadie, la mar y los barcos, hecho por caballeros de la Marina desde su comandante hasta el último de los marineros de a bordo.

Caballeros que consiguen conocer otras culturas, otros mundos y vivir otras situaciones en ocasiones tan extremas que pueden llegar a ser incomprensibles para cualquier ser sensible.

Caballeros que llegan a comprobar cómo por la mar nos llegó otrora, además de nuestra actual cultura, la vida y la muerte, las historias y las leyendas, muchas de ellas nacidas en su seno y que sin la mar no hubieran existido.

El hecho de que un día nacieran esas historias espontáneamente nos da hoy la satisfacción de que figuren en el amplio mosaico de nuestras más antiguas tradiciones.

Por eso, el comportamiento en la mar es sólo un problema de cultura y de sensibilidad, que no todo el mundo ni sabe ni puede tener. Para muchos, debería estar prohibido su uso hasta que abandonaran su abuso.



La dotación del *Juan Sebastián de Elcano* es precisamente eso. Un conjunto de hombres y alguna mujer, pocas, que con su sensibilidad, con su educación y con su ternura y, por qué no, con su dureza y su profesionalidad, saben llevar todavía hoy, a punto de entrar en el futuro, por todos los mares del planeta la buena nueva de los españoles con un buque del pasado.

Creo, sin exagerar, que a muchos de nosotros nos ha faltado estar en el *Juan Sebastián de Elcano* cuando nos tocaba estar.

En todos mis camaradas capitanes siempre he notado algo que yo también he sentido, que es ese deseo no cumplido de conseguir una permanente unión entre uno mismo y la mar, con la misma facilidad que pueda conseguirla cualquier otro marino ya sea de la Armada o de la Mercante, a los que la vida profesional les da una oportunidad que nosotros debemos buscar constantemente como una alternativa.

Tal vez eso nos hace más dueños de nuestra vocación, más libres de continuar saliendo a pesar de los malos tiempos, más conscientes de nuestra fragilidad.

Pero sin duda alguna nos priva de poder optar a singladuras tan hermosas como las que estas dotaciones de futuros oficiales viven a la edad en que deben vivirse en un buque tan hermoso como lo es el *Juan Sebastián de Elcano*.

En cualquier caso la vida me ha demostrado que los hombres que aman la mar, los que la aman de verdad, los que navegamos, sean pescadores, mercantes, militares o deportivos, todos tenemos en común ese profundo deseo final: que sólo nos deja ser felices el hecho de estar con ella.

Como una gran mayoría de aficionados a la navegación, desde hacía algunos años yo también sentía el deseo —constante deseo— de enrolarme en el *Juan Sebastián de Elcano* (y dar la vuelta al mundo, claro), conocer uno de los buques más hermosos del mundo y comunicarme personalmente con los hombres y mujeres que lo comandan.

Puesto que lo he conseguido, doy testimonio de nuestra fantástica singladura haciendo partícipes a todos los lectores de «Capitanes de Mar» (y ahora también del «Boletín para Personal») de la convivencia y del compañerismo que nos unió con toda la dotación del buque desde Marín hasta Cádiz.

Este trabajo lo he dividido en dos partes que he reducido tanto como he podido pero que posiblemente no podrán aparecer juntas. La primera de ellas expone los íntimos sentimientos que ya habrán leído ustedes si es que

han llegado hasta aquí, junto con una breve descripción del buque, aunque sé muy bien que para una gran mayoría de lectores era completamente innecesario, y una segunda parte dedicada a los hombres y también a la única mujer de la dotación de esta singladura.

No he tenido más remedio que sintetizar en unos cuantos hombres la función de todos ellos, de manera que espero sinceramente que nadie de los que formaban parte de la tripulación durante aquellos días crea que ha sido un olvido o una falta de consideración hacia nadie.

Mi agradecimiento y el de mis compañeros capitanes es por igual para todos los hombres y para la única mujer de la dotación del buque, con los que compartimos la singladura de Marín hasta Cádiz y que difícilmente podremos olvidar puesto que ya ocupan un lugar en nuestros corazones.





Breve historia y descripción del buque escuela

EN noviembre de 1925 se inició su construcción en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz. Se botó el 5 de marzo de 1927 y se entregó a la Armada el 17 de agosto de 1928. Es el buque más antiguo de la Armada española y uno de los grandes veleros más veteranos del mundo.

Ha sufrido dos modificaciones importantes, la primera en 1956 y la segunda en 1978, ambas en el arsenal de La Carraca.

Ha realizado un total de sesenta y ocho cruceros, nueve de los cuales han sido vueltas al mundo convirtiéndose en el buque escuela que más veces ha dado la vuelta a la tierra.

El *Juan Sebastián de Elcano* ha tenido a bordo a un gran número de personalidades de nuestra Armada de entre las que

cabe destacar a Su Majestad el Rey y a su Alteza Real el Príncipe de Asturias.

También el Rey Padre embarcó en varias singladuras durante la quinta vuelta al mundo.

En este último viaje recaló después de muchos años en la hermana isla de Cuba.

La eslora, incluyendo el bauprés, es de 113 metros y la manga de 13 metros. Tiene un puntal de 6,3 metros y la guinda es de 49 metros. Como ejemplo les diremos que la cofa de la trinquete está a 30 metros, y 19 metros más arriba la guinda, a la cual subieron los capitanes Amilibia y Alonso durante uno de los ejercicios.

Sus cuatro palos, de proa a popa, se llaman trinquete, mayor proel, mayor popel y mesana y llevan el nombre de los buques



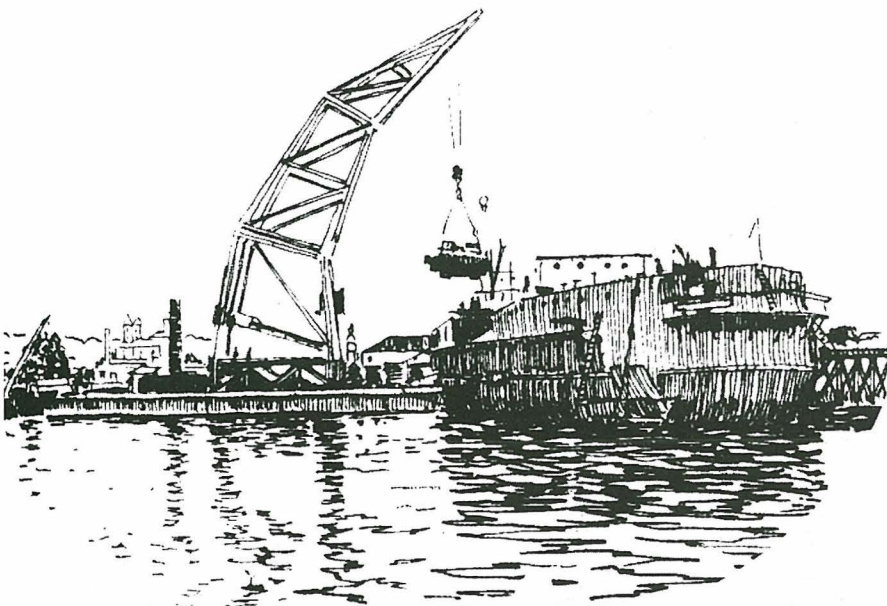
escuela que precedieron al *Juan Sebastián de Elcano*, por el mismo orden: *Blanca*, *Almansa*, *Asturias* y *Nautilus*.

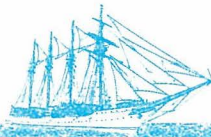
La nave está dividida en cuatro grandes secciones. La primera con el castillo y el combés donde encontramos sobre la cubierta al serviola, balsas salvavidas y cajas de chalecos; en la segunda sección está el puente con una modesta pero suficiente instalación de radar, GPS, anemómetro, compases y mesas de cartas a Br y a Er, así como la cubierta de botes. En la tercera sección el alcázar y en la cuarta la toldilla.

Por debajo de la cubierta están repartidas las camareras de marinería, guardiamarinas, oficiales, así como las salas, comedores y servicios del buque escuela. A popa, por debajo de la zona de oficiales, la sala de máquinas.

La navegación en el *Juan Sebastián de Elcano* es un auténtico placer.

Saliendo de Marín con vientos portantes de unos 27 nudos y una marejada de fuerza 6-7 el comportamiento del buque era excelente y muy cómodo.





Las personas

EL comandante de esta singladura era don Teodoro de Leste Contreras, padre de cuatro hijos. Ha desempeñado un sinnúmero de destinos en la Armada tanto en la mar como en tierra de los que nos gustaría destacar que fue profesor de táctica en la Escuela de Guerra Naval y también el haber sido el ayundante de campo de Su Majestad don Juan de Borbón, Conde de Barcelona.

Entró en Cuba con el *Juan Sebastián de Elcano*, después de más de 40 años en una cumplida premonición del destino, ya que el Rey padre siempre le había comentado su deseo de hacerlo con él.

Es también Caballero de la Real Orden de Carlos III.

EL segundo comandante de fragata don Manuel Rebollo García. Un hombre con una capacidad de trabajo muy sobresaliente y un trabajador incansa-

ble. Ha dado dos vueltas al mundo y suma cinco años en el *Juan Sebastián de Elcano*. Es padre de tres hijos, serio, vital... mientras hablábamos con él fue imposible mantener la conversación más de un minuto seguido... el teléfono y las consultas se sucedían sin parar... Tiene soluciones para todas las situaciones que se le plantearon mientras estábamos con él.

Recuerda especialmente la singladura del 1981-82 con vientos duros y una mar en muchas ocasiones arbolada, con vientos de 90 nudos y navegar durante casi 6 días a la capa.

Una de las cuestiones que más le preocupa es la cuestión del agua. La planta que llevan a bordo potabiliza entre 40 y 50 toneladas al día.

UNO de los oficiales de Puente con los que compartimos guardia fue el teniente de navío don Martín Orozco que al

desembarcar tenía como destino el patrullero *Anaga* con base en Mahón.

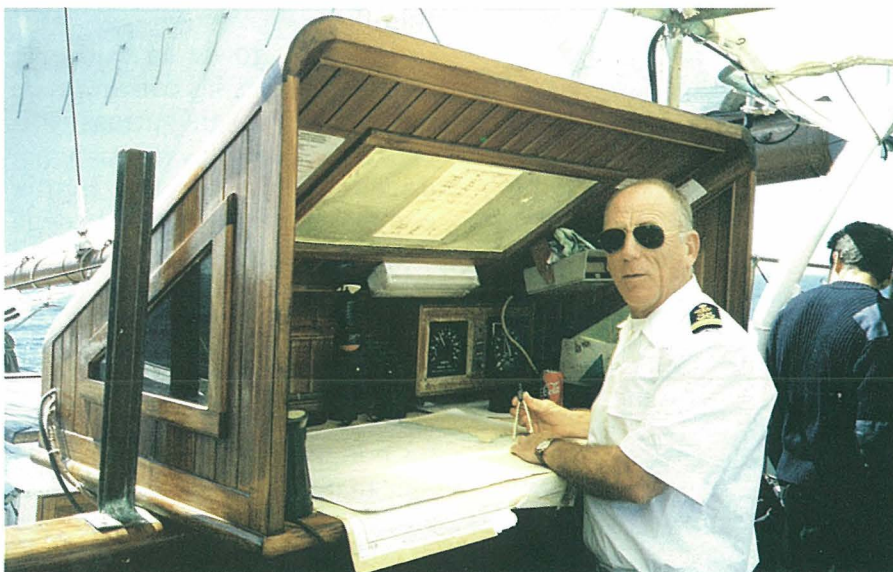
Encargado de las comunicaciones y artillero, nos comentó algunas de las precauciones que se toman al sobrepasar los mares de oriente. Ha dado dos veces la vuelta al mundo y tiene una amplia experiencia en navegación a vela.

Es un oficial muy estimado por la marinería y por el personal de abordaje y a juzgar por los comentarios de sus compañeros es uno de los oficiales con un gran futuro en nuestra Armada.

EL «pater» del buque es el padre Francisco Bravo Castriello. A pesar de su apariencia no le vimos parar ni un solo momento. ¿Tal vez fuma demasiado?

Nos destacó como valores principales que se viven a bordo el de la tolerancia entre todos; el contacto permanente con la naturaleza; el conocer otros mundos, otras culturas —incluso otras economías— hace que la dotación se pregunte por lo que es verdaderamente importante en la vida y eso es bueno para su formación como personas.

Además de preocuparse por la formación espiritual de la tripulación es el encargado de editar el boletín de abordaje: «Torrotito Albalde». Es un simple boletín, pero que para celebrar la festividad de la Virgen del Carmen organiza un Premio Literario. De entre las varias colaboraciones que leímos vamos a reproducirles un corto pero emotivo trabajo firmado por un guardiamarina llamado Evaristo:





«Recuerdo que era domingo y que volvió a mi memoria aquel viaje que dí en el *Juan Sebastián de Elcano*. Me pareció tan largo, tan inacabable, con el lento pasar de los días que eran siempre iguales, azules de cielo y mar.

Un viaje con retorno a casa pero en sustancia, vacío. Había pensado así hasta el encuentro con don Yago Núñez de Arce. Sus palabras se repetían constantemente dentro de mí.

—La vida de un hombre apenas si es un día en la vida de las naciones—

Tras largos años, aquellos hombres habían hecho historia.

Y la vida de un hombre a lo largo del LXIX Crucero de instrucción apenas si fue un día en toda la vida del *Juan Sebastián de Elcano*.

Entonces abrí los ojos y me dí cuenta que yo también había hecho historia».

LA dama alférez de navío Linda Lawrence natural de Cambridge es una bellísima inglesa que ama, después de su tierra, todo lo español. Llegó hasta la Armada porque era la única cadete que hablaba nuestro idioma. Desde niña quiso ser oficial aunque se inició en el Ejército de Tierra. En su familia no existe tradición marinera, ella es la primera. Sirvió en un patrullero y más tarde en una fragata de la Armada inglesa. Le gusta el mando y está convencida de su capacidad para hacerlo. Se licenció en Geografía y español. No comprende muy bien el porqué de la existencia de buques como el *Juan Sebastián de Elcano* aunque nunca olvidará el tiempo pasado a bordo. Entiende que ha perdido un poco el tiempo desde la perspectiva de



su carrera, aunque la experiencia humana ha sido muy grande. «... Creo que las mujeres podemos ocupar cargos importantes en las Fuerzas Armadas pero los hombres siempre estarán por delante tan sólo por una cuestión física».

EL contramaestre de cargo José Díaz Balsa es un hombre muy hablador y con mucha experiencia: 15 singladuras y 2 vueltas al mundo. Manda a sus hombres con autoridad y una permanente sonrisa que no le abandona nunca. Curiosamente opina «... que el ser humano ha nacido para estar en tierra firme...».

La peor maniobra que tuvo que dirigir fue en Sri-Lanka que tuvieron que capear un fuerte temporal de Monzón sin aparejos de cruz ni de foque. La maniobra de zarpar y bajar por la ría desde Marín lo llena de satisfacción cada vez que la realiza.

CONTRAMAESTRE Salvador Mena «Salva», es de Torremolinos y hace 27 años que

está en la Armada. Tiene dos hijos. Su mayor afición es la pesca y siempre lleva el «curry» por popa, aunque cuando corriamos la marejada por las costas de Portugal posiblemente no le servía para nada. Es un hombre vital y simpático y ya es abuelo aunque todavía no conoce a su nieta.

En Wahoo pescó un hermoso ejemplar dándonos fe con una fotografía, aunque no fue éste el más hermoso ni el más grande que ha pescado. Hacen tapas y paellas con ellos. En Perú aprovechándose de las corrientes pescó varias «Potas» que son como unos calamares gigantes. Fue el «pichichi» del *Juan Sebastián de Elcano*.

Le supo mal que las mujeres tuviesen que pagar entrada para poder ver a sus esposos en la recalada de la Expo de Lisboa.

Recuerda con emoción a Juan Vidal, llamado el «Paraca» porque se cayó de la cofa y fue rebotando por toda la jarcia hasta caer al agua.

CONTRAMAESTRE Carlos Funcía «Carlitos». Es un salmantino serio y educado que conecta por radio cada 15 días a toda la dotación con sus familias. Sintió la llamada de la mar desde su querida y hermosa Salamanca muy joven.

Su peor recuerdo es la caída desde la cofa de la mayor proel de un guardiamarina hijo de un general.

CONTRAMAESTRE José Antonio Salado Ramos, «Salaty». Es el responsable de las escandalosas. En su opinión el palo más complicado es el trinquete, el más fácil el palo mayor y el más peligroso el de mesana. Su mayor ilusión, llegar



a Cádiz para poder abrazar a su hija de 4 años y a su esposa. Habla sin parar: «El peor temporal llevábamos una escora de 42º y un viento racheado de 120 nudos», sigue «el buque quedó desarbolado y parecía un fantasma... el velamen estaba completamente destrozado... el bauprés no guardaba la línea de fe... perdimos a un hombre y tardamos demasiado tiempo en reaccionar, aunque lo recogimos y se recuperó...». No nos da tiempo a preguntar «El año 1997 batimos todos los récords...», continúa hablando sin respiro, «Pasar la cofa por la boca del lobo no tiene ningún mérito» y sigue contándonos que «La parada naval del Japón fue impresionante, tuve que ponerme las gafas de sol para que nadie me notara la emoción, que no podía contenerla...», «Me subí a la cofa de la mayor popel y no tenía carretes suficientes para fotografiar todo lo que acontecía...».

CONTRAMAESTRE Alberto Alonso. Es gallego y toca la gaita como los ángeles.

Nos amenizó un par de noches. Es un hombre habilidoso que, con Pedro Montes, ganó el concurso de casetas en la feria de abril organizada abordo con esa increíble reproducción de la Giralda realizada con cajas de cartón.

DANIEL Casado Fontcubierta. Mecánico de Cargo. Es hijo de pescadores. Su primer contacto con la mar fue cuando tenía 17 años en plena crisis de la «Marcha Verde». Tiene una hija. Siempre estuvo entre máquinas excepto un pequeño período de cuatro años. Ésta es su sexta singladura con el *Juan Sebastián de Elcano*. Tiene seis obligaciones fundamentales: la del frío, el agua potable, fluido, bombeo, seguridad interna y combustible. Tal vez su función básica es la del control del combustible. A máquina, el gasto del buque es de unos 4.500 litros/día y los depósitos tienen una capacidad de 300.000 litros.

Su padre también estuvo en el *Juan Sebastián de Elcano* durante ocho años y precisamente con

el padre del comandante de esta singladura.

Le emocionó especialmente la ofrenda floral a los caídos en la batalla de El Callao ya que se encontró con tres ancianos que le enseñaron fotos de sus peripecias por aquellas selvas y él descubrió en una de ellas a su propio padre.

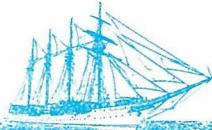
JESÚS Lumbreras Vaquero. Es el jefe del motor principal del taller y de la línea de máquina.

Aguenta estoicamente, junto con los marineros que están de guardia, un nivel de decibelios muy superior al humanamente soportable y sobre todo sufre el olvido de la mayoría de la dotación y especialmente de los invitados.

«En el buque existen dos vidas que aunque paralelas están muy alejadas una de otra —nos comenta con sencillez— de la cubierta hacia arriba y de la cubierta hacia abajo.»

JUAN Gómez León. Maestro peluquero. 29 años en la Armada, los últimos dos años en el *Juan Sebastián de Elcano*. Pasa a 287 personas en un turno rotativo de 30 servicios diarios. Menos el «... comandante todo el mundo pasa por mis manos». Su máximo deseo es llegar a Cádiz para volver a casarse con su mujer en una ceremonia que le tienen preparada para la primera quincena de septiembre durante las fiestas de la patrona, la Virgen de la Luz. Sale con su esposa desde los nueve años que, de la mano, se iban al cine a escondidas.

JUAN Manuel Pérez. Es buzo. Un hombre fuerte y serio que escucha permanentemente. Comprueba periódicamente el



casco del buque. En esta singladura hizo dos inmersiones importantes en Norfolk.

TOMÁS Ramírez. Maestro carpintero. Es un andaluz serio que ama como nadie el auténtico cante flamenco y que le duele que se haya podido exportar con tanta facilidad la charanga y el mal cante. También fue en su juventud novillero, aunque era demasiado peligroso. Casi tanto como la mar cuando hay que correrla.

GABRIEL Campomar, es el maestro velero del que conservamos un grato recuerdo por su extraordinaria discreción. Se emocionó cuando le hablamos de *Ciutat* y todavía más cuando lo hicimos en mallorquín. Hace nueve años que no pisa su tierra. Recuerda con horror la desarboladura de la anterior travesía.

AURELIO Virlán. «Tacataca». Maestro sastre. Padre de 3 hijos. Dice que su función es la de que toda la dotación desembarque lo más guapos posible aunque todos lo conocen por otras «virtudes».

En las fiestas que se organizan abordo confecciona los disfraces que es precisamente lo que le gustaba hacer antes de embarcarse. Baila, canta y le atribuyen nada menos que la siguiente frase: «No vayas diciendo por ahí que eres mi novia».

Es un personaje muy pintoresco que baila, canta y bebe hasta el agotamiento. Nos recordó al celebre «gitano» de Llafranc, el que es capaz de reunir a su alrededor un buen número de personas dispuestas a seguirle la broma. Desaparece

discretamente en cuanto las cosas se ponen «serias».

LOS maestros cocineros y todos los componentes de la cocina cumplieron su cometido durante la singladura sobradamente. Incluso el ilustre apellido de algunos de sus componentes no le libraba de pelar patatas como uno más. Por otro lado es de destacar la alta calidad de las comidas que se ofrecieron abordo, con un variado y excelente menú diario.

TODOS los marineros, gente muy joven, educada y disciplinada, subidos a las vergas o formados en la cubierta o celebrando discretamente una «fiesta» con gaita y guitarra, llena de encanto y sencillez. La maniobra general que se realizó a las 02:00 HRB a 80 millas de la costa fue sencillamente perfecta y aunque sólo éramos cuatro contemplando aquella bordada disfrutamos durante más de una hora con ella.

Navegaban otros personajes en el *Juan Sebastián de Elcano*. Almirantes, antiguos comandantes del buque, oficiales de las Fuerzas Armadas y personalidades de nuestra vida social y pública de los que sólo vamos a guardar el buen recuerdo de haber navegado con ellos.

También conocimos algún que otro personaje muy pintoresco.

Sin embargo de entre todos ellos tenemos el grato recuerdo de dedicarles unas cuantas líneas al sargento primero Ramón Galindo. Viajaba como invitado junto con su padre el comandante Ramón Galindo, ya jubilado, que sirvió en el *Juan Sebastián de Elcano* en 1946, hace 53 años. En aquella época llevaban animales vivos a bordo: gallinas, capones, vacas... Dormían en *coys*, pero no todos. Algunos dormían en el suelo y la marinería realizaba su labor en su mayoría descalza. No encontró, nos dijo, grandes diferencias en el comportamiento de los hombres excepto en la rigidez en la





uniformidad. Ahora tiene 81 años y nos comenta con orgullo que nació el mismo año en el que se construyó el buque.

Su hijo Ramón nos cuenta mil y una historia de su paso por las Fuerzas Armadas. Conseguimos después de horas de charla que nos comentara muy discretamente que tiene la Cruz al Mérito Naval por salvarle la vida a un hombre que se cayó al agua en plena visita del Rey a los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992. Opina que Cataluña es la región española donde existen mejores servicios. La experiencia más dura que recuerda es la entrega de un pescador herido a medio entrar en el puerto de Ondarroa.

Padre e hijo están muy compenetrados y juntos se emocionan en cada rincón del buque.

El contra maestre Pedro Montes no viaja como invitado pero sí su padre Antonio, pescador que fue apresado por las patrulleras marroquíes y condu-

cido a Casablanca en 1981. Estuvo 22 días detenido junto con 21 patronos más y sólo pudieron librarse los que tenían dinero para pagar «...algo parecido a lo que ocurría en épocas de la piratería...», «El Estado español no apareció por ningún sitio... Nos sentimos totalmente desprotegidos...».

Estuvieron atracados en un lugar del muelle civil donde se acumulaba más de un metro de grosor de aguas fecales. Estaba impresionado del ambiente de camaradería que se vive a bordo.

Por su parte el sargento Pedro Montes está a cargo del mantenimiento. Es electricista y además canta saetas sobre todo cuando a bordo se celebra la Semana Santa. Cree que no hay dinero suficiente para pagar una singladura como ésta por larga y dura que sea. Lleva el brazo enyesado como consecuencia de una partida de cartas. Lanzó la carta triunfadora con tal vitalidad que se rompió dos dedos. Mientras

nos lo explicaba estuvo a punto de romperse la otra mano.

Y nosotros necesitaríamos otro número de la revista para relatar las anécdotas y las vivencias de aquellos días pero eso tendremos que dejarlo para aquellos capitanes de yate que se embarquen en la próxima singladura.

Ahora solo queremos dejar constancia de nuestro agradecimiento personal y en nombre de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate, al AJEMA y a todas las personas que hacen posible esta singladura año tras año.

Tal vez volvamos algún día a embarcar en el *Juan Sebastián de Elcano*. ¡Quién sabe! Aunque ciertamente los sueños no suelen repetirse.

Roger GALISTEO
Capitán de yate



CIM de Ferrol

El actual Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol fue la antigua Gran Sala de Armas del Arsenal. Con esta función debía acopiar la artillería en su planta baja y las armas portátiles en la planta alta, así como los *pañoles* o almacenes de los pertrechos de desarme (de los buques) cerrando una enorme plaza porticada abierta al sur, a la mar.

SEGÚN el profesor Vigo Trasancos, estudioso de este importantísimo complejo arquitectónico en su disposición y formas artísticas, «nos sitúa en una tradición de plazas marítimas frecuentes en ciudades portuarias...» y parece «relacionarse con las que se crean de nueva planta en las del Nuevo Mundo...». «Por su ta-

lante monumental, solemne y escenográfico, recuerda ejemplos dieciochescos tan representativos como la Plaza Real de Burdeos y la del Comercio de Lisboa», entre otras referencias que cita este riguroso autor, al que seguimos en esta reseña.

Sobre la Gran Sala de Armas es difícil hacer una síntesis, ya que es la «construcción más

grandiosa y magnífica de cuantas conforman las Reales Obras y la que se erige, por derecho propio, en emblema y símbolo de todas ellas», quizá por esto, en una errónea interpretación de su forma, se pensó que podría haber sido un palacio.

En los primeros planos de Cosme Álvarez, Joseph Petit de La Croix y Miguel Marín se



diseñaron tres módulos, que correspondían a otros tantos patios cuadrados; es decir, una yuxtaposición de unidades arquitectónicas, regulares y simétricas, propias de un diseño de ingeniería, criterio que luego se repetiría en el resto del Arsenal ferrolano y con cierta novedad para Galicia. Pero, en 1754, Francisco Llobet y Jorge Juan alteraban el diseño, convirtiendo los módulos laterales en «patios cubiertos» y el central en una escalera del tipo «ceremonial» con otra secundaria adosada.

No se trata de analizar aquí con detalle las características estéticas de esta magnífica obra, pero sí debemos resaltar la importancia que tiene con respecto al momento histórico. Es un edificio que marca un hito en la arquitectura de Galicia, ya que nos refleja los cambios del estilo barroco: primero al tipo afrancesado con el diseño de Llobet y luego al academicismo, a partir de 1766, cuando se reanudaron las obras bajo la dirección de Julián Sánchez Bort, siguiendo los modelos del clasicismo italianizante de la Real Academia de San Fernando. Esto se nos presenta en todo su contraste si consideramos otras obras que se estaban realizando en el entorno gallego; sirvan de ejemplo las de la fachada en la iglesia del Monasterio de Samos (1748), San Fructuoso (1765), las casas del Deán y la del Cabildo en Santiago de Compostela (1754 y 1759)... hasta la admiradísima fachada del Obradoiro de la catedral compostelana, que estaba recientemente concluida (1750).

El resultado final de la construcción dieciochesca nos ofrece un enorme volumen, con una fachada principal ordenada por una gran simetría, donde se refleja la distribución del espacio interior. Pero en este frente se dispusieron también unas

importantes franjas verticales almohadilladas con el fin de repartir y destacar sus diferentes cuerpos, incluso ligeramente retranqueados, en todo caso siguiendo las óptimas proporciones de la cultura greco-latina y renacentista (número áureo).

La decoración en las entradas laterales (patios) y, sobre todo, en la central, responde a los cánones arquitectónicos clasicistas: pilastras o columnas como enmarques, luego rematados en la altura del piso superior con las correspondientes lunetas y frontón.

En cuanto a su inspiración más directa debemos hacer referencia a los diseños de tratadis-

tas franceses: August-Charles D'Aviler, Bernard Forest de Belidor y Charles Etienne Bri-seux; sin embargo, estimamos que cabría hacer también otras comparaciones con edificios ingleses concretos de arsenales, conocidos por Jorge Juan; sirva de ejemplo la «Officer Terrace» de Plymouth por su emplazamiento y aspecto exterior.

La fachada norte, hacia Ferrol, es más simple y fue pensada desde una perspectiva del gran zócalo que aportaba la escarpa del foso defensivo, hoy casi todo enterrado.

Párrafo aparte merece la impresionante escalera, ya citada en su conjunto y forma general,





men y unas improcedentes cornisas y áticos de hormigón, imitando cantería, desmerecen de la magnífica vista del edificio.

Los almacenes porticados de artillería y pertrechos, que cierran la gran plaza, tienen también su sentido modular y de yuxtaposición (19 por el oeste y 11 por el este): fueron obras proyectadas por La Croix hacia 1751 y ejecutadas entre 1752 y 1755, con un diseño de planta rectangular, bóveda de medio cañón e iluminadas por una puerta y dos ventanas a su frente de soportales. Parece conveniente reseñar aquí el tipo de mate-

riales empleados: básicamente el granito en sus paredes y columnas, pero también el ladrillo macizo para los cierres abovedados, además del hierro para atirantar el edificio en dirección este-oeste, por medio de unos «barrones». Esta solución de refuerzo, que se percibe claramente en el interior y exterior, ya fue criticada por Sánchez Bort en la línea de una imprevisión constructiva en la fase de proyecto. Destacan también los cortes de canterías en dos magníficas escaleras de caracol, situadas en los extremos de los lados porticados.

pero más destacable precisamente ahora por la calidad de sus trabajos decorativos, donde podemos contemplar sillares de cantería magníficamente labrados: óculos con rocalla, piedras clave de los arcos, ménsulas, pilastras cajeadas, capiteles, etc.

En la actualidad la Sala de Armas se conserva relativamente bien, con la excepción de su actual y desafortunada cubierta, que trató de imitar a su antigua «mansarda» en las recientes obras de rehabilitación para obtener una mayor capacidad como cuartel: un excesivo volu-



Comandante del Cuartel de Instrucción

CUANDO en junio del 98 tomé posesión como comandante del Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol, sentí una enorme satisfacción por la responsabilidad que representa el ejercicio del mando y al mismo tiempo por la vinculación tan fuerte que ha

existido y sigue existiendo entre el Cuartel de Instrucción de Marinería y la ciudad de Ferrol.

La ciudad de Ferrol es desde 1726 capital departamental, es una ciudad antigua bien diseñada, limpia y que se abre al mar a través de una hermosa ría y que presume de ser acogedora y

cosmopolita. Durante muchas generaciones esta ciudad ha visto pasar a muchos jóvenes marineros y siempre se sintió orgullosa de su presencia por las calles de la ciudad, comprendiendo como pocas ciudades el «verdadero sentido del marinero de reemplazo», jóvenes que



ingresan en el Cuartel de Instrucción para efectuar el Servicio Militar dejando atrás la comodidad de sus hogares, la servidumbre de sus obligaciones familiares o profesionales o dejando temporalmente su trabajo con la promesa de recuperarlo al finalizar el compromiso militar en un acto de:

Abnegación por la renuncia que hacen de sus vidas y voluntades poniéndolas al servicio de nuestra patria y de sacrificio por ofrecer este servicio a los demás sin pedir nada a cambio sólo con la satisfacción del deber cumplido al servir a España.

¡Habrà más generosidad!
¡Habrà más solidaridad en estas conductas!

Son y serán siempre un «bien», yo diría algo más «un bien escaso», pero que la Armada ha sabido —antes y siempre— reconocer su labor, su mérito y su valor como lo atestiguan las gloriosas páginas de nuestra historia, con hechos que aún hoy son el asombro para muchos dándonos ejemplo en muchas ocasiones de «profesionalidad y sacrificio». Monumentos, plazas y calles, de marineros y soldados ilus-

tres, recorren nuestra geografía, un buque de nuestra Armada lleva el nombre de un marinero.

El servicio militar como dice el artículo segundo punto 1 de la ley orgánica 13/1991 de 20 de diciembre del Servicio Militar, es una prestación personal fundamental de los españoles a la Defensa Nacional.

Es, además de una aportación solidaria, un punto de encuentro de culturas, una oportunidad

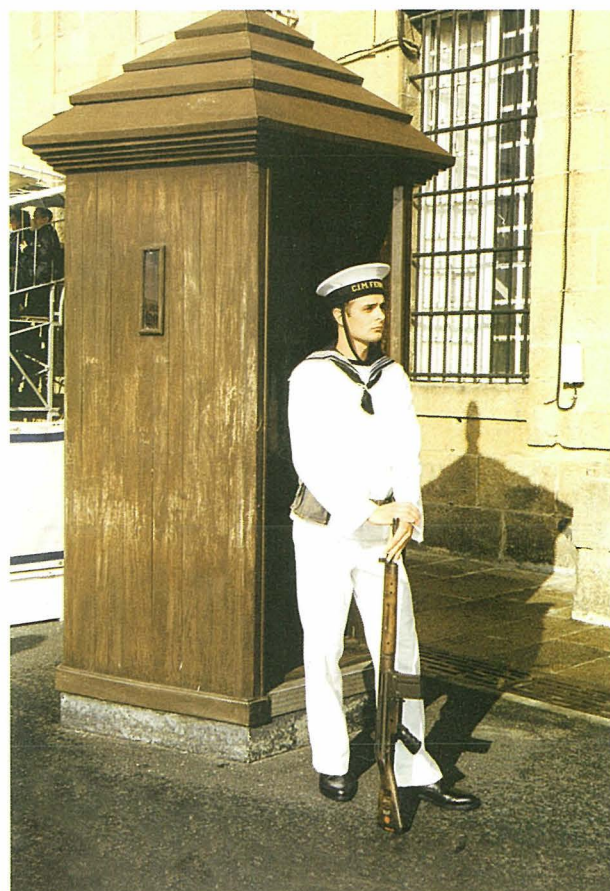
formativa, un ejercicio útil de preparación a la vida civil, un entrenamiento en tareas de utilidad pública y una responsabilidad hacia los demás.

El proyecto de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas prevé la finalización de la «Obligatoriedad» del Servicio Militar, según un calendario previsto por el Ministerio de Defensa.

Esta «No obligatoriedad», no implica su desaparición; personalmente creo en el Servicio Militar como un espacio de formación integral como persona, en el que pueda recibir una formación profesional cualificada y reconocida en el mundo laboral, una remuneración adecuada y un compromiso/contrato de acuerdo con la duración del curso.

Este servicio militar así concebido conseguiría en el ámbito personal dos objetivos:

- A) Una satisfacción personal.
- B) Un conocimiento personal de «lo militar» como esencia de la naturaleza y realidad de las Fuerzas Armadas.



Capitán de corbeta don Manuel Bernardo Pérez, jefe de Instrucción

HASTA la fecha, y desde la entrada en vigor de la Ley del Servicio Militar, se han venido adaptando en extensión y tiempo los programas de formación del marinero de reemplazo durante el Periodo Básico de Instrucción (PBI), que ha venido sufriendo modificaciones no sólo en tiempo, sino también en relación con la selección del personal y los cursos monográficos que se impartían para la formación de cabos de marinería del grupo «A».

Por ello, y con la posterior entrada en vigor del Reglamento del Servicio Militar, se hizo necesario actualizar y ajustar el PBI, confeccionándose un nuevo programa, cuyo principal objetivo es la adaptación del militar de reemplazo a las características de la vida militar y marinera, el conocimiento de sus derechos y deberes, de las estructuras básicas de la Defensa y de la Armada, el conocimiento y manejo del armamento individual y la preparación psicofísica adecuada.

Además, se analizan sus

peculiaridades personales para determinar aquellos rasgos característicos de su personalidad que puedan influir en la realización del Servicio Militar y asignarles puestos o cometidos adecuados a sus aptitudes; se analizan asimismo variables de comportamiento, conocimientos e intereses, de forma que se obtenga la mayor integración personal y la máxima eficacia en el desempeño de sus funciones.

La duración del PBI es aproximadamente de cuatro semanas, produciéndose la incorporación normalmente un martes, efectuándose la Jura de Bandera el viernes o sábado de la cuarta semana.

El PBI se distribuye en cuatro áreas de actividades a desarrollar que son la Administrativa, de Selección y Clasificación, de Formación Práctica y de Formación Teórica.

Cada una de estas áreas de actividad incluye a su vez las siguientes actividades y materias:

- Actividades Administrativas: vestuario y fotografía; reconocimiento médico; pagamento y Leyes Penales.
- Selección y Clasificación: pruebas psicotécnicas, conferencias y captación de aptitud.
- Formación Práctica: instrucción en orden cerrado y de conjunto, ejercicio de tiro, preparación física e himnos y cantos.
- Formación Teórica: organización, reglamentos, formación militar y marinera, y formación humana.

Además de estas actividades, durante el Periodo Básico de Instrucción se programan otras actividades complementarias, tales como:

- Competiciones deportivas.
- Cursillo de natación para aquellos que no saben nadar o lo hacen de forma muy elemental.
- Clases de Enseñanza Permanente del Adulto (EPA), para aquellos voluntarios que tengan incompletos los estudios de la Enseñanza General Básica, al objeto de posibilitar la obtención del título de Graduado Escolar.
- Conferencia sobre «Prevención del Alcoholismo», impartida por personal de la Asociación de ex-alcohólicos de Ferrolterra.
- Conferencia de captación de voluntarios para realizar el Cursillo de Buceadores Ayudantes, impartida por personal de la Unidad de Buceo de la Zona Marítima del Cantábrico.





este mismo organismo imparte una conferencia sobre el asunto.

- Durante el curso se organiza una visita a buques de la 31.^a Escuadrilla de Escoltas, o buques de la Zona Marítima.
- Conferencia impartida por personal sanitario de este Cuartel, sobre prevención de la drogodependencia.

El PBI finaliza el día de la Jura de Bandera. Ese día los marineros pasan destinados a los diferentes buques y dependencias de la Zona Marítima y Jurisdicción Central, así como el personal perteneciente al voluntariado de la Cruz Roja, que se incorporan en los llamamientos primero, tercero y sexto de cada año.

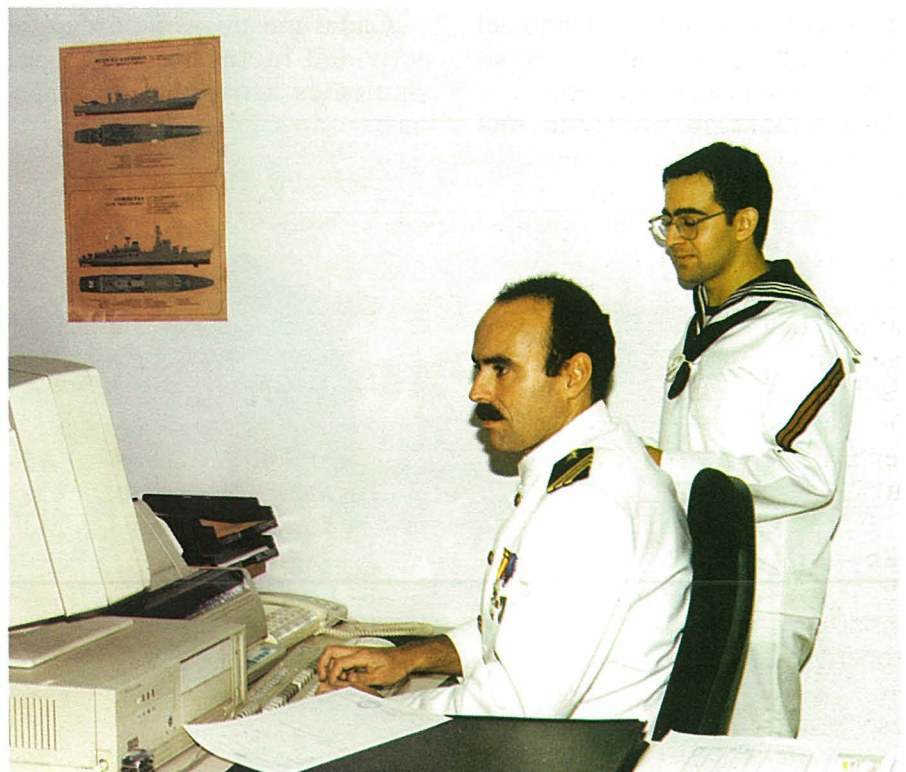
- Conferencia de Captación para ingreso como Marinero/Soldado Profesional.
- Por parte del Centro de Transfusión de Galicia,

dependiente de la Xunta de Galicia, se efectúa una extracción de sangre al personal donante voluntario. Días antes, personal de

Sargento Adb. José A. Tobio Caamaño

ES misión de la Jefatura de Instrucción y, por tanto, la de este suboficial, asesorar y colaborar con el jefe de Instrucción en cuanto a la programación y planificación de las actividades a realizar durante cada llamamiento, así como el desarrollo y consecución de los objetivos fijados para el Periodo Básico de Instrucción en la Ley del Servicio Militar. Para ello se trabaja con programas informáticos específicos encaminados a la mejora y puesta al día de las diferentes bases de datos y a efectuar la selección y clasificación del personal incorporado.

Orgánicamente de esta jefatura depende el Detall de reclutas, la oficina de Psico-



técnica, el Juzgado, la Banda de Cornetas y Tambores de este cuartel, la sección de Deportes, la Oficina de Información al Marinero y todas aquellas Brigadas, con sus respectivos mandos, que se forman en cada llamamiento.

Es habitual que los cursos se vayan sucediendo sin contratiempos de relevancia, debido

en gran parte a la dedicación y dilatada experiencia del personal profesional y al entusiasmo que muestran en el cometido de sus funciones los Cabos de Reemplazo, aptitud Monitores de Instrucción, que, de momento, en número de veinticinco se encuadran en esta jefatura.

Es de destacar el magnífico edificio en el que se encuentra

ubicado el Cuartel de Instrucción, antigua Sala de Armas del Arsenal de Ferrol, y que, si no me equivoco, data de mediados del siglo XVIII; es, por lo menos a mí me lo parece, la joya del Arsenal. Aprovecho a la vez la ocasión que me brindan estas páginas para invitar a los compañeros que lo deseen a hacernos una visita.

Comentarios del cabo de Marinería MI-231, Javier Castelló Alonso

LOS cabos de reemplazo en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol se distinguen en dos grupos, el primero serían los cabos explanada que se encargan de enseñar a los reclutas toda la formación necesaria para que, en el noble acto de la Jura de Bandera, no sólo todo sea perfecto, sino también que en los corazones de muchos que besarán la bandera, brote el amor por esta patria nuestra que es España.

Otro tipo de cabos son los llamados agregados de brigadas, yo soy uno de ellos, y nuestra función dentro del cuartel es la de ocuparnos de todo tipo de asuntos administrativos, gestión de documentos y dar soluciones informáticas. También están en este grupo los cabos de deporte que, como su nombre indica, son los responsables de la formación deportiva de los reclutas durante su periodo de instrucción.

Desde mi punto de vista los cabos de reemplazo son sin ningún tipo de dudas un eslabón importantísimo en el buen desarrollo en un cuartel de instrucción. Son, por consiguiente, responsables en cierta medida de que en la Armada española

podamos encontrar hombres rectos, disciplinados, trabajadores, y que a la vez puedan emocionarse al escuchar la Salve Marinera o llenar su pecho de emoción y orgullo al escuchar el Himno de España.

La vida en el cuartel de instrucción como cabo es una experiencia realmente enriquecedora y ciertamente muy especial. Solamente el mero hecho de enseñar y poder ayudar a todos aquellos que, curso tras curso, van pasando por el cuartel, hace que el cabo pueda sentirse satisfecho de su labor. Incluso puede llegar a sentirse realizado pensando que su brigada es la mejor. Y orgullosos por haber realizado con acierto su trabajo.

Mi destino es Jefatura de Instrucción, un despacho en el que trabajo con otro cabo (cabo Jaime) y mi jefe de destino (sargento Tobio) en absoluta compenetración y compañerismo ayudados siempre por el incansable brigada Muñoz Granados. Aquí el concepto bélico que tenía del ejército desaparece y me hacen sentir como en casa, y las órdenes con respecto a mi destino son para mí como obligaciones personales, y convierto

en un reto el mejorar día a día todas mis tareas militares en la Jefatura de Instrucción.

Ahora, que me faltan pocos días para licenciarme y probablemente no vuelva a ver el despacho ni a las personas con las que durante tantos meses he trabajado y convivido, me he dado cuenta que la «mili» no es tan mala como la pintan, que incluso puedes pasarlo bien, hacer amigos, conocer gente de toda España, tirar barreras nacionalistas y comprender que España somos todos, con nuestras lenguas, dialectos y costumbres.

Lo más duro, sin duda, es ver marchar a los compañeros que, reemplazo tras reemplazo, se van licenciando y te dejan con un nudo en la garganta y lágrimas en los ojos. Sólo quedan recuerdos de buenos y malos momentos y una amistad eterna. Y ahora que el que se licencia soy yo, quizás la pena es mayor por todo lo que dejo atrás.

Todo esto me hace llegar a la conclusión que el mejor sitio para cumplir el Servicio Militar es el Cuartel de Instrucción Militar de Ferrol, del cual siempre guardaré en lo más profundo un grato recuerdo.

Comentarios del MPI 2.404, Javier Bru Peral, quinto llamamiento del reemplazo de 1998

MÁLAGA, Utrera, Córdoba, Pucela, Madriles, Cobra; no eran ciudades ni pueblos para mí, sino personas, compañeros del servicio, iguales que yo en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol, como también eran compañeros Don Pinpon, Marqués, Pelao, Rambo, Roca...

A unos, el mote se les imponía cariñosamente, a otros a la pregunta de: ¿tú de dónde eres?, y así quedaban nombrados y fácilmente identificables por su marcado acento, algo que es gracioso en la «mili», el dialecto que se habla, ya que se te terminan pegando vocablos y acentos de toda España.

Compañeros de dispares procedencias y de estilos de vida muy diferentes, desde el típico estudiante al currito de toda la vida, del gamberro al tímido, del médico al que fue trapequista en un circo. Sí, muy curioso todo, pero todos aquí iguales por la necesidad de apoyarnos los unos a los otros, ya que con ellos compartes sollados, o casa que es lo mismo, compartes pateos en la explanada, que es donde hacemos instrucción, compartes cuarto de baño, comida y el estar, la mayoría, lejos de casa.

Con los cabos, que son de reemplazo como yo, también compartes sollado, comedor, aseo en parte, y demás, pero no sabes bien si están de tu parte o en tu contra, no comparten el acompasado desfile y el sonoro ¡Paaso! que se grava en tu mente con rotundidad, no, no son MPI (Marinero en Periodo de Instrucción) como nosotros.

Veo al CIM como el corazón del Arsenal de Ferrol, donde se crean y forjan los marineros

profesionales con quienes compartimos el espacio existente; donde los marineros de reemplazo experimentamos nuestro primer contacto con el mundo y la vida militar. Una educación de instrucción, magistral, y de convivencia que recibimos de nuestros mandos y aprendemos de nuestros compañeros de brigada, la mía, la segunda, por cierto la mejor, de verdad la mejor.

Como una nueva educación recibida me parece estar de nuevo en el colegio, nuevos compañeros y nuestros mandos de brigada que son como los profesores que se esfuerzan en hacérselo entender todo.

Al subteniente Somorrostro se le ve sufrir cada vez que alguien se equivoca de orden en formación, y pone todo su énfasis en que los movimientos salgan bien además de enseñarnos la graduación militar y demás.

El subteniente don Cesareo nos instruye además de en filas en clases magistrales de marinería, nos explica deberes y derechos, y vela por nosotros en el CIM, por nuestros problemas y ruegos que le queramos contar. El sargento Quintia es quien nos pone firmes y serios cuando corresponde, también vigila por nosotros, en el fondo son como nuestros padres, firmes y recios en el deber y comprensivos y atentos en los intermedios y en la vida del Cuartel; a ellos seguro que sí los recordaré largo tiempo, como a los compañeros de rancho con quienes duermo.

El momento de acostarse, el mejor, cuando te relajas, bromas y compartes más las sensaciones del día, la otra vida que

tienes, la civil, y los deseos de buena mili; si no se le ocurre algo a uno para reír se le ocurre al otro. La vida en general se comparte bien, pero claro, siempre están los despistados de la clase y a los que les da igual todo pese a que están por las buenas.

En el servicio, quien es aseado y aplicado, aquí lo es más, y quien en casa no lo es, o aprende o se pierde más. Todo lo hacemos entre todos y quien se «escaquea» le da trabajo de más a otro; el trabajo de mantenimiento tanto del sollado como del CIM se comparte entre ranchos dentro de las brigadas; imaginarias, limpiezas y otras tareas del CIM se turnan por días entre las brigadas. Aquí, hoy es por tí y mañana tú por mí.

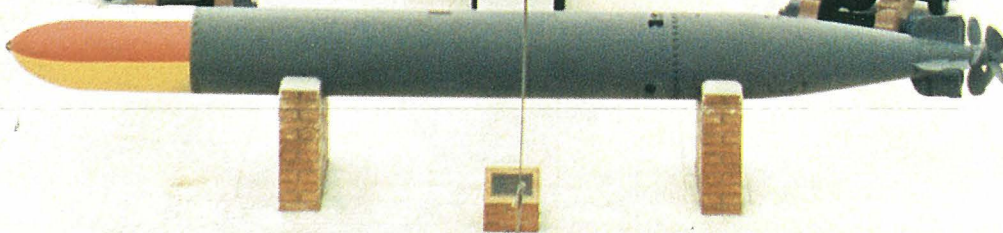
Lo peor, los ocho meses restantes y el saber que muchos de los compañeros que tuvistes los perderás, tendrás otros, pero pensándolo, casi hubiera preferido más tiempo aquí, más despacio y mejor, pues no se está tan mal... y ahora, ya veremos dónde embarcamos.

5.º del 98, 2.ª Brigada ¡La Mejor!



Una vez submarinista, siempre submarinista

Con este primer artículo que recibimos del comandante de la Flotilla de Submarinos, se abre una serie de capítulos, que irán apareciendo en sucesivos números del *Boletín Informativo para Personal*, a través de los cuales podremos conocer las impresiones de nuestros submarinistas, transmitiéndonos las ilusiones, dificultades y cuantos avatares se hayan producido en la vida de aquellos que han elegido el Arma submarina como trayectoria profesional de servicio en la Armada.



El «pater familiae», José María Treviño Ruíz

Capitán de navío, comandante de la Flotilla de Submarinos.

AL escribir estas líneas pensaba que es increíble cómo pueden pasar 25 años en un santiamén. Atrás quedan el curso de submarinos en 1974, la ida a New London a recoger el S-35, primer destino en la Flotilla. Después la ETEA, para pasar al S-34 como oficial de comunicaciones durante dos años. Una escapada al *Juan Sebastián de Elcano* para respirar aire puro, durante su V vuelta al mundo, de nuevo a la Flotilla, esta vez como jefe de operaciones del S-61. La década de los 80 me sorprende como segundo comandante del S-62, ¡tiempos aquellos en que se hacían 260 días de mar y una veintena de puertos en dos años! El preceptivo mando de teniente de navío haciendo doblote en Palma de Mallorca, primero en la Unidad de Buceadores de MCM y después en el noble y simpático *Odiel*. El ascenso a capitán de corbeta y, unos meses más tarde, comandante del S-63. Al finalizar el mando, y tras año y medio en el Estado Mayor de la Flotilla, a Madrid a realizar el «obligado» curso de Estado Mayor. Después de «pasar el rubicón» de cuatro años en la meseta castellana, y ya de capitán de fragata, de nuevo a la Flotilla de Submarinos como jefe de Estado Mayor. El mando de la *Navarra* me sorprende en este destino y, como si de un submarino se tratase, a los pocos días me encuentro patrullando el Adriático en la operación «Sharp Guard». Todo lo bueno se acaba

en la vida, de nuevo en Madrid *sine die*; pero ocurre el milagro: al año me asignan el mando de la Flotilla de Submarinos. De nuevo en la casa madre. Hasta aquí la hoja de servicios de un oficial de Marina, submarinista hasta la médula, que ha conseguido realizar el sueño de su vida, aunque a veces se haya tenido que preguntar con tristeza ¿por qué él? Y aquí viene el recuerdo al capitán de fragata Olivo Esparza, caído por España como consecuencia de un desgraciado atentado; o al capitán de fragata *Jaso* Pita, profesional donde los haya, vencido por la enfermedad, que no por el sufrimiento; y al capitán de corbeta Juan Iglesias, que al ser operado de una grave dolencia que le privó de su voz, al salir de la operación su primera pregunta fue: «¿Podré mandar un submarino?»; la muerte hizo obvia la respuesta. Éstos y otros muchos ejemplos hacen que todas las mañanas me considere el ser más afortunado del mundo.

El poseer el bastón de mando de don Mateo García de los Reyes, convierte automáticamente a COMSUBMAR en el «pater familiae» de lo que algunos llaman «la gran familia submarinista»; porque eso es el Arma submarina: un conjunto de personas con una gran vocación e ilusión, hermanadas en su capacidad de sufrimiento y preparación, donde todos juntos apoyan a su comandante,

como reza el Himno de Submarinos. Un viejo aforismo sajón dice: «Una vez submarinista, siempre submarinista»; esto me lo corroboró hace poco un superviviente de la Guerra Civil al pedirme consejo sobre un determinado tema. Al terminar la conversación se despidió con un «a sus órdenes, mi comandante»; a sus 80 años se seguía considerando submarinista, porque estaba orgulloso de haberlo sido. Y ésa es la gran responsabilidad de este mando, después de conseguir la eficacia de los submarinos: el que las dotaciones se sientan motivadas. Para ello el submarinista tiene que saber que existe un futuro representado por las nuevas construcciones, la Serie 60 o clase Delfín, que tan excelente resultado está dando, será reemplazada en fecha no muy lejana por la Serie 80, compuesta por submarinos de altas prestaciones que incorporarán la última tecnología. Con estas dos premisas, buenos submarinos y excelentes dotaciones, el Arma submarina continuará siendo un pilar fundamental de la Armada y de la defensa de España.

En la vela del *Siroco* (S-72), salida a la mar el 15 de enero de 1999, con el AJEMA y el JEMAD.



MARCHA-HIMNO AL SUBMARINISTA

Así lo detalla la escritora cartagenera Erna Pérez de Puig, en la página 388 de su obra, majestuosa, *Isaac Peral, su obra y su tiempo*, que ha sido declarada de utilidad para la Marina.

El día 5 de septiembre de 1986, se ofreció oficialmente a la Marina, en la Base de Submarinos de Cartagena, el Himno al Submarinista, en cuya letra se destaca la figura del ilustre marino don Isaac Peral y Caballero. Fue escrita por el historiador del trovo Ángel Roca Martínez. La música es obra del conocido autor cartagenero, residente en Madrid, Gregorio García Saura. A ambos creadores se les impuso la Cruz de Mérito Naval de primera clase con distintivo blanco.

NAVEGANDO EN HONDOS
MARES. (Himno al Submarinista).

Letra: Ángel Roca Martínez
Música: Gregorio García Segura

I

*Vas navegando en hondos mares
o en superficie con brisa o sol,
sabiendo siempre que tu destino
es la defensa de la nación.
Los submarinos de nuestra Armada
a los que honra Isaac Peral
son el orgullo de la Marina
que abrió las rutas de un nuevo mar.*

II

*En ese tiempo tan dilatado
con tantas millas en inmersión,
vive contigo el compañerismo,
la disciplina y la vocación.
Y si la patria te lo exigiera
darás la prueba de tu valor:
Al noble grito de ¡Viva España!
morir por ella será tu honor.*

ESTRIBILLO

*Llevas la Virgen del Carmen
dentro de tu corazón,
que en el silencio profundo
te ilumina más que el sol...
Siempre con tu comandante
y toda la dotación,
amas y sirves a España
submarinista español...
Amas y sirves a España
submarinista español...*

AL ESTRIBILLO

*Llevas la Virgen del Carmen
dentro de tu corazón,
que en el silencio profundo
te ilumina más que el sol...
Siempre con tu comandante
y toda la dotación,
amas y sirves a España
submarinista español...
Amas y sirves a España
submarinista español...
¡¡SUBMARINISTA ESPAÑOL!!...*



NOTA: LOS AUTORES LEGARON TODOS SUS DERECHOS
AL COLEGIO DE HUÉRFANOS DE LA ARMADA



Bodas de Oro de la Brigada de 1948

EL día 6 de noviembre pasado celebraba sus Bodas de Oro de la Entrega de Despachos en la Escuela Naval Militar la Brigada 1948.

Habían salido de Madrid el día anterior en autobús y, a su llegada a la Escuela, fueron agasajados con un cóctel de bienvenida por el comandante director.

El mismo viernes día 6 iniciaron los actos de celebración de sus Bodas de Oro con una misa en la capilla de dirección para, una vez finalizada y ante el

cruceiro situado frente a la capilla, rendir un homenaje a los difuntos de la Brigada.

A continuación, y tras la fotografía al pie de la escalera monumental, se les sirvió un café en el casino de alumnos, que acompañaría la proyección de un vídeo sobre la vida en la Escuela, lo que les permitiría, sin duda alguna, hacer las comparaciones oportunas en relación a los años en que los miembros de la Brigada del 48 estuvieron en ella. Posteriormente realizaron una visita a sus instalaciones, muchas de ellas de nueva construcción.

Pasado el mediodía tuvo lugar la Lectura de Leyes Penales; en ellas, el general de división de Infantería de Marina Jesús María Costa Furtiá dirigió la palabra a sus compañeros y caballeros alumnos, siendo contestado a su término por el capitán de navío Valdés, director de la Escuela. El almuerzo en la residencia del centro, con asistencia del comandante director y los jefes de servicio, dio por finalizado los actos conmemorativos.

El sábado 7 de noviembre lo dedicaron a visitar Santiago de Compostela.

HACE AHORA 10 AÑOS



Destino: la F-75 *Extremadura*

El comandante de la F-75 *Extremadura*, capitán de fragata Márquez Montero, nos remite una carta y un pequeño dossier de un ex-cabo de marinería, destinado a bordo de la fragata hace ahora diez años, en el que expresa el cariño que continúa manteniendo a su antigua unidad y el buen recuerdo que guarda de su paso por la Armada.

Es un testimonio de profundo valor humano, que nos ofrece la otra cara de la moneda del Servicio Militar

HAN pasado diez años desde que embarqué en la fragata *Extremadura*, atrás quedan aquellos momentos compartidos, entre buenos compañeros y recuerdos como la llamada al recorrida Carlos, las guardias de central eléctrica, el sonido del silbato al arriado de bandera, la oscuridad tenebrosa, pero segura, de una noche de navegación; tantos y tantos momentos buenos y también difíciles; pero en mi corto tiempo de navegación siempre me sentí seguro en la fragata.

Extremadura, dice poco el nombre de una Comunidad Autónoma, pero para mí esas doce letras son mucho más, son el recuerdo de un lugar que durante ocho meses fue mi hogar y, por mucho tiempo que pase, siempre me acordaré de la *Extremadura*.

Mi estancia en la fragata sin duda marcó significativamente una etapa de mi vida. Realmente todo lo vivido ahí, en ese barco, cambió en mí muchas cosas y también el hecho de cumplir el servicio militar por la Marina, fue el hito que me faltaba para unirme más al mar.

Hace unos meses tuve la ocasión de visitar al *Príncipe de Asturias*, con motivo de la entrega de la bandera de combate al *Patiño*. Durante la visita tuve cantidad de recuerdos de la *Extremadura*, tanto que me quedé en el muelle hasta que arriaron la bandera y volví a escuchar los honores con el silbato y la oración.

Ahora que el Ejército cambia, seguro que ya no volverán a suceder historias como la mía, pues el destino de una persona siempre está fijado y el mío fue la fragata *Extremadura*.

Quién iba a decir que aquel barco que visité durante la instrucción de Ferrol iba a ser mi destino tres meses más tarde. Vivir en la fragata fue una gran experiencia; pues guardo un buen recuerdo de los compañe-

ros con los que compartí ese tiempo.

Quiero darle gracias a todos aquellos que lean este pequeño trabajo de recuerdo de mi estancia en la Armada española.

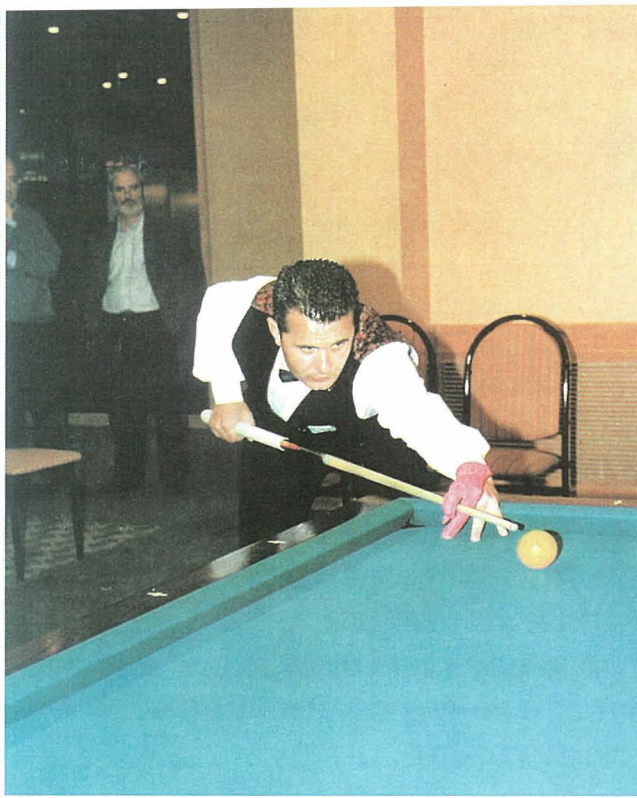
Pero lo que realmente quiero expresar es mi gran recuerdo de la fragata *Extremadura* y lo que representa en mi vida. Gracias por todo, también por ese diploma que me concedieron «Cruz al Mérito Naval de 4.ª clase con distintivo blanco». Es mi deseo que en la próxima visita de la *Extremadura* a la ciudad de Vigo pueda yo pasar a visitarla.

GRACIAS

Carlos BOULLOSA CARRERA

Ex-cabo de marinería.





Una afición singular

NORMALMENTE a lo largo del tiempo se termina pasando por la sastrería naval para adquirir algún vestuario, en ella le atiende a uno con mucho cariño, entre otros, el oficial de CMO Juan Francisco Alonso Egea. Persona abierta y comunicativa, nos comenta su afición al juego de «billar a tres bandas». Nos interesamos por este tema.

Nos comenta que está casado, tiene un hijo y hace quince años que ingresó en la Armada, concretamente en Suministros Diversos, en la sección de vestuarios de la calle Moreto, de Madrid. Posteriormente, al desaparecer los Suministros, pasó destinado a la Sección de Vestuario del Cuartel General.

Juega al billar desde pequeño y nos dice que es para él una afición importante. Hace treinta años solo había como entretenimiento el billar público, el pimpón y los futbolines, por lo que se inclinó por el primero.

Luego lo dejó durante dieciocho años y hace unos seis se dedicó de una forma plena a este tema, participando en campeonatos nacionales y regionales. Todos los días juega varias horas al billar a tres bandas. También coincide con Avelino Rico, campeón del mundo; y tiene un recuerdo

cariñoso para Juan José Cazorla, quien le ha enseñado los primeros pasos y ahora le sigue dando lecciones magistrales, a base de jugar y perder muchas partidas.

El billar a tres bandas exige, además de práctica, estudiar la técnica correspondiente, pues es indudablemente más complejo que un «juego corto» aunque mucho más entretenido para el jugador y el público, pues en éste puede transcurrir una hora y media antes de poder participar de nuevo.

Considera Juan que lo importante en este juego es participar y ganar en competiciones oficiales, lo que resulta muy difícil pues se pierde concentración y soltura. «Palpita el corazón» y muchas veces no se ven ni las bolas, sobre todo las primeras veces que se participa. El billar a tres bandas exige una gran capacidad de concentración y dominio de los nervios; en esto, quizás, se parezca a los bolos.

Recuerda cuando participó en un trofeo de la Comunidad de Madrid: en los entrenamientos se había encontrado muy bien, y en el momento en que le tocó salir a jugar le parecía imposible levantarse de la silla.

El público impresiona mucho, y nos comenta que en Burgos, participando en la Copa Presidente, al oír su nombre por los altavoces y encontrarse tanto público, le resultó difícil vencer los nervios. Levante y Mallorca son las zonas en que se encuentra más arraigado el billar a tres bandas, por lo que casi todos los campeonatos se celebran en estas regiones.

Realmente es un juego que apasiona mucho y exige dedicación y estudio. Él lleva jugando alrededor de seis años y se considera mejor que personas que llevan treinta y cinco y cuarenta practicando este deporte. El secreto está en practicar con los mejores pues, aunque se pierda, se consigue aprender mucho.

Agradecemos a Juan Francisco Alonso que nos haya dedicado parte de su tiempo y le deseamos que algún día vea realizado su sueño: ganar un campeonato de España.



OFIPER INFORMA ...



RÉGIMEN DE ASCENSOS DE LOS CABOS PRIMEROS PERMANENTES

Por considerarlo de interés general, se publica esta información relativa a los cabos primeros veteranos de la Armada:

La Ley de Régimen del Personal de las FAS, en la Disposición Adicional Décima, punto 1, establece lo siguiente:

Los cabos primeros veteranos de la Armada a los que se refiere la disposición adicional

tercera del Real Decreto 1928/1991, de 20 de diciembre, por el que se adapta a las Escalas declaradas a extinguir el régimen del personal militar establecido en la Ley 17/1989, de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, mantendrán el régimen de ascenso a sargento y sargento primero que se establece en dicha disposición. Los efectivos de estos empleos contabilizarán en las plantillas de las correspondientes Escalas de Suboficiales.



MILITARES PROFESIONALES DE MARINERÍA Y TROPA. RENOVACIÓN DE COMPROMISO Y PROMOCIÓN INTERNA

La Disposición adicional cuarta, punto 4, de la Ley 17/1999 «Régimen de Personal de las Fuerzas Armadas», establece lo siguiente:

Los militares de empleo de la categoría de tropa y marinería profesionales pasarán a denominarse militares profesionales de tropa y marinería, con el régimen de personal regulado para los militares profesionales de tropa y marinería que mantienen una relación de servicios de carácter temporal. El cambio de denominación no tendrá incidencia en el cómputo del tiempo de servicios prestados.

Quienes por razón de los límites de tiempo de servicios y edad establecidos en el artículo 95 (*Compromisos sucesivos*) de esta Ley deberían finalizar su relación de servicios profesionales antes del 31 de diciembre del año 2002, si lo solicitan, en un plazo máximo de **dos meses** desde la entrada en vigor de la Ley (*20 de mayo de 1999*) y tras cumplir lo preceptuado en el apartado 6 del artículo 95 de esta Ley, (*haber sido evaluado y declarado idóneo*)

podrán firmar un único compromiso hasta el 31 de diciembre del año 2002, a cuya finalización cesarán en su relación de servicios profesionales. Los que no lo soliciten cesarán, en todo caso, en la relación de servicios profesionales a la finalización del compromiso que tuvieran firmado.

En las convocatorias por promoción interna correspondientes a los años 2000, 2001 y 2002 quedarán exentos de los límites de edad, empleo y número de convocatorias regulados en el artículo 66 de esta Ley.

Durante los años 2000, 2001 y 2002, para participar en los procesos de selección para acceder a la relación de servicios de carácter permanente regulada en el artículo 96 de la Ley, se requerirá un mínimo de tiempo de servicios de nueve años, cumplidos el 1 de enero del año de la convocatoria, y las demás condiciones que se establezcan reglamentariamente, sin que durante ese periodo sean de aplicación los requisitos señalados en el citado artículo.



EQUIVALENCIA ENTRE LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR LOS CABOS PRIMEROS DE LA ARMADA Y LA FORMACIÓN PROFESIONAL DE PRIMER GRADO, A EFECTOS DE ACCESO A EMPLEOS PÚBLICOS Y PRIVADOS

A continuación se traslada la información facilitada por el Ministerio de Educación y Cultura sobre el asunto del epígrafe:

1. En lo sucesivo sólo los cabos primeros podrán solicitar la correspondiente equivalencia a efectos de empleo público o privado de sus estudios realizados en la Armada con los de Formación Profesional de Primer Grado.
2. Las especialidades de Cabo Primero que tienen correspondencia directa con profesionales de Formación Profesional de primer grado, y por lo tanto pueden llevar a la equivalencia son las que se citan en los cuadros adjuntos, excepto las correspondientes a las ramas de Hostelería y Turismo y Sanitaria.
3. La documentación que deben presentar los Cabos Primeros que deseen solicitar la citada equivalencia constará de:
 - 3.1 Fotocopia del Documento Nacional de Identidad.
 - 3.2 Boletín Oficial de Defensa donde figure su ascenso a Cabo Primero en la especialidad a la que accedió (original o fotocopia compulsada por la administración educativa o por la Armada)
 - 3.3 Certificación expedida por la Jefatura de Estudios de la Escuela donde cursó la especialidad que le da acceso al empleo de Cabo Primero, donde consten la denominación de la especialidad correspondiente al curso de capacitación, las asignaturas, las horas lectivas y las calificaciones obtenidas.
4. Los interesados deberán dirigirse mediante instancia personalizada directamente o a través de su unidad, a la Subdirección General de Formación Profesional Reglada del Ministerio de Educación y Cultura sita en la calle Argumosa, 43 - Pabellón 5. 28071 Madrid.
5. La Lengua de los procedimientos tramitados por la Administración General del Estado será el castellano, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.1 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

**EQUIVALENCIA A EFECTOS DE ACCESO A EMPLEOS PÚBLICOS Y PRIVADOS DE LOS CABOS
PRIMEROS DE MARINERÍA E INFANTERÍA DE MARINA**

MINISTERIO DE DEFENSA	CABOS PRIMEROS ESPECIALIDAD NUEVA Especialidad antigua	PROFESIÓN Rama	Clave
MARINERÍA	ADMINISTRACIÓN (ADL) Administración Económica Escribiente Escribiente (Auxiliar Administrativo)	ADMINISTRATIVO — Administrativa y Comercial	ADM11
INFANTERÍA DE MARINA	Auxiliar Administrativo	ADMINISTRATIVO — Administrativa y Comercial	ADM11
MARINERÍA	ELECTRICIDAD (ELL) Electricidad	ELECTRICIDAD — Marítimo-pesquera	AMP12
MARINERÍA	MECÁNICO INSTALACIONES DE VAPOR (MVL) MECÁNICO DE INSTALACIONES DE MOTORES Y TURBINAS (MML) Mecánica Máquinas Mecánica (Aux. Instalaciones de Vapor) Mecánica (Aux. Motores y Turbinas de Gas) Mecánica (Aux. Talleres y Seguridad Interior) Mecánico Instalador Motores y Turbinas de Gas Auxiliar Instalador Motores y Turbinas de Gas Auxiliar Instalaciones de Vapor Auxiliar Talleres y Seguridad Interior	MÁQUINAS — Marítimo-pesquera	AMP14
INFANTERÍA DE MARINA	Mecánico Máquinas y Herramientas	MÁQUINAS — Marítimo-pesquera	AMP14
MARINERÍA	MANIOBRA Y NAVEGACIÓN (MNL) Hidrografía Maniobra Maniobra (Aux. Servicios Aeronaves) Maniobra (Cubierta) Maniobra (Patrón Embarcaciones) Señales Auxiliar Cubiertas y Embarcaciones Auxiliar de Navegación y Señales	PUENTE Y CUBIERTA MERCANTE — Marítimo-pesquera	AMP16
MARINERÍA	COMUNICACIONES (COL) Radiotelegrafista Radio Radiocomunicaciones Operador Telecomunicaciones Operador Sonar Sonar	RADIO — Marítimo-pesquera	AMP17
INFANTERÍA DE MARINA	COMUNICACIONES (COK) Operador Radioteléfono		
INFANTERÍA DE MARINA	ZAPADORES (ZAK) Zapador Operaciones especiales	DELINEANTE — Delineación	DEL11
MARINERÍA	ELECTRÓNICA (ERL) Electrónica y Comunicaciones SISTEMAS TÁCTICOS (STL) Radar Operador Radar Operador Sistemas Tácticos Auxiliar de Sistemas de Combate Sistemas de Combate	ELECTRÓNICA — Electricidad y Electrónica	ELE12
INFANTERÍA DE MARINA	Mantenimiento Electrónico Electrónica	ELECTRÓNICA — Electricidad y Electrónica	ELE12
MARINERÍA	ARMAS SUBMARINAS (ASL) Minas Torpedos Armas (Armas Submarinas) Auxiliar Armas Submarinas ARTILLERÍA Y MISILES (AML) Armas (Artillería y misiles) Artillería Auxiliar Artillería y Misiles ARTILLERÍA Y DIRECCIÓN DE TIRO (DTL) Dirección de Tiro Operador Dirección de Tiro	MECÁNICA (ARMAS) — Metal	MET1B
INFANTERÍA DE MARINA	ARTILLERÍA (ARK) MANTENIMIENTO DE ARMAS (MAL) Armas Pesadas Armero Artif. Mantenimiento Arm. Misiles		
INFANTERÍA DE MARINA	CARROS (CRK) Aumane (Automovilismo y Medios Anfibios Mecanizados) Automóviles y Medios Blindados Automovilismo Mantenimiento de Automoción Mantenimiento Electromecánico	MECÁNICA DEL AUTOMOVIL — Automoción	MVA14

Polígono de Tiro Naval

«JANER»

El Polígono de Tiro Naval «Janer» (PTNJ),
constituido por la Escuela de Tiro y Artillería Naval (ETAN)
y por el Centro de Adiestramiento a Flote de Tiro y Artillería
Naval (CAFTAN), tiene como misión la instrucción,
adiestramiento y asesoramiento del personal de la Armada
en el campo de Artillería, Misiles y Tiro Naval.



ESTA MISIÓN LA REALIZA A TRAVÉS DEL SIGUIENTE PLAN:

Desarrollo de los cursos siguientes:

- De especialización de oficiales en Artillería y Tiro Naval.
- De especialización en Artillería y Coordinación de Fuego para oficiales de Infantería de Marina.
- De formación de Grado Medio (CE). Promoción interna.
- De formación de Grado Básico (CE). Promoción interna.
- De formación de Militares de Empleo:
 - Capacitación para ascenso a cabo primero.
 - Capacitación para ascenso a cabo.
 - Formación para acceso a Militar de Empleo.
- Cursos monográficos sobre sistemas y equipos de armas.

Desarrollo y control de los adiestramientos en tierra, del personal de los buques y dependencias sobre sistemas o elementos de armas.

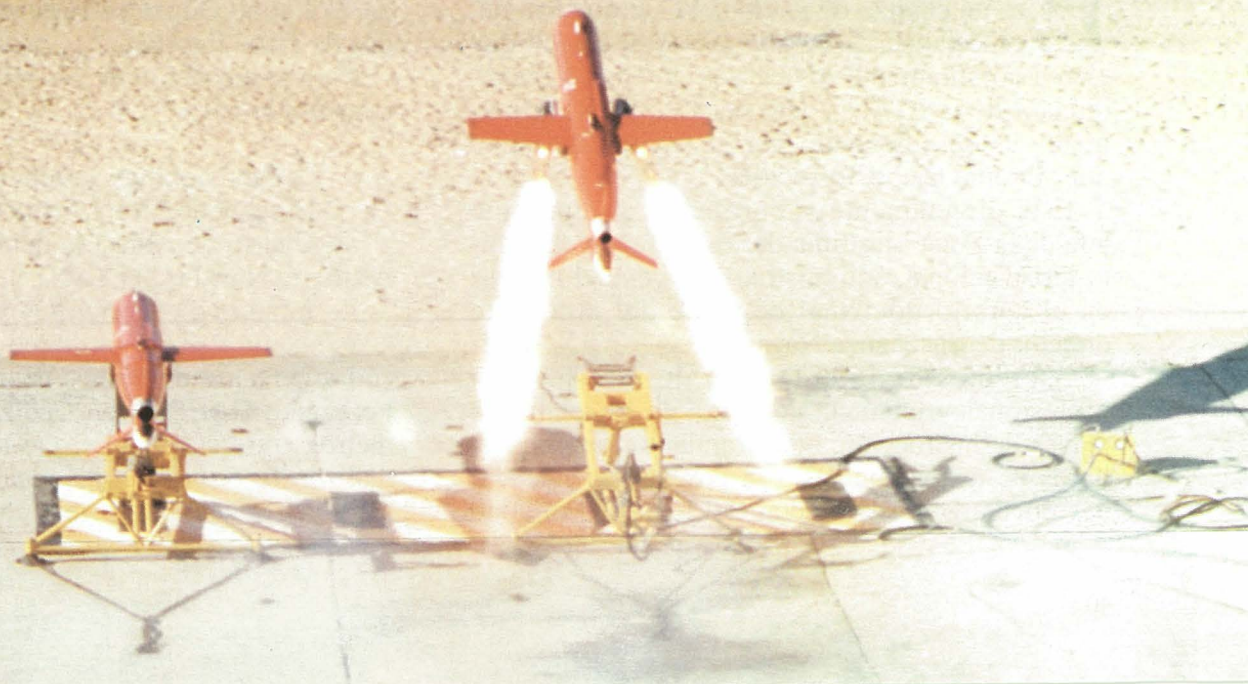
Colaboración en los adiestramientos artilleros de buques en EVAF (Equipo de Valoración y Adiestramiento a Flote).

Participación en los ejercicios de tiro y lanzamientos de misiles de los buques mediante:

- Redacción de los correspondientes proyectos.
- Prestación de blancos aéreos y de superficie, así como los elementos solicitados para su preparación y desarrollo.
- Organización de equipos y medios de control exterior.
- Estudios y análisis de los resultados.

Otro punto importante, dentro de la misión del Polígono, es el asesoramiento al Estado Mayor de la Armada, apoyando con sus investigaciones, estudios y medios la labor de la Junta de Métodos de Tiro (JUME) en relación a la creación de Doctrina; para ello debe:

- Centralizar toda la información relativa a la Especialidad.
- Redactar las publicaciones necesarias para mantener al día los conocimientos de la Especialidad.
- Proponer y evaluar mejoras en los medios de control de los ejercicios de tiro y lanzamientos de misiles.



ANTECEDENTES HISTÓRICOS

EL Polígono de Tiro fue creado en el año 1921, gracias a la aprobación de una moción realizada y elevada en el año 1915 por el entonces capitán de corbeta don Jaime Janer Robinson, sobre la creación de la especialidad de «Tiro y Artillería Naval».

Fue nombrado primer jefe de estudios del mismo, y propuso emplazar en Marín lo que en principio consistió en un complejo artillero, formado por un Centro de Estudios y un Centro de Adiestramiento, así como un órgano asesor del mando, para la formación y preparación artillera de todo el personal de la Armada.

Durante la Guerra Civil la Escuela, que no el Polígono, pasó a Sóller y, finalizada la contienda, al crucero *Canarias*, retornando a Marín en 1944.

En 1961 se traslada a Cádiz y las instalaciones se ubican entre Torregorda (CAFTAN) y la Ardila (ETAN).

El capitán de corbeta don Jaime Janer Robinson nació en Savannah, condado de Chattan (Georgia), el 11 de agosto de 1884. Su padre era el cónsul español en los Estados Unidos. Ingresó en la Armada en el año 1899 y salió de alférez de navío en el año 1905.

Desde el comienzo de su carrera sintió una gran inquietud por las armas y en general por todo lo técnico. Tradujo y publicó obras sobre diferentes materias (Telegrafía sin hilos, torpedos, etc.).

Es en 1907, estando de profesor a bordo de la corbeta *Nautilus*, cuando inició su gran trayectoria artillera.

Gracias al trabajo que desarrolló, recibió varias condecoraciones y el reconocimiento a su labor; asimismo consiguió concienciar a los mandos de la importancia de la electricidad en la Dirección Artillera, el tiro en salvas, los métodos de tiro, etc.

En 1921 se crearon la Especialidad y el Polígono de Tiro. En 1924 falleció por la explosión de una granada enemiga a bordo del crucero *Cataluña* frente a las costas del norte de África.

De la labor ingente que realizó a lo largo de su vida profesional sólo podría dar una idea la publicación de un extenso artículo que tratase este tema de forma monográfica.

En el año 1966 se le rindió un homenaje siendo ministro de Marina don Pedro Nieto Antúnez y se trasladaron sus restos desde el cementerio de Santa Catalina en Ceuta al Panteón de Marinos Ilustres, tributándosele honores de capitán de navío con Mando de División.

ORGANIZACIÓN

EL jefe del Polígono de Tiro Naval «Janer» es un capitán de navío del Cuerpo General, especialista en Artillería y Tiro Naval, que ejerce conjuntamente los cargos de Comandante-director de la ETAN y jefe del CAFTAN; actualmente es desempeñado por el capitán de navío don Antonio Calbo Torrecillas.

Está directamente subordinado al almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho en el ámbito jurisdiccional, administrativo y general militar; en el ámbito doctrinal depende del almirante director de Enseñanza Naval.

A efectos de intercambio de información profesional y técnica, así como en lo relativo a planes de instrucción, adiestramiento, programas, libros de textos, ayudas a la enseñanza, etcétera, hay colaboraciones directas del jefe del Polígono

con los mandos de la Flota, Escuelas de la Armada, Polígono González Hontoria y Junta de Métodos de Tiro (JUME).

Para la ejecución de sus misiones el PTNJ está constituido por:

- Órgano auxiliar de Jefatura.
- Escuela de Tiro y Artillería Naval (ETAN).
- Centro de Adiestramiento a Flote de Tiro y Artillería Naval (CAFTAN).
- Jefatura de Servicios (Ayudantía Mayor).

La cercanía de ambos centros (ETAN en San Fernando, CAFTAN en Cádiz) a tan solo 3 kilómetros entre sí, permite que los alumnos puedan realizar los estudios y prácticas sobre los equipos, así como efectuar tiro real con gran asiduidad y

sin servidumbres de buques. El CAFTAN entre otras cosas es el «aula práctica» de la ETAN y, por lo tanto, son centros complementarios.

En las proximidades del Polígono de Tiro Naval «Janer» está la Base Naval de Rota, base de las unidades más importantes de la Flota dotadas de los equipos artilleros más modernos, emplazamiento del Taller de misiles Harpoon, del Taller de misiles de la FLOAN, del CPT-CIA y del Centro de Guerra Electrónica (*Electronic Warfare*); lugares donde son muy frecuentes las visitas de estudios de personal de la Escuela, que hace que los alumnos estén en continuo contacto y conozcan todos los equipos que posteriormente van a encontrar en sus destinos. Por otra parte las prácticas de tiro a flote las hacen en unidades de la Flota.

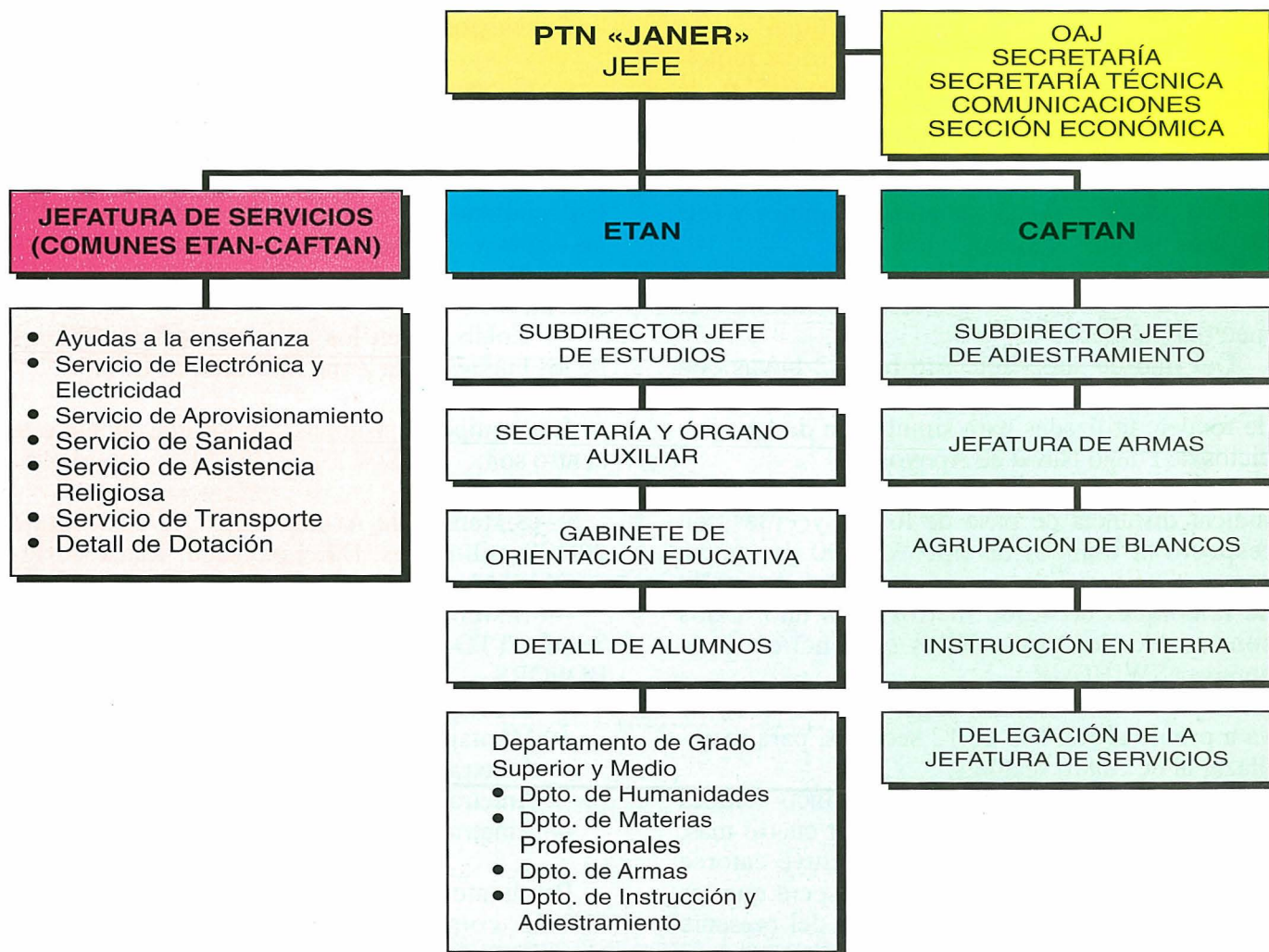
Asimismo próxima al Polígono de Tiro Naval «Janer» está la Fábrica de Artillería de Bazán (FABA), adonde son muy frecuentes las visitas de estudios para conocer equipos y sistemas en sus fases de montaje, *overhaul* de cañones (revisión completa), investigación en nuevos sistemas,

etcétera. Está pendiente de recibir los cañones de 5" para la F-100, único lugar donde los alumnos los podrán estudiar.

Junto al CAFTAN se encuentra el Polígono «González Hontoria», donde son continuas las pruebas de aceptación de munición y espoletas, pruebas de montajes, etcétera, que son también objeto de estudio por los alumnos de la ETAN con el propósito de aprovechar las experiencias.

En el CAFTAN, además de ser el aula práctica, se encuentra la Agrupación de Blancos, que es la que proporciona todo tipo de blancos de superficie y aéreos para los ejercicios artilleros de las unidades de la Flota (unidades en CALOPCO, en Adiestramiento propio, etcétera) y de la Zona Marítima (en EVAF), así como proporciona el personal necesario para todos los equipos de control externo de estos ejercicios.

Por todo lo indicado, la ETAN y el CAFTAN, centros componentes del Polígono de Tiro Naval «Janer», están íntimamente ligados, como puede apreciarse en el organigrama que figura a continuación:



CENTRO DE ADIESTRAMIENTO A FLOTE DE TIRO Y ARTILLERÍA NAVAL (CAFTAN)

O CUPA una superficie de unos 16.845 metros cuadrados. Como instalación dependiente del Polígono, se estructura en cuatro secciones:

- Agrupación de Blancos.
- Adiestramiento en Tierra.
- Jefatura de Armas.
- Delegación de Apoyo y Servicios (Ayudantía Mayor).

AGRUPACIÓN DE BLANCOS

Es la encargada del mantenimiento y suministro de todos los blancos de superficie para los ejercicios de tiro que se efectúan en la Zona Marítima del Estrecho, y de todos los blancos aéreos remolcados y dirigidos que emplean las unidades de la Armada en cualquier Zona Marítima.

Tiene a su cargo blancos de superficie remolcados (BSR), de superficie a la deriva (BSD), de superficie fijo (BS), aéreos remolcados (BAR) y aéreos teledirigidos (BAT).

De los de superficie remolcados hay 14, ocho de tipo pantalla en tres tamaños diferentes y seis de tipo columna de agua.

Del tipo de superficie a la deriva hay seis, que son un cubo inflable de grandes dimensiones de material plástico.

Del tipo de superficie fijo hay 12 boyas con reflector radar y las correspondientes maniobras de fondeo, utilizadas para simulación de los ejercicios de Fuego Naval de Apoyo.

Del tipo aéreo remolcado hay seis MDI (para indicar distancia de paso de los proyectiles con respecto al blanco) de tipo AS-100 de cuatro sectores, seis mangas y tres carretes de cables de remolques de 4.000 metros cada uno. Estos son remolcados por aviones turbohélice de la empresa SWIFTAIR.

Hay otro sistema de manga, el MDC-80, y se va a probar el AS-100 de 12 sectores, para reemplazar al de cuatro sectores.

Del tipo aéreo teledirigido hay cinco aviones CHUKAR-III y pendientes de recibir cuatro más, además de material diverso que incluye catorce cuerpos remolcados *Towbodys*. Se espera que los *Towbodys* estén operativos a finales del presente año.

Durante el año 98 se renovó el equipo registrador de paso *Scoring*, que llevan los aviones para determinar la distancia de paso del proyectil o misil respecto al avión, así como la estación de registro en tierra.

Las próximas adquisiciones así como los nuevos *Scoring* y *Towbodys*, suponen una actualización y mejoras fundamentales para los análisis de los lanzamientos de misiles.

Hasta la fecha se han efectuado más de 310 vuelos de CHUKAR entre el modelo II y el III.

Esta sección proporciona el personal y material para la observación de todos los ejercicios de tiro antiaéreos sobre blancos remolcados y teledirigidos que efectúan unidades de la Armada.

ADIESTRAMIENTO EN TIERRA

Sus misiones principales son:

— Cooperar en el adiestramiento artillero de la dotación de los buques, mediante los correspondientes cursos y ejercicios de tiro.

— Colaborar con la ETAN en los cursos de Especialidad, Formación y Monográficos, sobre las armas y sistemas instalados en el CAFTAN.

— Mantenimiento y utilización de las armas y sistemas.

— Colaborar en los adiestramientos artilleros de los buques de la Zona Marítima en EVAF.

Los equipos y sistemas con los que cuenta este centro son:

— Sistemas de Armas MEROKA (Montaje 20/120 milímetros. DT. Lockheed. Radar designación RAN 12 L). Versión 2A3

— Sistemas GM-22. DT WM-22. Montaje 76/62 OTTO-MELARA. Montaje 40/70 BREDA-BOFORS.

— Montaje 40/70 BOFORS.

— Montaje doble 3"/50. MK-33.

— Ametralladora 20/85. OERLIKON.

— Ametralladoras 20/70. MK-4 mod. 2 y 3.

— Ametralladoras pequeño calibre.

Pendiente de instalar un montaje sencillo 3" MK-22, como los instalados en los patrulleros clase *Vigía* y *Anaga*.

Para la enseñanza del sistema MEROKA, además de contar con todo el sistema instalado a bordo, hay un curso multimedia elaborado por FABA, que está en fase de validación por personal de este Centro.

En julio del año 96 se recibió el Sistema de Armas «DORNA», fabricado por FABA para la F-100. Este sistema fue embarcado en la fragata *Baleares* para pruebas de validación.

Con las instalaciones y personal de este Centro se realizan colaboraciones con Armadas de otros países y empresas nacionales como las siguientes:

— Adiestramiento artillero de dos patrulleros y una corbeta de la Armada Real de Marruecos.

— Adiestramiento artillero de dos patrulleros de la Armada de Colombia.

— Pruebas de aceptación de munición de 20/85 de la EN. Santa Bárbara.

— Pruebas de aceptación de grapas de plástico para la munición del «MEROKA» con FABA.

— Pruebas del sistema de Armas «DORNA» con FABA.

— Pruebas de aceptación de municiones en colaboración con el Polígono «González Hontoria».

— Levantamiento de tablas de tiro del MEROKA.

— Evaluación del prototipo de brida fija del montaje MEROKA con FABA.

— Evaluación de efectos de la modificación de la forma de los disparos del MEROKA, en grupos de dos en lugar de grupos de tres.

— Evaluación del registrador de paso SABRE.

Asimismo, las instalaciones del CAFTAN son utilizadas para prácticas de los controladores de helicópteros, que efectúan sus cursos en la EDAN.

Esta sección proporciona el personal y material para la observación de todos los tiros de superficie que efectúan las unidades de la Zona Marítima del Estrecho y de la Flota en esta Zona.

DELEGACIÓN DE LA JEFATURA DE SERVICIOS (AYUDANTÍA MAYOR)

Aglutina al personal y material necesarios para el mantenimiento de las instalaciones y servicio del centro.

Cuenta con un moderno edificio de aulas, con diez aulas y capacidad de 250 alumnos, así como con un edificio de Mando, que incluye el hangar y talleres de aviones blancos. Está pendiente ampliar y modernizar el alojamiento de dotación en el presente año.



ESCUELA DE TIRO Y ARTILLERÍA NAVAL (ETAN)

ACTUALMENTE en la Escuela de Tiro y Artillería Naval se imparten los siguientes cursos:

- Formación elemental para alumnos de Acceso a Militar de Empleo.
- Formación complementaria y de Ascenso a Cabo Militar de Empleo.
- Capacitación para el Ascenso a Cabo Primero Militar de Empleo.
- Segundo Curso de Formación de Grado Básico para el acceso a la Escala Básica (Cuerpo de Especialistas). (Promoción interna.)
- Segundo Curso de Formación de Grado Medio para el acceso a la Escala Media (Cuerpo de Especialistas). (Promoción interna.)
- Curso de la Especialidad de Artillería y Coordinación de fuegos (ACF) para Oficiales de Infantería de Marina. Segunda Fase del Curso.
- Curso de Especialidad en Artillería y Tiro Naval para Oficiales.
- Cursos monográficos sobre los diferentes equipos que montan los buques de la Armada.

La duración va desde las diez semanas del Curso de Formación Elemental hasta la duración anual de alguno de ellos.

Este año están previstos los siguientes cursos:

- Cuatro Cursos de Formación Elemental de acceso a M/E.
- Tres Cursos de Formación Complementaria y de Ascenso a Cabo M/E.
- Dos Cursos de Capacitación para el Ascenso a Cabo Primero M/E.
- Siete Monográficos.
- Dos de cada una de las Especialidades de Oficiales y de Acceso a la Escala Básica y Media.
- A partir de septiembre de este año está previsto el Curso de Acceso a la Escala Básica de los Cabos Primero M/E de la I Promoción, que actualmente está en el ESUBO.
- Las Promociones de los Cursos de Ascenso a Cabo Primero M/E y a Cabo M/E que actualmente se encuentran en la Escuela son la VI y VIII Promoción respectivamente y el Curso para los Aspirantes a M/E será la Promoción XIV.



OPINIONES DEL PERSONAL DESTINADO EN EL POLÍGONO DE TIRO



CAPITÁN DE CORBETA (ES) DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA, DON JUAN ANTONIO SOLANO PALOMINO

P.— ¿Dónde está destinado y cuál es su misión?

R.— Actualmente estoy destinado en la ETAN/JANER, como jefe del Servicio de Electrónica y desempeño también el destino de Ayudante Mayor del Polígono, compatible con la de profesor en la rama de electrónica y direcciones de tiro.

P.— ¿De dónde procede y cuáles han sido sus anteriores destinos?

R.— Procedo del Arma Aérea, concretamente de la Flotilla de Aeronaves, segundo Escalón de Mantenimiento, División de Aviónica, destino que desempeñé durante ocho años. También estuve embarcado en varios buques de la Armada: T/A Aragón, P/A Déda-lo, LST Martín Álvarez; pero la docencia siempre me ha atraído y es por lo que solicité este destino.

P.— ¿Qué opina de la labor que desarrolla?

R.— La labor que actualmente desempeño me parece muy interesante, la enseñanza es la base fundamental para el progreso, aunque a veces pienso que todavía no se le da la importancia que realmente merece.

P.— ¿Qué ambiente existe en el Polígono, la Escuela, el CAFTAN y en particular en su destino?

R.— Mi destino a decir verdad, en determinadas ocasiones se me antoja un poco ingrato. La electrónica, «la eterna desconocida», (tal vez porque no se ve, solamente se manifiesta) pasa como algo sin importancia, y más en situaciones de paz, quizás por esto no se le da el valor que le corresponde. Yo irónicamente siempre le he llamado «El Mundo invisible», ya que sólo se hace notar cuando se produce un fallo. En situaciones críticas, no obstante, adquiere el papel que realmente le corresponde de «Primera Dama».

P.— ¿Qué ventajas y desventajas ofrece este destino con respecto a otros de embarque?

R.— Yo me atrevo a decir que el destino es vocacional. La mayor parte de las veces, tienes que llevar el trabajo a casa si es que quieres realizarlo a plena satisfacción, preparar las clases, poner problemas y ejercicios, realizar un determinado examen, corrección de ejercicios; todo depende del tiempo que un profesor quiera dedicar a la asignatura que imparte. Si los resultados son buenos, produce una gran satisfacción personal, lo cual ya es bastante recompensa.

La desventaja que puede ofrecer este destino con respecto a otro de embarque, se puede decir que es solamente de tipo económico; hay que tener en cuenta que la mayoría del personal destinado en las Escuelas han dedicado gran parte, o la mayor parte de su vida militar de servicio a la Armada, en destinos de embarque y cuenta con la experiencia suficiente para sopesar sus ventajas e inconvenientes.



**TENIENTE DE NAVÍO (ES) DEL
CUERPO GENERAL DE LA ARMADA,
DON FERNANDO J. SUÁREZ FONSECA**

P.— ¿Dónde está destinado y cuál es su cometido?

R.— Estoy destinado en la ETAN/JANER, como alumno de la especialidad para oficiales.

P.— ¿Por qué ha pedido este destino?

R.— Porque de las posibles especialidades a la que puede optar el oficial del Cuerpo General, ésta me pareció la más atractiva.

P.— ¿De dónde procede y cuáles han sido sus anteriores destinos?

R.— Procedo de la fragata *Extremadura* y mis anteriores destinos han sido: B/D *Hernán Cortés*, patrullero *Acevedo*, B/E *Juan Sebastián de Elcano*, fragata *Santa María*.

P.— ¿Qué opina de la labor que desarrolla?

R.— Es importante en el proceso de formación del oficial de Marina dedicar un año para profundizar en el conocimiento de una de las áreas primordiales con que cuenta un buque, para así poder realizar su tarea a bordo con mayor eficacia.

P.— ¿Qué ambiente existe en la Escuela?

R.— El ambiente es excelente, lo cual

contribuye al mejor desarrollo de las actividades didácticas.

P.— ¿Cómo es la enseñanza?

R.— En general, buena. De todos modos, se conseguirían mejores resultados si se cubriera en su totalidad la plantilla del Centro con el profesorado idóneo.

P.— ¿Qué echa de menos en la misma?

R.— Sin lugar a dudas se conseguiría un mejor rendimiento si las clases que se refieren a los sistemas de armas de los diferentes tipos de buques se impartieran a bordo de los propios buques. Sin embargo, esto implicaría el traslado de los profesores y alumnos durante dos o tres semanas a la base del buque en cuestión, y económicamente esto no parece viable.



**SUBOFICIAL MAYOR C.D. DEL
CUERPO DE ESPECIALISTAS
DON JOSÉ BARROSO GONZÁLEZ**

P.— ¿Dónde está destinado y cuál es su misión?

R.— Estoy destinado en la Jefatura de Estudios y mi misión es impartir clases como profesor titular.

P.— ¿Por qué ha pedido este destino?

R.— Porque me gusta la labor de enseñanza.

P.— ¿De dónde procede y cuáles han sido sus anteriores destinos?

R.— Procedo del antiguo *Galicia* y mis anteriores destinos han sido los siguientes: *Galicia*, buques de la 31 escuadrilla, PTN «Janer», DD *Alcalá Galiano*, minador *Nep-tuno*, corbetas tipo *Atrevida*.

P.— ¿Qué opina de la labor que desarrolla?

R.— Me gusta y es gratificante, pero opino que debería desarrollar más ampliamente la misión que como suboficial mayor del Centro define la Orden Ministerial N.º 131/1995 del 10 de octubre, por la que se establecen las normas reguladoras de empleo y funciones del suboficial mayor.

P.— ¿Qué ventajas y desventajas ofrece este destino con respecto a otros de embarque?

R.— La mayor ventaja es el tiempo que puede estar uno con su familia y el descanso que supone estar en tierra después de haber navegado durante muchos años.

La única desventaja de no navegar es que se priva uno de las emociones y trabajos que se desarrollan a bordo de un buque y más ahora que entre las principales misiones están las de ayuda humanitaria a los países más necesitados.

P.— ¿Cómo es la enseñanza?

R.— La enseñanza es buena a pesar de las carencias de algún tipo de material y de no disponer de todos los equipos que se montan a bordo de los buques para realizar las prácticas en ellos, lo que ayudaría mucho al aprendizaje y manejo de los mismos.

P.— ¿Están organizados los diferentes destinos y clases?

R.— Creo que la labor docente debería estar separada de otros destinos ya que ésta necesita plena dedicación y a veces es muy difícil cumplir con ambos, teniendo muchas veces que realizar la preparación de las clases fuera de las horas de trabajo y sacrificando un poco una de las dos labores a favor de otra.



BRIGADA AMB DEL CUERPO DE ESPECIALISTAS, DON DANIEL JIMÉNEZ MONTERO

P.— ¿Dónde está destinado y cuál es su misión?

R.— Estoy destinado en la Secretaría de Dirección, mi misión es auxiliar al Secretario en todos los asuntos relativos a adiestramiento, mantener actualizados los tableros de reservas de zonas permanentes de ejercicios de tiro, así como archivar y registrar todo tipo de información de carácter operativo.

P.— ¿Por qué ha pedido este destino?

R.— Por haber cumplido mis condiciones de embarque. Solicité otros destinos, siendo mi preferencia el PTN «Janer», donde puedo desarrollar mi trabajo directamente relacionado con mi especialidad y al mismo tiempo, intentar superarme.

P.— ¿De dónde procede y cuáles han sido sus anteriores destinos?

R.— Procedo del P/A *Príncipe de Asturias*. En el año 1985 asciendo a sargento, quedándome destinado en el PTN «Janer»; para cumplir las condiciones de embarque en 1988 me destinaron al patrullero *Cándido Pérez*. Después de cuatro años pasé a las instalaciones deportivas de la JUCEN.

En 1993 cambié voluntariamente al PTN «Janer», permaneciendo por un periodo de un

año. Al ascender a brigada pasé a la situación de disponible en espera de destino y a los tres meses pasé a la Estación Naval de Tarifa.

En 1996 fui destinado al P/A *Príncipe de Asturias*, para cumplir condiciones, donde permanecí dos años y medio. Desembarco en el año 1998 pasando destinado al PTN «Janer», donde me encuentro en la actualidad.

P.— ¿Qué opina de la labor que desarrolla?

R.— Es muy interesante, pues abarca una gran variedad de cometidos estando muy relacionados con los adiestramientos y ejercicios de tiro tanto en tierra como en buques.

Como profesor, que no es nada fácil, es una satisfacción evaluar el rendimiento de los alumnos que cada día es más positivo.

P.— ¿Qué ambiente existe en el Polígono, la escuela, el CAFTAN y en particular su destino?

R.— Es fácil integrarse en el Polígono, y aunque el personal del CAFTAN está un poco distanciado en el sentido físico, siempre encontramos un momento para cambiar impresiones tanto profesionales como en el ámbito social, hay buen compañerismo y buenas relaciones humanas en todos los niveles.

En mi destino el ambiente es muy agradable, hay un gran compañerismo y mucha unión en el trabajo.

P.— ¿Qué ventajas y desventajas ofrece este destino con respecto a otros de embarque?

R.— Como marino añoro la vida a bordo de un buque. En este sentido, la vida aquí es más estable, más tranquila y estamos más tiempo con la familia, sin que por ello dejes de tener inquietudes y responsabilidades.



SARGENTO ALUMNO DEL CUERPO DE ESPECIALISTAS, DON JOSÉ FRANCISCO LÓPEZ SANTOS

P.— ¿Dónde está destinado y cuál es su misión?

R.— En la Escuela de Tiro Naval «Janer», donde adquiero los conocimientos necesarios para desarrollar mi futuro empleo.

P.— ¿Por qué ha pedido este destino?

R.— No ha sido pedido expresamente, estoy aquí para realizar la segunda fase para el acceso a la Escala Básica del Cuerpo de Especialistas de la Armada.

P.— ¿De dónde procede y cuáles han sido sus anteriores destinos?



R.— Procedo de la Escuela de Suboficiales de la Armada.

Mis anteriores destinos han sido la 10.^a Escuadrilla de la FLOAN y anteriormente la fragata *Asturias*.

P.— ¿Qué ambiente existe en el Polígono?

R.— En el Polígono existe un buen ambiente, ya que es un acuartelamiento no muy grande, donde casi todo el personal es de la misma especialidad y nos conocemos de anteriores estancias en el mismo, así como de antiguos destinos.

En la Escuela y CAFTAN la relación es excelente, ya que la mayor parte del profesorado son los que el día de mañana serán nuestros compañeros y su intención es que sepamos tanto o más que ellos

P.— ¿Qué futuro cree que le espera en el Polígono?

R.— En mi caso concreto ninguno, ya que desembarco en junio para la Escuela de Suboficiales.

P.— ¿Qué necesidades más urgentes se precisan?

R.— Creo que una esencial tenía que ser el embarque como dotación de personal profesional, ya que al disminuir la marinería de reemplazo es difícil realizar todas las labores que tienen encomendadas y es necesario que se vayan sustituyendo estos marineros de reemplazo.

P.— ¿Cómo es la enseñanza?

R.— En mi opinión hay un gran número de asignaturas y un escaso tiempo para su pleno desarrollo, como consecuencia de unir las dos aptitudes que existen en artillería (Dirección de Tiro y Artillería y Misiles), las cuales están íntimamente ligadas, pero los conocimientos que se necesitan en cada una de ellas son muy diferentes, teniendo que estudiar montajes y Direcciones de Tiro, que no se han visto en nuestras etapas académicas anteriores, ni en nuestros destinos precedentes.

P.— ¿Qué echa de menos en la misma?

R.— Un mayor número de prácticas en los barcos donde se encuentran los sistemas que estamos estudiando, ya que la mejor forma de aprender es la de aplicar los conocimientos que se han recibido en las aulas.



CAPITÁN DE CORBETA (EM) DEL CUERPO DE ESPECIALISTAS, DON ANTONIO BAÑOS DE LOS REYES

P.— ¿Dónde está destinado y cuál es su misión?

R.— Estoy destinado como profesor titular y las asignaturas que imparto normalmente son las relacionadas con la electrónica, como Circuitos Digitales y SMC Tritan-1 (aunque también he dado Teoría de Radar o Fundamentos de Radar) a los oficiales que realizan la especialidad en Artillería y Tiro Naval y GGMM del Cuerpo de Especialistas. Aunque lo que ocupa realmente la mayor parte de mi tiempo es mi destino en la Agrupación de Blancos, tanto en lo relativo al lanzamiento de BAT CHUKAR III, como a las mangas para tiro A/A o los blancos para tiro de superficie.

P.— ¿Por qué ha pedido este destino?

R.— Yo estaba destinado en el CPT-CIA como Analista de Sistemas y profesor, cuando surgió la vacante del PTN «Janer» con la posibilidad (luego confirmada) de pasar destinado a la Agrupación de Blancos y ser de los pioneros en la puesta en marcha de los BAT CHUKAR III; no me lo pensé y aquí llevo más de cinco años.

También influyó algo la cercanía del destino a mi casa.

P.— ¿Cuáles han sido sus anteriores destinos?

R.— Como ya he dicho, el CPT-CIA, y anteriormente *Castilla*, *Acevedo*, *Velasco*, ETEA, *Guadalquivir* (1.^a dotación), *Princesa*, *Dédalo* (1.^a dotación) y *Meteoro*. Como alumno, en la EGN, EIA, ENM, ETEA y ESUBO.

P.— ¿Qué opina de la labor que desarrolla?

R.— La labor de profesor siempre me encantó, y aunque exige un trabajo y una dedicación que no siempre es bien comprendida, la realizo con sumo gusto. Y la otra faceta, como miembro de la Agrupación de Blancos, me ha permitido descubrir un mundo nuevo por la pluralidad de temas que hay que tocar, tanto técnica como operativamente. Aquí es como en los patrulleros, todos tenemos que saber un poco de todo.

P.— ¿Qué ambiente existe en el destino?

R.— El ambiente es bueno. Aquí alternamos periodos de poca actividad, en los que se prepara el material necesario para los de mayor actividad (y además es en estos periodos cuando ejercemos de profesores). El personal, poco pero bueno, tiene asumido que, cuando la Agrupación está activada, no existen limitaciones de horario y es digno de ver cómo todos (profesionales y de reemplazo) trabajan sin más descanso que el necesario para comer, durante veinte horas seguidas a lo largo de las jornadas de lanzamientos de CHUKAR III.

P.— ¿Qué futuro cree que le espera al Polígono?

R.— Hay que pensar que todos los ejercicios de lanzamiento de misiles por parte de buques de la Flota, todos los ejercicios de tiro antiaéreo y los de superficie que se realicen en aguas de la Zona Marítima del Estrecho, que son la inmensa mayoría, necesitan de la colaboración de los medios de personal y material de la Agrupación, sin los que no podrían realizarse. Después de unos años sin apenas ejercicios artilleros, cuando se ha conseguido que la Agrupación de Blancos esté funcionando, posibilitando así el adiestramiento artillero de las unidades de la Flota, el porvenir debe ser necesariamente bueno, si quiere mantenerse la eficacia de las unidades navales. Además, se están esperando nuevos equipos que, entre otras cosas, permitirán que puedan adiestrarse las aeronaves de la FLOAN. Por lo tanto, yo pienso que la Agrupación debe ir a más.

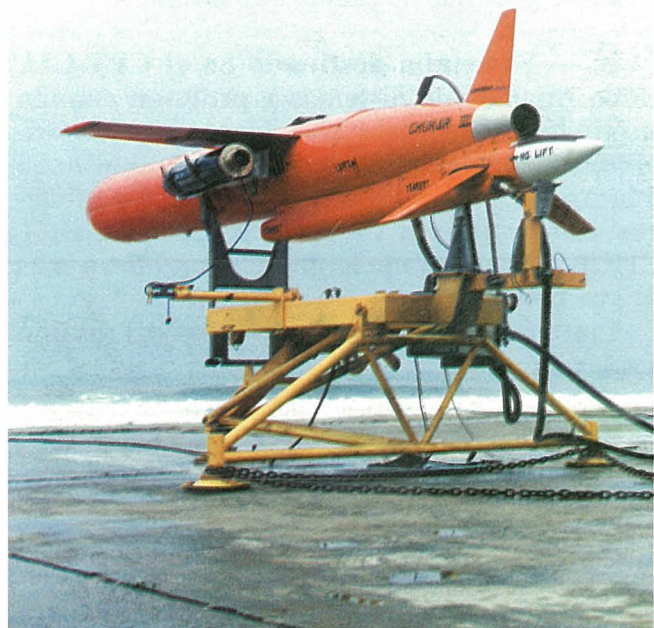
P.— ¿Qué necesidades son más urgentes?

R.— Como todos, el problema de la falta de marinería es agobiante. En los cinco años que llevo destinado, en el CAFTAN se ha pasado de casi 50 cabos y marineros de reemplazo a los diez actuales y, de momento, no parece que vayan a cubrirse los huecos con profesionales.

La cuestión económica también nos limita mucho, porque aunque es una dependencia de tierra, al estar en una playa (en invierno se forman lagunas de agua salada entre el CAFTAN y la Nacional IV que prácticamente nos rodean) las instalaciones y equipos sufren mucho por los efectos de la corrosión y la humedad, y no siempre hay recursos disponibles.

P.— Ventajas y desventajas de este destino con respecto a otros de embarque.

R.— No es mi caso, ya que cumplí hace años al máximo mis condiciones de embarque y ya no puedo volver a formar parte de la dotación de un buque, pero creo que aquí las ventajas se pueden condensar en una, que salvo guardias, servicios o alguna otra actividad esporádica, vas todos los días a casa; y eso, cuando ya se han cumplido los cincuenta años de edad y treinta y tres de servicio, se agradece. Desventajas, pues que no se percibe ningún tipo de gratificación, con lo que las diferencias con el personal embarcado son notorias a final de mes. De hecho, se publican las vacantes y, al final, hay que cubrirlas con personal forzoso, sobre todo en oficiales.





**SUBTENIENTE AMB DEL
CUERPO DE ESPECIALISTAS,
DON JUAN JOSÉ CÍSCAR LÓPEZ**

P.— ¿Dónde está destinado y cuál es su misión?

R.— Mi destino es en el CAFTAN mantenimiento OTTO-MELARA e imparto clases teórico-prácticas para los cursos de alumnos y cursos monográficos.

P.— ¿Por qué ha pedido este destino?

R.— Lo he vuelto a pedir después de ocho

años y medio de haber permanecido destinado en la escuela con un paréntesis de tres años y medio, porque me gusta y siento mi especialidad.

P.— ¿De dónde procede y cuáles han sido sus anteriores destinos?

R.— Procedo del PBF *Acevedo* y mis anteriores destinos han sido los siguientes: PA *Tinto*, F *Sarmiento de Gamboa*, CR1, F *Vulcano* y PA *Princesa*.

P.— ¿Qué opina de la labor que desarrolla?

R.— Suficientemente realizado pues, aparte de las clases, también pertenezco al equipo de EVACO y SEGOP de la Zona Marítima del Estrecho y he participado en la SQT (calificación técnica del buque) de la fragata *Extremadura*, en EE.UU. y las fragatas *Numancia*, *Canarias* y *Navarra*.

P.— ¿Qué ambiente existe en el Polígono, la Escuela y en particular el CAFTAN?

R.— En general el ambiente es bueno.

P.— ¿Qué necesidades más urgentes se requieren?

R.— Tener el suficiente material pedagógico para poder enseñar adecuadamente sobre el material del que se está impartiendo la clase, sería interesante la instalación de nuevas armas en el CAFTAN.



IMPRESIONES GLOBALES DEL CAPITÁN DE NAVÍO DON ANTONIO CALVO TORRECILLAS



PARA concluir, se podría resumir todo lo anteriormente expuesto diciendo que la misión asignada (formación de todo el personal especialista en Artillería) se cumple perfectamente, siendo importante para este cumplimiento la cercanía de ambas dependencias así como su proximidad a la Base Principal la Flota (Rota), por ser fundamental para la formación artillera poder realizar prácticas con el mayor número de instalaciones posibles.

Como todas las demás unidades de la Armada, el Polígono y por ello la Escuela, está sufriendo recortes presupuestarios con lo que ello conlleva de escasez de recursos para desarrollar su labor.

Actualmente existe un importante recorte de personal de reemplazo ante el cambio a la marinearía profesional; sin embargo el esfuerzo y dedicación de la dotación hace que, tanto este déficit como el que se refiere a asignaciones económicas, no impidan desarrollar de forma eficiente la labor encomendada.

La profesionalización del personal hace que la labor de la Escuela, si bien siempre ha sido fundamental, sea de importancia capital en la actualidad y en un próximo futuro, pues es el Centro donde va a ser formado todo el personal especialista artillero de los diferentes Cuerpos y Escalas, así como

todos los Militares de Empleo desde su ingreso hasta su acceso a la Escala Básica.

En cuanto al futuro, es muy importante el reto que a corto plazo se planteará para la formación de profesores y alumnos sobre las nuevas unidades e instalaciones artilleras de que va a disponer la Armada, enormemente sofisticadas (F 100 y F 110).

Un tema muy importante a tratar es, en cuanto a la enseñanza se refiere, la posibilidad de ser impartida de forma que se disponga de un alto grado de informatización, por medio de programas de enseñanza y autoenseñanza, con programas multimedia y con personal perfectamente preparado para impartirlas. Este tema fue uno de los debatidos en el último Consejo de Enseñanza del año 1998; actualmente el único equipo con cursos multimedia es el del ajuste del MEROKA.

Es importante desarrollar un programa de inversiones, a corto, medio y largo plazo, para adaptar la Escuela a las necesidades actuales y futuras, tanto en lo que se refiere a la Enseñanza en sí, como a las infraestructuras actuales, que si bien cumplen sus cometidos, necesitan ser rehabilitadas y adaptadas a fin de que los profesionales puedan mejorar su calidad de vida actual y la Escuela afrontar el futuro con garantías.



D. Mariano Navas, secretario general del Ente Público «Puertos del Estado», nos recibe en su despacho.

Ente Público «PUERTOS DEL ESTADO»

Don Mariano Navas, actual secretario general del Ente Público «Puertos del Estado», ha sido desde hace algunos años uno de los ponentes fijos con que cuenta la Escuela de Guerra Naval.

ESTA vinculación actual, sumada a la ya pasada, en que estuvo trabajando en la Jefatura de Apoyo Logístico, nos ha facilitado el acceso a un tema tan interesante y, necesariamente, conectado al entorno de la Armada.

D. Mariano Navas, después de la JAL, pasó al Ministerio de Obras Públicas de entonces, Ministerio de Fomento, que es su denominación actual, en donde se encarga del área de Sanidad Marítima.

Con posterioridad, es nombrado jefe del Gabinete de Puertos y Costas, luego jefe del Gabinete de Puertos, en el que permanece hasta su nombramiento como secretario general de Puertos del Estado; cargo éste

que conlleva un puesto como miembro del Comité Ejecutivo de la Región de Puertos Marítimos Europeos en Bruselas.

Don Mariano Navas, que conoce desde hace tiempo nuestro «Boletín», nos recibe con gran cariño en su despacho y, tras una larga charla acerca del sector portuario, nos va aclarando algunas dudas de la forma mas amena y asequible.

P.- Como punto de arranque le pediría que nos resumiera las competencias del Ente Público Puertos del Estado.

R.- La competencia en puertos en España, en primer lugar, está establecida en la Constitución, que dice que «los

puertos de interés general son de competencia exclusiva del Estado y los puertos de refugios deportivos y los que no realicen operaciones comerciales son puertos de titularidad de las Comunidades Autónomas». En España hay del orden de 245 puertos de los cuales 200 comparten titularidad de las Comunidades Autónomas y 44 son de interés general del Estado, con personalidad y patrimonio propio, capacidad de obrar y se regulan por el derecho privado salvo en el tema de construcciones y utilizaciones, que se regula por el derecho público.

Los puertos de interés general —esos 44 a los que hemos hecho referencia— se caracte-

Puerto de Cartagena.



rizan porque su zona económica de influencia abarca más de una comunidad autónoma o porque atienden a industrias estratégicas para la economía del país, o bien porque tienen tráficos internacionales relevantes; es decir, que en ellos se dan una serie de características que están definidas en la ley para que sean consideradas de interés general para el Estado.

P.- Y, ¿de qué manera confluye todo esto en el Ente Público Puertos del Estado?

R.- Puertos del Estado no es más que otro Ente, dependiente del Ministerio de Fomento, que se perfila como un órgano especializado para la coordinación y control de las 27 autoridades portuarias de interés comunitario. Hay que tener en cuenta que la misión de los puertos en España no es una misión de enclave empresarial, cuyo principal objetivo sea maximizar beneficios, sino cumplir un cometido como instrumento de la política económica del gobierno, para coadyuvar al desarrollo económico y social de España; en conjunto las 27 autoridades portuarias han de ser coordinadas y controladas, para lo cual existe este organismo, que es el heredero de la antigua Dirección General de Puertos, y que en la Ley del 92 cambia su naturaleza jurídica, pasando de Centro Directivo del Ministerio de Fomento a Ente

Público del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, posteriormente modificada por la LOFAGE.

P.- ¿Cómo afecta esta modificación a las competencias de la Armada en el sector de los puertos del Estado?

R.- En la modificación de la Ley no se dice nada en relación a la presencia de las Comandancias Militares de Marina en los Consejos de Administración de las autoridades portuarias, como órgano máximo de gobierno que integra prácticamente a los sectores más relevantes de su actividad. No obstante, me consta que la voluntad política del ministro es que en dichos Consejos de Administración uno de los representantes del Estado, en los puertos donde existen arsenales —es decir, en Cádiz, Ferrol y Cartagena— sea el comandante militar de Marina, lo que garantizará poner en relación los intereses estrictamente comerciales con otros intereses de ámbito militar o de la defensa.

Este propio Ente de Puertos del Estado también está gobernado por un Consejo rector, en

el que siempre ha habido un representante del Ministerio de Defensa y, en concreto, del Cuartel General de la Armada. Desde que se creó este organismo siempre ha estado presente el segundo AJEMA, como consejero nuestro y, en este momento, el que introduce los requerimientos de naturaleza militar es el director de Construcciones Navales Militares (ADIC). Esto permite articular nuestras relaciones con la Armada de una manera periódica.

P.- ¿Cuáles son las novedades introducidas por la nueva Ley?

R.- Fundamentalmente la nueva Ley persigue dos objetivos; primero, aumentar la autonomía de gestión de los entes portuarios, por entender que es el método más adecuado a la naturaleza de las actividades que nosotros desarrollamos. En segundo lugar la nueva Ley intenta articular la participación de las Comunidades Autónomas en la gestión de los puertos.

La autoridad portuaria se tiene que mover con criterios empresariales, desburocratizados, etcétera.



Puerto de Algeciras.

P.- ¿Qué se entiende por autonomía de gestión?

R.- Significa distancia organizativa desde el que tiene la titularidad de la competencia al que ejerce dicha competencia.

Para entender esto podemos hacer referencia al método «Emerit» a través del cual se puede ver el coste de centralización y el de descentralización organizativa de los puertos españoles y así determinar el nivel óptimo en términos económicos, donde debe posicionarse la toma de decisión respecto al propietario del negocio; es decir, existen determinadas funciones que es más rentable para el Estado que estén descentralizadas y, por el contrario, otras decisiones que conviene que estén fuertemente centralizadas, como por ejemplo las que hacen referencia a la desafectación del suelo portuario para dedicarlo a otros usos, etc. En definitiva es preciso conjugar unos costes y otros, para determinar los objetivos y funciones que tiene que asumir la autoridad portuaria descentraliza-

da y cuáles se tiene que reservar directamente el ministro de Fomento.

Pues bien, este estudio nos permite definir el nivel de autonomía de gestión que tiene la autoridad portuaria: lo que como decíamos antes era uno de los objetivos de la nueva Ley. El otro objetivo fundamental consiste en que las Comunidades Autónomas participen en el ámbito de gestión de las autoridades portuarias. Esto también se ha realizado a través de la política de nombramientos en el cargo de los presidentes de las autoridades portuarias por parte de las Comunidades Autónomas.

P.- ¿En qué medida y de qué manera afecta la normativa comunitaria al Ente Público Puertos del Estado?

R.- La Unión Europea siente la necesidad de crear un marco de libre y leal competencia —igual que lo hace en otros sectores económicos— también en materia de puertos, si bien hasta ahora éste no se había articulado suficientemente, estableciéndose los criterios de carácter general

de coordinación de puertos. Ello se basa fundamentalmente en dos aspectos: primero, en que todos los puertos, por igual, internalicen sus costes (es decir, que a cada usuario se le tienen que imputar los gastos en que incurre). Esto no significa una novedad para España, puesto que ya se venía haciendo así. El segundo aspecto importante a que se remiten los criterios de coordinación comunitarios es la canalización de la liberación de los servicios; es decir, que todos los servicios portuarios que están en manos de empresas privadas, deben hacerse sin ninguna restricción de acceso al mercado, en un marco de libre competencia eludiéndose de esta forma una situación de monopolio. Se establece así el principio de que la seguridad no es sinónimo de monopolio. La Unión Europea ha establecido unos estándares mínimos de seguridad sobre los que se tienen que situar todos los puertos comunitarios.

P.- ¿Qué importancia tienen los puertos en la economía de nuestro país?

R.- España se encuentra alejada del proceso liberalizador impuesto por la Unión Europea, ya que desde hace muchos años nuestros puertos se autofinancian; carecen de consignación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado, con lo que se puede decir que, de alguna manera,

Puerto de Bilbao.



contribuyen al mantenimiento del déficit público, que era uno de los objetivos de convergencia en Maastricht.

Al margen de esto, la última estadística que tenemos decía que, aproximadamente, el 80 por 100 de mercancías que exporta España lo hace por vía marítima, y del orden del 70 por 100 de las que importa también lo hace por vía marítima. Es decir, evidentemente la configuración geográfica de nuestro país (con 8.500 kilómetros de costas, con un sistema de puertos muy atomizado), conlleva relaciones comerciales profundísimas de índole histórico, y nos lleva a considerar los puertos como elementos fundamentales de la planificación del sistema de transporte en la política económica del gobierno; esto es así a un nivel general, porque si descendemos al nivel de las comunidades autónomas, en algunas la dependencia económica de sus puertos es total, como ocurre en Canarias y Baleares.

P.- No obstante, siempre se ha dicho que nuestro país, paradójicamente, ha vivido de espaldas al mar.

R.- Y creo que con razón, ya que hasta ahora no se había dado la importancia debida a un sector que, en definitiva, le estaba dando de comer. También es cierto que, en la actualidad, se está siguiendo la estrategia de implicar a los

puertos en otros corredores de transporte terrestre y ferroviario. El esfuerzo inversor en los puertos es muy importante desde hace algunos años; de hecho, el año que viene tenemos un récord de inversión en los puertos de 70.000 millones de pesetas, que cubrirán las limitaciones infraestructurales de nuestros puertos, adecuándose así a la creciente demanda del sector.

P.- Y, ¿cuáles son los puertos españoles económicamente más rentables?

R.- En ese sentido los puertos mediterráneos, por su posición geográfica, que les permite captar un tráfico comprendido entre Port-Said y Gibraltar muy potente en mercancías, como consecuencia del desarrollo económico del Lejano y Medio Oriente. A esto se une el hecho de que están bien dotados de unos mecanismos de gestión razonables y que no padecen carencias infraestructurales, todo lo cual les convierte en elementos de desarrollo regional y estatal muy importantes.

P.- ¿En qué medida se ven nuestros puertos afectados por la normativa comunitaria?

R.- La Unión Europea dispone de unos documentos en donde se identifican unos corredores ferroviarios, de carreteras y transporte combinado, en donde se califican como inexcusables para el desarrollo sostenido de Europa. En lo concerniente a los puertos no se reconocen puertos de interés comunitario, excepto aquellos que tengan más de un millón de toneladas y 200.000 pasajeros.

En estas condiciones específicas se encuentran 300 puertos en Europa, y en concreto las 27 autoridades portuarias españolas.

Por otra parte, los puertos españoles financian sus infraestructuras con los propios recursos, provenientes de las tarifas que cobran, y se les autoriza a tener un cierto nivel de endeudamiento tasado superiormente en los Presupuestos Generales del Estado de forma consolidada, y también reciben fondos comunitarios.

P.- ¿Cuáles son los problemas



Puerto de Valencia.



Puerto de Barcelona.

con los que se enfrenta actualmente el sector portuario en nuestro país?

R.- En mi opinión el reto fundamental que tienen nuestros puertos hoy en día es gestionar directamente los servicios que se prestan, fundamentalmente la estiba y desestiba, pues estos costes repercuten de forma especial en el total de la estancia de un barco en puerto. Estos servicios son hoy en su gran mayoría prestados por empresas privadas en régimen de gestión indirecta (remolque, amarre, practica, etc.), lo que los encarece de forma sustancial. Esto debería constituir una prioridad, teniendo en cuenta

la competencia que se abre con otras alternativas portuarias próximas.

Por otra parte, creo que los precios de estiba y desestiba en nuestro país siguen siendo muy elevados, lo que introduce un elemento de debilidad de nuestra capacidad competitiva, como es lógico.

P.- Una última pregunta, ¿cuáles son los principales proyectos que se están desarrollando en el sector portuario?

R.- Como ya dije anteriormente, nuestros puertos, en su totalidad, están involucrados en inversiones para ajustar su oferta a la demanda. Como proyectos «macro», puedo

mencionar el de la dársena sur del puerto de Valencia, prácticamente acabado; el plan especial del puerto de Málaga, del cual ya se han iniciado las obras del dique de abrigo; Cartagena, del que se encuentran en fase de estudio los temas del desarrollo del puerto de Escombreras-Portman, y en Bilbao también se ha acometido una importante remodelación exterior del puerto.

En fin, como se puede ver, es éste un sector en pleno auge y evolución, como no podía ser menos, dado su incidencia en la economía global de nuestro país.

C. JÁUREGUI

Cátedra «Almirante Álvarez-Ossorio»



Dentro del II ciclo de la Cátedra Institucional «Álvarez-Ossorio», creada como órgano de relación institucional para temas culturales y técnicos de promoción conjunta entre la Armada (Zona Marítima del Cantábrico) y la Universidad de Vigo, al amparo del Acuerdo Marco de Colaboración entre ambas instituciones, el pasado día 19 de noviembre de 1998, en el Aula Magna de la ETEA, el Excmo. y Rvdmo. Sr. D. José Manuel Estepa Llaurens, arzobispo castrense de España, impartió una conferencia titulada «Principios morales y futuro de la vida» con asistencia de numeroso público.

El *Boletín Informativo para Personal* recoge un resumen de la citada conferencia, cuyo tema central, de absoluta actualidad, considera de interés general para nuestros lectores.

Conferencia del arzobispo castrense en la ETEA «Principios morales y futuro de la vida»

ESTE fin de siglo supone también el término de una etapa histórica. En buena lógica todo ello nos plantea la necesidad de recordar lo vivido y hacer un balance que nos oriente hacia un futuro mejor.

Desde un planteamiento como el que nos proponemos, se puede apreciar en nuestro pasado una gran fragilidad ética que se pone de manifiesto en: el reparto injusto de los bienes, la presencia del aborto, la eutanasia y la pena de muerte, la explotación de los

débiles y la concentración de poder en unos pocos.

Juan Pablo II ha puesto en evidencia esta situación con palabras claras y duras:

«Este siglo ha sido un siglo en que los hombres se han

preparado a sí mismos muchas injusticias y sufrimientos» (17-3-79).

«Estamos ante un enorme y dramático choque entre el bien y el mal, la muerte y la vida, la cultura de la muerte y la cultura de la vida» (25-3-95).

Exponentes de esta cultura de muerte son los actos de terrorismo, violencia, delincuencia, droga, aborto, etc., precisamente porque no encuentran en nuestra sociedad la repulsa generalizada que cabría esperar.

¿Cómo se ha llegado a todo esto?:

a) Por el predominio cultural de una imagen negativa del hombre en la que se afirma lo negativo y se sospecha de lo positivo.

b) Por la mentalidad progresista de que el bien está en el futuro.

Todo esto se manifiesta con un doble rasero que se usa según conviene. Si ante la catástrofe de Chernobyl todos clamaron contra los riesgos de la energía nuclear, exigiendo la renuncia a su uso, cuando se trata de la tragedia del SIDA, de mucha mayor incidencia social, nadie se plantea la necesidad de defenderse del libertinaje sexual y del entorno en el que tiene lugar.

Con todo, el diagnóstico más claro de nuestra situación ética lo podremos sacar de los dos problemas que más nos afectan en este momento: la droga y el terrorismo.

El problema de la droga no está tanto en su existencia y posibilidad de adquisición cuanto en las razones personales y profundas que mueven a su consumo.

La búsqueda de la droga viene provocada por un anhelo insatisfecho, un vacío de felici-

Excelentísimo y reverendísimo señor don José Manuel Estepa Llaurens, arzobispo castrense de España

NACIÓ en Andújar (Jaén), el 1 de enero de 1926. Estudia bachillerato y magisterio en León. Cursa Filosofía en Salamanca y Teología pastoral en París. Ordenado sacerdote en Roma, el 27 de junio de 1954. Designado obispo auxiliar en Madrid el 5 de septiembre de 1972, se le encomienda especialmente el sector sur de la diócesis y, posteriormente, el sector de Alcalá de Henares. Ha sido rector del Seminario Mayor de Madrid, responsable de la Pastoral Universitaria de Madrid y profesor del Instituto Superior de Pastoral de la Universidad de Salamanca.

El día 30 de julio de 1983 es nombrado vicario general castrense para la atención pastoral a los Ejércitos de España. Desde la promulgación de la Constitución apostólica del papa Juan Pablo II, en 1986, cambiando el régimen jurídico de los Vicariatos Castrenses en el mundo y dándoles el carácter de diócesis personales, es el obispo ordinario para España, con el título de arzobispo castrense.

El Papa lo nombró en 1986 miembro de la comisión de seis obispos que redactó el *Catecismo de la Iglesia Católica*. Y es el responsable de la versión y de la edición de este *Catecismo* en lengua española.

Autor de una veintena de libros sobre pedagogía catequética y pastoral, ha publicado numerosos artículos en revistas y publicaciones especializadas sobre temas de catequesis y pedagogía.

dad y de sentido de la vida, que en tiempos pretéritos no se daba.

En el «gran viaje» de la droga se expresa un rechazo al orden establecido como donante de un sentido gratificante de la vida y la búsqueda de un «atajo» para alcanzar una felicidad que sólo Dios puede dar. De la búsqueda y alcance de esta felicidad saben mucho nuestros ascetas y místicos, que la supieron buscar sin atajos.

La droga viene a constituir una pseudomística de un mundo que no cree, pero que tampoco puede librarse de la innata atracción que todo hombre siente hacia la trascendencia.

Emparentado estrechamente con la droga está el tema del terrorismo, ya que ambos arrancan de un mismo planteamiento: la protesta contra el orden establecido y la búsqueda de una sociedad mejor.

El terrorismo, en lo que tiene de moralismo mal orientado, no está exento de connotaciones religiosas. Algo que comenzó como un fuerte entusiasmo religioso por lo mundano, que se transformó en una esperanza mesiánica y que acabó degenerando en un fanatismo político. Ante el eclipse de Dios el hombre se siente pulsionado a adelantar el futuro de las promesas de Dios en un presente construido por el hombre. De ser humildes colaboradores de Dios en la construcción de un mundo mejor, pasan a constituirse en dioses y dueños de las vidas de los demás. Han convertido su vocación de ser hombres en instrumento de un trágico engaño.

Desde un presente construido en gran parte sobre estas coordenadas del próximo pasado, ¿podemos atisbar el florecimiento de una nueva sociedad?

Partiendo de una confianza radical en lo que el ser humano es y aquello de lo que es portador, hay claros indicios, y no por afectar sólo a una minoría menos esperanzadores, de unos



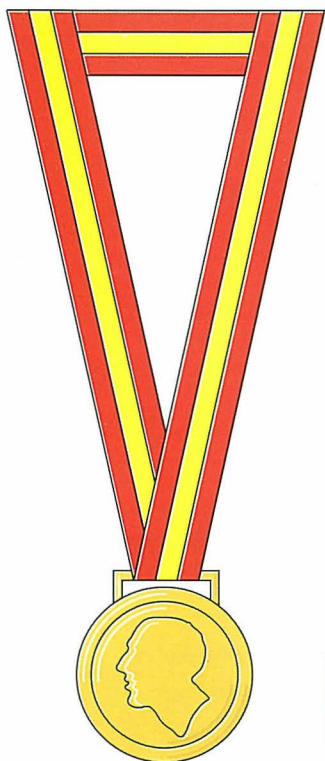
planteamientos que tienden a la creación de un hombre distinto y prometedor. Se podría considerar como una gran inversión en la búsqueda de la verdad, del sentido, de la felicidad. Cansados de buscarla fuera sin alcanzarla pasan a buscarla dentro, en su vida interior, en el contacto con un Dios interiorizado.

De estos nuevos planteamientos religiosos surgen ya ejemplos claros de nuevas pautas morales. Compromisos de servicio a los demás, temporales y sin implicaciones religiosas, como las ONG; o definitivos y con motivaciones cristianas, como algunos movimientos religiosos de nuevo cuño. Piénsese a este

respecto en el signo novedoso y llamativo de una Teresa de Calcuta.

Este rebrote de un rearme moral pone de manifiesto que el hombre, por mucho que lo intente, no podrá librarse de un ansia y búsqueda de trascendencia que constituye la estructura más profunda de su ser.

Todo ello debe abocarnos a mirar el futuro con una gran esperanza no basada en una mera ilusión optimista sino en el mismo hecho de que el hombre es un ser siempre en camino hacia un algo *todavía no* alcanzado y que, tanto al principio como al final de ese camino, está Cristo, Alfa y Omega.



XXXVII

CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE CAMPO A TRAVÉS

ENTRE los días 14 y 16 de enero de 1999 ha tenido lugar, en el Campo de Tiro e Instrucción Barranco de los Sánchez, sito en Tentegorra (Cartagena), el XXXVII Campeonato Nacional Militar de Campo a Través, correspondiendo su organización a la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada.

La ceremonia de inauguración tuvo lugar en el Campo de Deportes de la Junta de Educación Física y Deportes de la Zona Marítima del Mediterráneo (Arsenal Militar de Cartagena), y fue presidida por el almirante jefe de personal de la Armada, don Francisco Cuartero Núñez, presidente de la Junta Central de Educación Física de la Armada.

Después de esta ceremonia, el coronel de Máquinas de la Armada don Carlos Castro Díaz, como atleta más veterano de todos los participantes, leyó el Juramento Olímpico del Deportista. A continuación todos los atletas desfilaron, por ejércitos, ante la presidencia.

El acto de clausura tuvo lugar en el mismo campo de deportes, y fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Adolfo Baturone Santiago, ofreciéndose a continuación una copa de vino español a todos los participantes y familiares.

Se realizaron las siguientes pruebas:

- Fondo corto: 4,169 km.
- Fondo largo: 10,694 km.
- Prueba femenina: 6,137 km.
- Veteranos: 6,137 km en las siguientes categorías:
 - a) 35 a 39 años.
 - b) 40 a 44 años.
 - c) 45 a 49 años.
 - d) 50 años en adelante.

Tomaron parte en la competición equipos representantes del Ejército de Tierra, Armada, Ejército de Aire, Guardia Civil y Guardia Real, contándose con un total de:

- 150 en Fondo largo.
- 103 en Fondo corto.
- 89 en Veteranos.
- 43 en Prueba femenina.



Entrega de trofeos de veteranos.



Equipo de veteranos de la JUCEN.



Salida de la carrera de veteranos.

CLASIFICACIÓN GENERAL INTEREJÉRCITOS

FONDO LARGO POR EQUIPOS

- 1.º Guardia Civil 15 puntos.
- 2.º Ejército de Tierra 37 puntos.
- 3.º Armada 60 puntos.
- 4.º Ejército del Aire 87 puntos.

FONDO LARGO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Sold. METP FERNANDO COLADO PERTEJO
(Ejército del Aire).
- 2.º Sargento FERNANDO NAVARRO AZNAR
(Guardia Civil).
- 3.º FRANCISCO LÓPEZ GARCÍA
(Guardia Civil).

FONDO CORTO POR EQUIPOS

- 1.º Ejército de Tierra 11 puntos.
- 2.º Armada 25 puntos.
- 3.º Guardia Real 36 puntos.
- 4.º Guardia Civil 46 puntos.
- 5.º Ejército del Aire 47 puntos.

FONDO CORTO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Soldado FERNANDO GÓMEZ PALMERO
(Guardia Real).
- 2.º Cabo legionario MANUEL SALINAS PUERTA
(Ejército de Tierra).
- 3.º Sargento JAIME SÁNCHEZ BARRANQUERO
(Ejército del Aire).

PRUEBA FEMENINA INDIVIDUAL

- 1.º Cabo 1.º SONIA CHICO JIMÉNEZ
(Guardia Real).
- 2.º Cabo ANA BELÉN SÁNCHEZ GUIJALDO
(Ejército de Tierra).
- 3.º Cabo METP MÓNICA SÁNCHEZ ESTEBAN
(Ejército del Aire).

VETERANOS INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

CATEGORÍA A

- 1.º Brigada JAVIER MANCEBÓN CISNEROS
(Ejército de Tierra).
- 2.º Teniente FRANCISCO AGUILERA MARTÍN
(Armada).
- 3.º Teniente JOSÉ M. RAMÍREZ RUBIO
(Armada).

CATEGORÍA B

- 1.º Brigada FCO. JAVIER ARROYO SÁNCHEZ
(Guardia Real).
- 2.º Subteniente JOSÉ MIGUEL NEGRETE MARTÍNEZ
(Armada).
- 3.º Brigada RAFAEL ROMÁN CANO
(Ejército del Aire).

CATEGORÍA C

- 1.º Tte. Coronel SALVADOR TEROL GARCÍA
(Ejército de Tierra).
- 2.º Subteniente MARCELINO CRESPO RABANAL
(Armada).
- 3.º Brigada BENITO ARCECAN SECO
(Ejército del Aire).

CATEGORÍA D

- 1.º Capitán JUSTO IZQUIERDO PERALTA
(Ejército del Aire).
- 2.º Cap. navío RAMÓN TOUZA PRIETO
(Armada).
- 3.º Capitán VÍCTOR GÓMEZ SANTAMARÍA
(Ejército de Tierra).

CLASIFICACIÓN GENERAL DE LA ARMADA

FONDO LARGO POR EQUIPOS

- 1.º Flota 20 puntos.
- 2.º Zona Marítima del Estrecho 21 puntos.
- 3.º JUCEN 52 puntos.
- 4.º Zona Marítima del Cantábrico ... 64 puntos.
- 5.º Zona Marítima del Mediterráneo . 66 puntos.

FONDO LARGO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Sargento JOSÉ L. ZARZA RODRÍGUEZ
(Zona Marítima del Estrecho).
- 2.º Alférez JUAN MUÑOZ NAVA
(Flota).
- 3.º Cabo METP ÓSCAR MARTÍNEZ CANALES
(Flota).

FONDO CORTO POR EQUIPOS

- 1.º Flota 9 puntos.
- 2.º Zona Marítima del Estrecho 12 puntos.
- 3.º Jurisdicción Central 29 puntos.
- 4.º Zona Marítima del Cantábrico ... 32 puntos.
- 5.º Zona Marítima de Canarias 55 puntos.

FONDO CORTO INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Sargento alumno FCO. FORNE CALDERÓN
(Zona Marítima del Estrecho).
- 2.º Sold. METP JACINTO CARMONA ÁLVAREZ
(Flota).
- 3.º Cabo METP MIGUEL HIDALGO MARTÍN
(Flota).

PRUEBA FEMENINA INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

- 1.º Soldado METP ÁNGELES LÓPEZ REQUENA
(Zona Marítima del Mediterráneo).
- 2.º Mar. METP TATIANA SÁNCHEZ VALLINA
(Zona Marítima del Estrecho).
- 3.º Marinero METP ANA M.ª SANTOS GALÁN
(Zona Marítima del Estrecho).

VETERANOS INDIVIDUAL (tres primeros clasificados)

CATEGORÍA A

- 1.º Teniente FRANCISCO AGUILERA MARTÍN
(Flota).
- 2.º Teniente JOSÉ M.ª RAMÍREZ RUBIO
(Flota).
- 3.º ANTONIO RAMÍREZ GONZÁLEZ
(Flota).

CATEGORÍA B

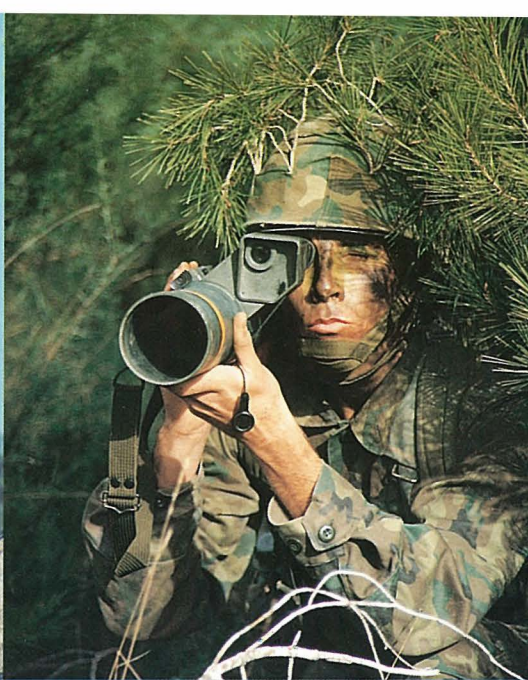
- 1.º Subteniente JOSÉ M. NEGRETE MARTÍNEZ
(Zona Marítima del Estrecho).
- 2.º Brigada MANUEL CAMACHO BLANCO
(Flota).
- 3.º Cap. corbeta BERNAL LOURO RODRÍGUEZ
(Zona Marítima del Mediterráneo).

CATEGORÍA C

- 1.º Subteniente MARCELINO CRESPO RABANAL
(Zona Marítima del Cantábrico).
- 2.º Comandante JOSÉ GONZÁLEZ ÁLVAREZ
(Jurisdicción Central).
- 3.º Cap. corbeta CARLOS LOBATO CABANAS
(Zona Marítima del Mediterráneo).

CATEGORÍA D

- 1.º Cap. navío RAMÓN TOUZA PRIETO
(Zona Marítima del Cantábrico).
- 2.º Subteniente AURELIO BELLO PEREIRA
(Zona Marítima del Mediterráneo).
- 3.º Alf. navío FRANCISCO VALLE POLANCO
(Zona Marítima del Estrecho).



ARMADA ESPAÑOLA INFANTERÍA DE MARINA



¿Has pensado en trabajar con nosotros?

Nuevas plazas

Hombres y mujeres entre 18 y 25 años.

Sueldo bruto promedio: 1.350.000 ptas. anuales

Infórmate en el: 902 432 100

o en el Centro de Reclutamiento de tu provincia



Mostrando el pabellón



Proyectando hoy los buques del siglo XXI
para que nuestra Armada muestre el Pabellón del futuro.



Bazan