

NÚMERO 89/1999



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA
JEFATURA DE PERSONAL

BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL

12 de octubre...



Desfile de las Fuerzas Armadas

12 de octubre...



PORTADA:
12 de octubre...
Desfile de las Fuerzas Armadas



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** EL ALMIRANTE JEFE DE PERSONAL VISITA LAS ESCUELAS DE LA ZONA MARÍTIMA DEL CANTÁBRICO



- 3** NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, MARINERA Y MADRILEÑA

- 6** ENTREGA DEL CAZAMINAS SELLA

- 7** EL TERCIO DE ARMADA



- 24** RECUERDOS SOBRE... UN INFANTE SINGULAR

- 26** ESTACIÓN NAVAL DE LA GRAÑA

- 31** EL MUSEO NAVAL Y LA BIBLIOTECA DE LA ZONA MARÍTIMA DEL CANTÁBRICO

- 35** OTRA SALVE MARINERA

- 36** EL ARMA SUBMARINA (CONTINUACIÓN)



- 52** EL BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO EN EL XACOBEO 99

- 59** PRIMERA VISITA A ASTURIAS DEL BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO

- 61** EL BUCEO EN LA ARMADA



El almirante jefe de Personal visita las escuelas de la Zona Marítima del Cantábrico





EL pasado mes de mayo el vicealmirante jefe de Personal, Francisco Cuartero Núñez, y el CA director de Enseñanza Naval, don Francisco Pardavila Crespo, realizaron una visita a los centros de formación de la Zona Marítima del Cantábrico, comenzando su recorrido, el día 4, por la Escuela de Especialidades Fundamentales de la estación naval de La Graña (ESENGRA). Durante la visita tuvo lugar una reunión de trabajo a la que asistieron el CN director de la ESENGRA, don José María Heras Sánchez-Ocaña; el CF jefe de estudios, don David Rodríguez López, y los jefes de los departamentos de la Escuela. En ella se trataron temas relacionados con el personal, haciéndose hincapié en las necesidades planteadas de cara a la incorporación de los marineros profesionales a la Armada. Asimismo se abordaron otros asuntos referentes a los planes de estudio, perspectivas profesionales, etc.; todo ello encaminado a lograr la mayor eficacia en el proceso en que estamos inmersos de profesionalización de las Fuerzas Armadas. Por último, el ALPER hizo un recorrido por las diversas dependen-

cias de la Escuela, mostrando especial interés por los dos recursos fundamentales: el material y el humano.

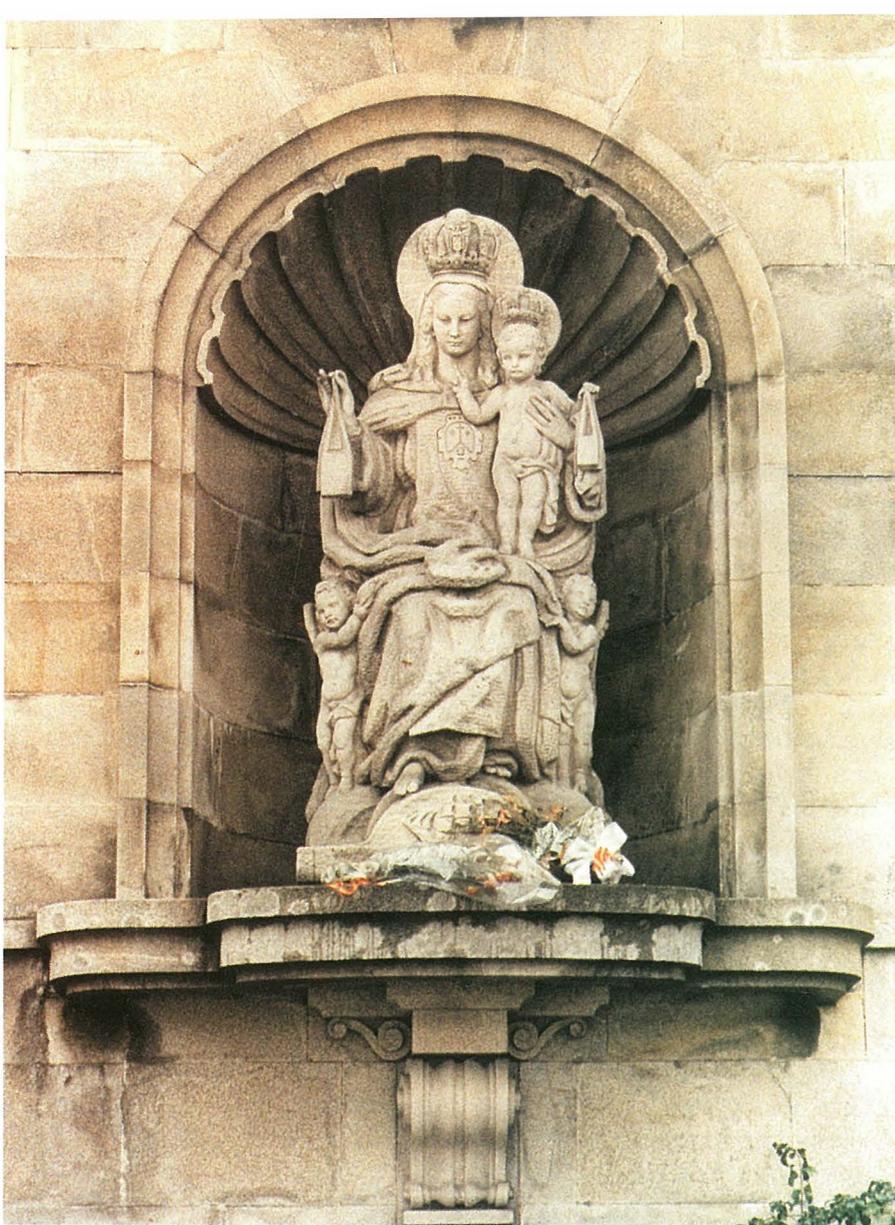
Al siguiente día, el ALPER y el ADIENA visitaron la Escuela de Energía y Propulsión (ESEPA) en Ferrol, donde fueron recibidos por su comandante director, CN Alberto M. Lens Tuero. Tras los honores de ordenanza reglamentarios, se efectuó una interesante exposición acerca del desarrollo de los

planes de estudio, a cuyo término el almirante Cuartero y el CA Pardavila realizaron una visita a las instalaciones de la Escuela, deteniéndose especialmente en los nuevos equipos y sistemas por ella adquiridos: módulo informatizado de adiestramiento y simulador de incendios no contaminante, todavía en construcción en el CISI.

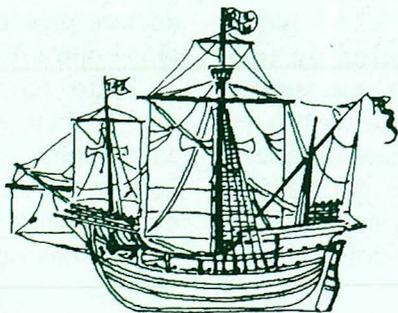
El 6 de marzo efectuaron su visita a la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA) de Vigo, en donde se detuvieron especialmente en temas relacionados con el personal, la enseñanza y la infraestructura.

El recorrido del almirante jefe de Personal por las escuelas de la zona finalizó el día 7 de mayo con la visita a la Escuela Naval Militar de Marín, en donde, tras una exposición en la sala de proyecciones acerca de los temas de mayor interés, efectuaron un recorrido por las instalaciones de la Escuela, acompañados por el comandante director CN don Tomás Bolívar. Posteriormente les fue ofrecido el almuerzo en la residencia del comandante director.





NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, MARINERA Y MADRILEÑA



DESDE la cristianización de España, la Virgen estuvo presente en la devoción del marino y del marinero, incluso como el primero de sus fervores, tan sencilla, tan asequible, tan comprensiva, mediadora ideal ante el poder y la justicia divinos capaces de manifestarse tan abrumadoramente a través de la tempestad.

La Virgen Madre, con el Niño en sus brazos en la jaculatoria de Cristóbal Colón: «Jesus cum Maria sit nobis in via», y en la gran rosa de los vientos de la Carta de Juan de la Cosa.

Con anterioridad a la profusión de las advocaciones marianas parece como si aún esa costumbre particularista no se hubiese implantado en el mar; era la *Stella Maris Universal* venerada por todo el Occidente y cantada por Berceo:

«La benedicta Virgen es
estrella clamada, / estrella de los
mares, guiona deseada...»

Nuestra Señora a secas, de las armadas castellanas y aragonesas; Santa María de España, patrona de la orden creada por el Rey Sabio para premiar los «fechos de mar», o simplemente Santa María, nombre escogido por Colón para rebautizar a la *Marigalante*.

Todo ello sin perjuicio, eso sí, de que, de capitán a paje, todos tuvieran sus devociones locales vascas, cántabras, gallegas, andaluzas, catalanas o baleares.

En un segundo momento, y aunque en los estandartes de las empresas y escuadras reales se suelen pintar inmaculadas (como en el del capitán general de las Galeras de España, conde de Fernán Núñez), o dolorosas (como en el de la capitana de la Escuadra del Mar Océano de Oquendo), van adquiriendo protagonismo ocasional las advocaciones particulares relacionadas

con los navegantes: la Virgen del Buen Aire sevillana, Nuestra Señora de la Barquera, la Virgen de los Remedios, la de Guadalupe, la de Begoña, la del Lluc, la de Aránzazu... y a partir de Lepanto, Nuestra Señora del Rosario, que de ser una virgen mediterránea y de galeras salta a los océanos, primero Atlántico y luego Pacífico, mereciendo el apelativo de «La Galeona». En El Puerto de Santa María tiene su cofradía, pasando de ahí a Cádiz, donde la vicealmiranta de galeones goza del privilegio de conducir su estatua, convirtiéndose en protectora de las dos ciudades que constituyen punto de partida y término de la ruta americana de Cádiz a Veracruz, y de Acapulco a Manila.

Del siglo XVIII a nuestros días no existe tampoco un patronazgo único, aunque Nuestra Señora del Rosario, *la Virgen de la Victoria*, tiene unas connotaciones bélicas que la hacen la favorita de muchos marinos en dos de los departamentos, Cartagena y Cádiz, y se bautiza con su nombre a navíos, hospitales y cofradías.

La situación continúa hasta que, para sorpresa de algunos, la reina Doña María Cristina, como regente, en nombre de su augusto hijo decreta el 19 de abril de 1901 el nombramiento de la Virgen del Carmen como patrona y titular de la Marina de Guerra, sin que se crea necesario incluir exposición de motivos o justificación alguna.

Esta última circunstancia dio lugar a que los menos versados de la historia naval española dedujeran que entre las muchas advocaciones marianas de la gente de mar, el Carmen no estaba presente. Craso error.

El monte Carmelo, respetado por las tradiciones hebrea, musulmana y cristiana, vuelve a establecer contacto con Occi-

dente a través de las Cruzadas, y su pequeña capilla de la Virgen irrumpe en el mundo naval con motivo del retorno de la flota de San Luis Rey en 1254, que en una noche oscura y con mar revuelta se salva de estrellarse contra la costa gracias al sonido milagroso de la campana del santuario carmelitano.

Los milagros en el mar se suceden y los reinos españoles se suman en la veneración a Nuestra Señora del Carmen, naciendo como fe marinera en torno a la advocación carmelitana.

La *Mare de Deu del Carme* arribó a Palma en el pendón de *Jaume el Conqueridor*, arraigando enormemente su devoción en las islas.

A ella se encomendaron los españoles salvadores de Malta y la Virgen del Carmen echa una mano a Nuestra Señora de Filermo, patrona de los caballeros de la Cruz Octogonal; y en Sicilia y Nápoles la *Madonna Bruna del Carmine* es venerada por los soldados de galeras, por ese Tercio Viejo del Mar cuna de nuestra Infantería de Marina, hecho al que no es ajena la milagrosa experiencia del capitán Pedro de Luna que, embarcado en Cartagena para Nápoles en 1567 en la flota de don Juan de Austria, al abrirse una vía de agua en plena tempestad en su galera, sacó su escapulario del Carmen y, rezando ante él, un gran pez vino a cerrar el hueco abierto, salvándose la nave y la tripulación.

La devoción al escapulario otorgado por la Virgen al sexto general de los carmelitas, San Simón Stock, en 1265 (esos pequeños rectángulos de tela unidos por cordones que simbolizan el dulce yugo de Jesús), se extendió entre la gente de mar y también entre la de guerra tras servir de milagrosa coraza a un soldado de galeras del marqués

de Santa Cruz que recibió un arcabuzazo en pleno pecho, resultando aplastado el proyectil contra la tela escapular. Sebastián Vizcaíno quiso que su expedición al Pacífico de 1602 la presidiese la Virgen del Carmen, y a partir de 1680 se constituye una cofradía en San Fernando.

Pese a todos estos antecedentes, algunos tratadistas afirman que nuestra Virgen no fue plenamente marinera hasta el traslado a la Isla de León de la capitalidad departamental naval de Cádiz en 1768, basándose en el hecho de que son escasos hasta entonces los buques que llevan su nombre, sólo ocasionalmente recogido por la Secretaría de Marina, organismo competente a estos efectos.

Lo cierto es que al comenzar el siglo XVIII la ola de fe carmelitana predomina en San Fernando, sede del director general de la Armada, y encuentra en el marqués de la Victoria a uno de sus más fervorosos cofrades.

En la lámina número 101 de su célebre diccionario, que corresponde a «Utencilios de la arca de la Capilla y ornamentos para la Missa», sobre el rótulo «Quadro de Santo o Santa Protectora del Navío» no se resiste a dibujar un bello retrato de la Virgen del Carmen, como arquetipo de devoción marinera.

Y ya sí, un siglo antes de su reconocimiento oficial se prodiga el nombre entre nuestros buques de guerra: navíos, fragatas, urcas y, cómo no, jabeques de tradición balear, y don Antonio Barceló, otro de los grandes devotos de María del Carmen, la declara protectora de su expedición contra Argel de 1784.

Todo lo anterior viene a demostrar que la tradición carmelitana de la Armada española es muy anterior a su entronización oficial.

Además de las pruebas docu-

mentales, alejadas del cotidiano quehacer, podemos ofrecer otra más próxima y asequible.

No lejos del Cuartel General de la Armada, Madrid nos ofrece un testimonio, a la par marinero y carmelitano, que parece contradecir la queja eterna de que «de Madrid sus altas banderolas nunca salpican las rugientes olas».

Se trata del vestigio del gran convento cuya construcción se iniciara en 1611 por la eficaz intervención de Jacobo de Trenci, *el Caballero de Gracia*, y en contra de la Real Cédula que prohibía la fundación de nuevas comunidades dentro de la Corte, en el Madrid de los mil campanarios y en un país convertido en teocracia que históricamente no tiene otros parangones que la Ciudad Eterna entre cristianos y el reino del Dalai-Lama en el lejano Tíbet; y pese, también, al inicial escándalo del Rey al inquirir el lugar del posible emplazamiento: «Señor, en la Puerta del Sol», le respondieron, y la majestad de D. Felipe IV ató cabos de que se trataba del solar de una conocida casa de lenocinio.

Superadas ambas dificultades, Miguel de Soria construiría el soberbio edificio, del que ahora sólo queda la iglesia que conocemos como del Carmen y de San Luis Obispo, en la calle del Carmen.

Pese a la sencillez de sus formas, su gran nave de capillas colaterales, sus púlpitos marmóreos y su amplio crucero perpetúan hogaño su cometido de elevar los espíritus, salvando los escollos de algunas muestras de la devoción dudosamente artísticas de épocas posteriores a su concepción.

Pues bien, si nos colocamos en el crucero (e invito efusivamente a nuestro querido lector a hacerlo), y contemplamos la

soberbia cúpula, veremos inevitablemente unos escudos, hechura del barroco madrileño de la segunda mitad del siglo XVII, que cubren y ornamentan las pechinas, ya que éste es el mensaje de aquélla y la razón de la inclinación hacia abajo de éstos. Son cuatro e idénticos, uno en cada esquina, con una información en forma de pieza heráldica reveladora: una nave que no es un pesquero en apuros, ni un ballenero naufragando, ni una embarcación menor, sino un gran galeón panzudo al paio, ¿un mercante tal vez? Sí, ciertamente, y algo más: la simplicidad del dibujo no entiende de baterías de cañones escalonados por calibres, pero su carácter naval militar es indudable; no en vano se ve flanqueado por la doble columna de cinta ondulante con la leyenda *plus ultra* y cubierto por la corona real del malaventurado Carlos II, emblemas propios de las armas de los buques y escuadras del Rey.

Es, pues, un bajel de Estado, paradigma de esa afortunada respuesta tipológica a las necesidades de carga y defensa que permitió conservar el Imperio; una capitana de la flota de galeones de la Carrera, naval y española, cordón umbilical con las Américas sólo cortado por el parto —como tal, doloroso para la madre y esperanzador para las hijas— de la emancipación en el alocado siglo XIX. Término éste de *carrera* felicísimo, pese a lo que pueda parecer; ruta, camino o curso que no sólo abarca connotaciones terrestres ni se debe reservar para este tipo de itinerarios, sino ampliarlo a los astrales, los académicos y, por supuesto, los náuticos, como se entendió antes mejor que ahora.

Escudo marinero en la nave invertida de una iglesia que nos prueba en Madrid una secular tradición, ya que no constituye

un mero motivo ornamental sino el único asunto que, como empresa principal, se viene poniendo bajo la protección de la Virgen del Carmen desde hace ya tres siglos.

El Decreto de Doña María Cristina de Habsburgo no justificaba la elección por tratarse de algo razonable y casi obvio, reconocimiento oficial de una realidad, cada vez más generosa, que abarca a las otras profesiones del mar y se extiende a sus familias, incluidos los obreros portuarios, los vigilantes... incluso también los historiadores y los poetas marítimos, en sentido lato.

Los marinos mercantes se nos habían anticipado y supieron compartirla; los marinos de guerra tuvieron la oportunidad poco después, en 1927, de hacerlo propio con la bandera, en lugar de la de cinco franjas que se venía usando desde Carlos III, intercambiándose así los signos más preciosos en fraterno abrazo.

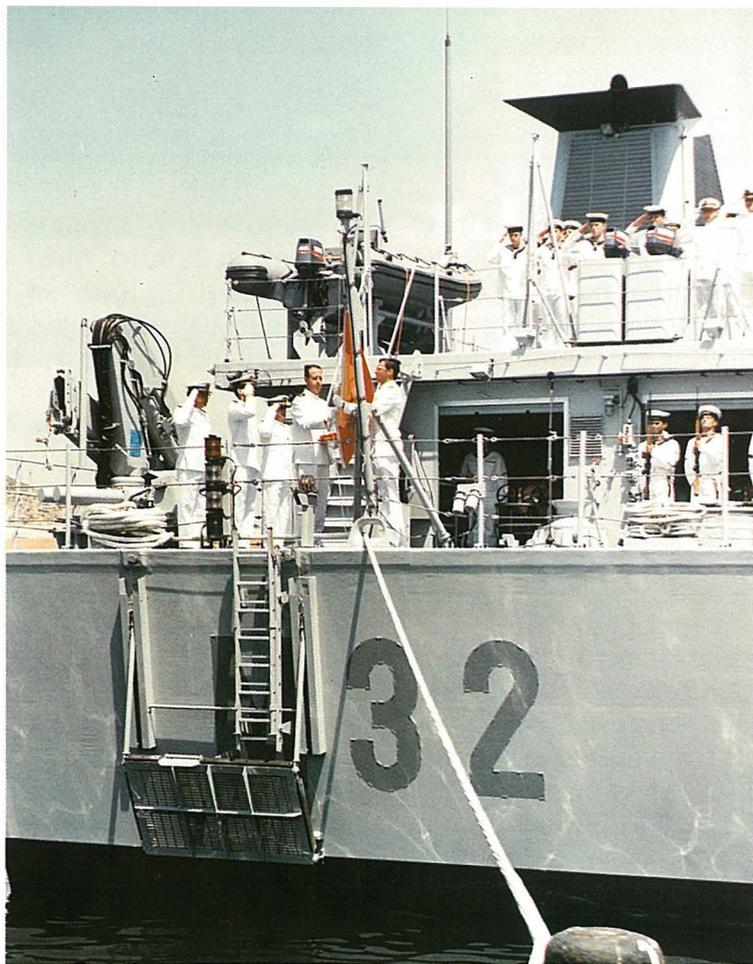
Las vírgenes de las batallas y de las tormentas han dado paso a una advocación que las resume a todas y atiende a la vez a los naufragos del cuerpo y del alma, hermanando el mundo interno con la profesión vocacional:

«la Virgen del Carmen calma las tempestades del alma y las tormentas del mar»

¡Marinera del alma!

Acertada fue, pues, la decisión, que quiso adoptar la sencilla forma de una orden ministerial, ya que, como señala el padre Vela: «Todo en la Virgen es humildad».

Hugo O'DONNELL Y DUQUE
DE ESTRADA



ENTREGA DEL CAZAMINAS *SELLA*

EL día 6 de julio del pasado año, la Empresa Nacional Bazán efectuó la botadura del cazaminas *Sella* M-32 en aguas del arsenal militar de Cartagena. Dicha unidad es la segunda de la serie de cuatro cazaminas de la clase Segura, que será completada con el *Tambre* M-33 y el *Turia* M-34.

Sólo diez meses después, el pasado 28 de mayo, ha tenido lugar la ceremonia de entrega a la Armada del buque citado en primer lugar en el muelle Don Juan de Borbón de dicho arsenal.

Los actos estuvieron presididos por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Antonio Moreno Barberá, acompañado por su esposa, quien fuera madrina del *Sella* en su botadura; asistieron el delegado del Gobierno en la Comunidad de Murcia,

José Joaquín Peñarrubia; el nuevo presidente de la Empresa Nacional Bazán, José Antonio Casanova, y otras personalidades de la central de Madrid y la factoría naval de Cartagena. También asistieron los mandos de la Jefatura de Apoyo Logístico (JAL) de la Armada con responsabilidad en el programa de cazaminas, y las máximas autoridades de la Zona Marítima del Mediterráneo.

La ceremonia comenzó a las doce horas del mediodía con la

llegada del AJEMA, al que se le rindieron los honores de ordenanza, pasando posteriormente revista a la compañía de honores de Infantería de Marina.

A continuación, el jefe del arsenal, vicealmirante J. Manuel Marco; el director de la factoría naval, Enrique Llorens, y el interventor de la JAL, general Federico Sánchez de Velasco, realizaron una visita para inspeccionar el barco, finalizada la cual firmaron el acta de entrega del *Sella* por la empresa constructora, Bazán, a la Armada.

Posteriormente, en la explanada del muelle el vicario castrense de la Zona Marítima del Mediterráneo, Manuel Latorre de la Fuente, bendijo la bandera del *Sella*, que portaba un oficial del barco, en presencia del comandante, izándose a continuación a bordo, con todos los miembros de la dotación formados en la superestructura, a los sones del himno nacional.

A continuación el Comandante de la 1.ª Escuadrilla dio posesión del mando del buque a su comandante, CC Manuel de la Puente y Mora-Figueroa. Con posterioridad embarcó el comandante de la Flotilla de Medidas Contra Minas (MCM) para recibir y acompañar a las autoridades, que efectuaron una breve visita a bordo.

Por último, tuvo lugar a lo largo del muelle el desfile de la compañía de honores, con la banda de música y gastadores, con lo que se cerró una brillante y emotiva ceremonia que es, a su vez, el principio de la etapa de servicio para esta nueva unidad de la Armada.



El Tercio de Armada



COMO general jefe del Tercio de Armada, agradezco al *Boletín Informativo para Personal* el ofrecimiento hecho a esta unidad, que me honro en mandar, para que algunos de sus componentes expresen de una forma totalmente individualizada sus propias experiencias.

A los infantes de Marina nos gusta recordar el pasado y nos remontamos a nuestro origen, hasta el siglo XVI, cuando España sintió la necesidad de proyectar el poder naval sobre tierra de una forma organizada.

En el largo camino de la historia, desde 1537, el Cuerpo de Infantería de Marina ha pasado por momentos de gloria pero también por épocas de decadencia. Su misión principal, la anfibia, fue relegada en ocasiones, perdiendo la importancia que siempre debió tener, dando paso a otras misiones, importantes también, pero que para nuestro Cuerpo deben ser complementarias de la principal, como defensa y seguridad, dotación de buques, dar tónica militar... En más de una ocasión se planteó si estaba justificado o no que la Armada dispusiera de este Cuerpo, que llegó,

incluso, a ser declarado a extinguir.

Fue a partir del inicio de la década de los años sesenta de este siglo cuando nuestra Infantería de Marina recupera la conciencia anfibia, recogiendo la experiencia obtenida a partir del desembarco de Gallípoli en la Primera Guerra Mundial, del desembarco de Alhucemas en la guerra de África y, sobre todo, de la Campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial. En 1968 se crea el Tercio de Armada y la misión anfibia vuelve a ser la principal del Cuerpo.

En la normativa aprobada por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada a comienzos de 1996 queda definido que «la Infantería de Marina tiene como misión llevar a cabo acciones militares en la costa iniciadas en la mar» (inmediatamente después añade también otras responsabilidades) y se articulan las fuerzas del Cuerpo de forma que la Fuerza de Infantería de Marina para la Flota, el Tercio de Armada, «es el núcleo fundamental de la Fuerza de Infantería de Marina; proporciona a la Flota la capacidad de combate en tierra necesaria para proyectar el poder naval mediante operaciones anfibas».

El Tercio de Armada encuadra a la Fuerza de Infantería de Marina para la Flota y está compuesto por la Brigada de Infantería de Marina (de la cual el general del Tercio de Armada —GETEAR— es también y simultáneamente, con «doble gorra», su general —GEBRIMAR—) y por la Unidad de Base, para apoyo de la anterior.

El Tercio de Armada se encuentra en proceso de adaptación a la nueva estructura prevista en la normativa antes mencionada.

En proceso de modificación se encuentra igualmente la infraestructura de su acuartelamiento, con la construcción de nuevos edificios donde antes hubo barracones y conservando para la posteridad el emblemático Cuartel de Batallones, de finales del siglo XVIII, en la población militar de la ciudad de San Fernando.

En el camino de las Fuerzas Armadas hacia la plena profesionalización, el Tercio de Armada ha superado, en su conjunto, con militares profesionales el 80 por 100 de sus efectivos actuales. Con la XI Promoción de Militares de Empleo se han incorporado el pasado mes de julio los primeros soldados femeninos



que, con la alferez destinada con carácter voluntario en septiembre, marcan el inicio de la integración de la mujer en el Tercio de Armada, donde la infante de Marina deja patente desde el primer momento el espíritu de Cuerpo.

Estas palabras son únicamente el inicio; siguen las palabras de otros hombres y mujeres del Tercio de Armada que, desde sus respectivos puntos de vista, siempre individualizados como queda indicado al principio, exponen algún aspecto determinado de esta unidad.

Nuestros mejores deseos para los lectores del *Boletín Informativo para Personal*.



Manuel J. BARRIOS MARSET
General de brigada de
Infantería de Marina.
Jefe del Tercio de Armada



LA BRIGADA DE INFANTERÍA DE MARINA

EL número 74 de este *Boletín* del mes de diciembre de 1995, se dedicó en su integridad a la Fuerza Naval, e incluía varios artículos sobre la Fuerza de Desembarco de la Flota. Los cambios habidos desde entonces en la organización del Tercio de Armada justifican aprovechar esta ocasión que de nuevo nos brinda el *Boletín Informativo para Personal* para presentar la Brigada de Infantería de Marina.

La sanción por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, en febrero de 1996, de nuevas instrucciones para el desarrollo de la Fuerza de Infantería de Marina, es el factor fundamental que inspira el cambio que está atravesando el Tercio de Armada. El espíritu de este cambio es adaptar la Fuerza de Infantería de Marina para la Flota a la evolución de la estrategia marítima a partir de 1987, pues hoy prima la capacidad expedicionaria como apoyo a la prevención de conflictos y al control de crisis.

De este espíritu se derivan nuevos conceptos de operaciones que han llevado a la reorga-

nización del Tercio de Armada alrededor de una gran unidad de combate: la Brigada de Infantería de Marina o, abreviadamente, la BRIMAR, concebida como una agrupación orgánica para proporcionar a la Flota las organizaciones operativas de fuerzas de desembarco que necesite para cada operación.

La Brigada de Infantería de Marina agrupa orgánicamente las unidades de combate en tierra, apoyos de combate, apoyo de servicios de combate, de operaciones especiales, de control y coordinación de medios aéreos y de movimiento buque-costa, destinadas a constituir la fuerza de desembarco en operaciones anfibas. El general de la Brigada cuenta para auxiliarle en el ejercicio del mando con la ayuda del coronel segundo jefe y de un Estado Mayor, del que tengo el honor de ser su jefe.

La constitución de la Brigada ha venido a suprimir los escalones regimentales, intermedios entre el general y los batallones o grupos subordinados, como eran la Agrupación de Desembarco y la Agrupación de Apoyo de Combate.

La BRIMAR se compone actualmente de: un Cuartel General, que agrupa orgánicamente el Mando y Estado Mayor, una Compañía de Comunicaciones, una Compañía de Inteligencia y una Compañía de Plana Mayor y Servicios; la Unidad de Operaciones Especiales; dos Batallones de Desembarco, como unidades básicas de maniobra; un Grupo de Artillería, que es el principal medio de apoyo de fuego de la Brigada; un Grupo Mecanizado, en el que se integran los medios pesados de combate, como son carros, tractores anfibios de asalto, vehículos de reconocimiento y misiles contracarro pesados; un Grupo de Apoyo de Servicios de Combate, que proporciona a la Brigada apoyo en campaña, en particular aprovisionamiento en todas sus clases: mantenimiento, apoyo al desembarco, transporte auto y sanidad.

Esta reorganización en curso no sería eficaz si no llevara consigo la renovación de los sistemas de armas, armamento y equipo y, en paralelo, la profesionalizaron de la tropa del Tercio de Armada.

La renovación de los sistemas de armas incluye programas ya en curso y otros a corto y medio plazo, siendo los más significativos la modernización y potenciación de las armas contracarro; la mejora de la capacidad de combate de la Infantería, al dotarla de vehículos con la adecuada protección y movilidad; la adquisición de nuevas armas portátiles; la modernización de la artillería; la renovación de los equipos de comunicaciones; la finalización del programa de modernización de las LVT, y la continuación del programa de vehículos de ruedas.

La Brigada de Infantería de Marina está experimentando un crecimiento incesante de militares de empleo de tropa profesional, hasta el punto de haber ya rebasado el 80 por 100 de la



Fuerza total. Actualmente sólo algunas unidades de apoyo están todavía total o parcialmente constituidas por tropa de reemplazo.

La constitución de la BRIMAR confirma a España como una de las pocas naciones de la OTAN con experiencia y organización adecuadas para aportar un Cuartel General de

Brigada Anfibia, lo cual le permite ocupar un puesto destacado entre las naciones marítimas; prueba de esto ha sido la pasada activación de la Fuerza Anfibia Combinada del Mediterráneo (CAFMED), con ocasión del ejercicio Destined Glory 98, en el que la BRIMAR constituyó con su Cuartel General el órgano de

mando de la Fuerza de Desembarco.

Los pilares para el desarrollo futuro de la Fuerza de Desembarco están puestos, y el entusiasmo y esfuerzo en el trabajo que a diario ponemos los infantes de Marina de la BRIMAR para estar entre las mejores unidades españolas y aliadas es la mejor garantía del éxito en la empresa.



Jesús DÍAZ DEL RÍO ESPAÑOL
Teniente coronel de Infantería de Marina.
Jefe del Estado Mayor de la BRIMAR



¡Soldados!

POR fin estáis en el TEAR. Habéis tenido la fortuna de haber sido destinados al corazón de la Infantería de Marina, a una Compañía de Fusiles de uno de los Batallones de Desembarco de los que forman la Brigada de Infantería de Marina; sois, por ello, unos privilegiados.

Habréis escuchado, estoy seguro, mil historias sobre cómo se desarrolla la jornada del fusilero en la Compañía, sobre la dureza del adiestramiento y del campo, y estáis inquietos debido al desconocimiento sobre lo que os espera.

Dejadme que os lo adelante:

En primer lugar realizaréis actividades dirigidas a mejorar vuestro adiestramiento individual para transformaros en valiosos soldados para vuestro pelotón y sección. Para ello comenzaréis conociendo en profundidad el armamento y equipo con que cuenta la Compañía y se os instruirá en el tiro con dichas armas. El fusil de asalto CETME, la ametralladora ligera AMELI, el C-90, la granada de fusil, la ametralladora MG-42, el mortero de 60 milímetros, no deberán tener secretos para ninguno de vosotros.

Desarrollaréis la instrucción individual para el combate con técnicas de defensa personal, conocimientos sobre salud e higiene en combate y primeros auxilios. Mejoraréis vuestra condición física mediante el entrenamiento de las cualidades físicas fundamentales, fuerza, resistencia, velocidad, etc.

Realizaréis marchas a pie y natación de combate, y tendréis la oportunidad de descubrir por vosotros mismos la dificultad que suponen las marchas de fango.

Cómo no, profundizaréis en la historia del Cuerpo, la organización de las FAS, la Armada, la Infantería de Marina y la Brigada de Infantería de Marina.

Dependiendo de la sección donde quedéis encuadrados, os adiestrarán en la táctica del pelotón de fusiles, del pelotón de ametralladoras o del de morteros de 60 milímetros, y realizaréis ejercicios de adiestramiento a niveles de sección y compañía, tanto en el campo de adiestramiento Sierra del Retín (CASR) como en las zonas exteriores próximas al acuartelamiento, como el Rancho de la Bola que está a medio camino de El Puerto a Jerez.

Todos los ejercicios los llevaréis a cabo con la finalidad de hacer que la compañía, de la que ya formáis parte, esté preparada para llevar a cabo los cometidos que el Batallón le encomiende, en ejercicios internacionales, como los que la 2.^a Compañía efectuó en Grecia el pasado año, en mayo, en el Destined Glory 98, y en Albania hace unos meses, u otras misiones como las que muchos de vuestros compañeros más veteranos desarrollaron en Bosnia en el año 1996 formando parte del BRIMAR III.

Pero, sobre todo, os prepararéis para participar con la compañía en ejercicios anfibios a bordo de nuestros buques, nuestra verdadera razón de ser como infantes de Marina, realizando desembarcos en vehículos anfibios, embarcaciones de desembarco o helicópteros.

No os vais a aburrir, os lo aseguro.

Sois, lo vuelvo a decir, unos privilegiados. Y lo sois porque os encontráis en el lugar idóneo para empezar a convertirnos en unos soldados excepcionales, en unos extraordinarios infantes de Marina.

Manuel MATEOS MORILLO
Capitán de Infantería de Marina.
Capitán de la 2.^a Compañía BD-I



EL GRUPO MECANIZADO ANFIBIO



CUANDO hace poco más de un año vine destinado al Tercio de Armada, mis opciones de destino eran muy variadas, ya que tuve la suerte de poder elegir entre los distintos grupos y batallones que lo componían.

Para mí, hasta ese momento, el Grupo Mecanizado Anfibio (GMA) era un gran desconocido, ya que las enseñanzas recibidas años atrás en la Escuela Naval no incluían apenas nada sobre unidades mecanizadas.

El GMA, como unidad, agrupa orgánicamente los elementos acorazados y los medios blindados de exploración y movilidad táctica de la Brigada, así como sus principales armas contracarro.

Un aspecto a destacar es la completa profesionalización de su personal que, unido a lo reducido de su plantilla, hace que nuestros hombres deban estar altamente especializados. En este caso esta especialización es

un aspecto muy positivo, ya que las unidades del Grupo son muy técnicas y su personal, además de estar al día en los conocimientos técnicos de su unidad y en el manejo de sus equipos y vehículos, debe ser capaz de realizar una constante labor de mantenimiento de los mismos.

En cuanto al adiestramiento, la dificultad y alto coste que conlleva el movimiento de estas unidades hace que deba basar el adiestramiento en su integración en las distintas organizaciones operativas que se constituyen en el TEAR.

Una vez definido el GMA como unidad, es importante resaltar el papel que cada compañía juega dentro del Grupo, sus misiones y estado actual.

En primer lugar tenemos a la Compañía de PLM y SV, cuya misión es la de disponer en todo momento de la capacidad para proporcionar el mantenimiento

orgánico y aprovisionamiento a todas las unidades subordinadas.

La Compañía de Carros está constituida por carros M-60 A3TTS y un carro de recuperación, y tiene como misión operar como unidad de maniobra, o por secciones, en apoyo de unidades de Infantería.

La Compañía de Tractores Anfibios apoya a los batallones de Infantería en el movimiento buque-costa, así como en operaciones mecanizadas.

Esta unidad es sin duda una de las que más colabora con los batallones de desembarco, debido a sus especiales características. En la actualidad tiene gran parte de sus vehículos LVTP en proceso de modernización y reconversión a las nuevas AAV. A pesar de ello, mantiene siempre una sección operativa para poder mecanizar una compañía de fusiles.

La Compañía Blindada de Reconocimiento esta constituida



por vehículos Scorpion, actualmente realizando mantenimiento industrial de sus grupos moto-propulsores.

Por último, nos queda la Compañía de Armas Contracarro, la cual proporciona a la Brigada y a sus unidades subordinadas medios pesados contracarros (sistema de misiles TOW), constituyendo el núcleo de los equipos de armas combinadas de la Brigada. Esta Compañía se encuentra a la espera de recibir el sistema lanzador TOW-2.

Personalmente debo destacar tres aspectos fundamentales del

Grupo, que lo distinguen: unidad, colaboración y trabajo de equipo.

Unidad dentro del Grupo, que nos hace formar una gran «familia» en la que existe un alto grado de entendimiento entre todas las compañías, sin que haya competitividad entre las mismas al tener cada una de ellas misiones bastante diferentes.

Colaboración con las demás unidades del TEAR, al tener siempre claro que somos una unidad de apoyo de combate y que debemos y estamos siempre

dispuestos a colaborar con las unidades que constituyen el núcleo de las organizaciones operativas.

Y por último, **trabajo de equipo**, que nos hace mantener siempre nuestras unidades con un alto grado de operatividad, realizando una gran labor de mantenimiento tanto en vehículos, carros y equipos como en habitabilidad, a pesar de la escasez de presupuestos y la falta de repuestos.

Para terminar, sólo me queda decir que el futuro del Grupo es muy prometedor: por una parte, prácticamente la totalidad de las unidades que lo componen están en proceso de modernización, que finalizará antes del año 2000; por otra, la entrada en servicio del nuevo LPD, L-51 *Galicia*, que unido a los dos LST ya existentes, ha constituido un gran paso adelante para esta unidad, al conseguir de esta forma tener una «plataforma de asalto» suficiente para poner en tierra todos los medios acorazados/mecanizados de que disponemos, cosa hasta hace poco inviable.

Todo esto, unido a la alta cualificación de nuestros hombres, nos hace poder codearnos con el resto de unidades mecanizadas del mundo sin ningún complejo y seguir teniendo un puesto entre los mejores.



José ANTONIO ABAD LANDEIRAS
Teniente de Infantería de Marina.
Cía. de Armas Contracarro del GMA



EL GRUPO DE ARTILLERÍA DE DESEMBARCO

EL Grupo de Artillería de Desembarco (GAD) forma parte de la Brigada de Infantería de Marina (BRIMAR) del TEAR y su misión fundamental es proporcionar apoyo de fuego a las unidades de maniobra de la BRIMAR, así como auxiliar al jefe de la BRIMAR en la inte-

gración de todos los sistemas de apoyo de fuego (artillería, fuego naval y apoyo aéreo). Actualmente proporciona defensa antiaérea a baja cota de los distintos elementos de la Fuerza de Desembarco (FD).

Las misiones anteriormente expuestas, y el carácter anfíbio que su apellido «de Desembar-

co» lleva, hacen del GAD un grupo de artillería muy peculiar que se sale del molde del clásico grupo artillero del Ejército de Tierra. En efecto, para cumplir estas misiones el GAD se compone de:

Dos Baterías de Artillería remolcadas y una autopropulsada.

El cometido de las baterías de Artillería de Campaña está claro: proporcionar el apoyo de fuego de artillería preciso y oportuno cuando lo soliciten las unidades de maniobra. Para ello, las dos baterías remolcadas están dotadas de obuses de 105/14 milímetros que proporcionan un excelente rendimiento. La batería autopropulsada de 155/32 milímetros por su movilidad, calibre, alcance (más de 24 kilómetros), sus vehículos de municionamiento y su capacidad de disparar munición de guía terminal la convierten en una unidad de fuego potente, moderna y con un alto grado de supervivencia. Su potencia es crucial para cubrir las carencias de fuego naval que en la actualidad sufre nuestra Armada, como las del resto del mundo, debido a la disminución tanto en calibre como en número de armas en los buques de apoyo de fuego.

La Batería de Misiles Anti-aéreos Ligeros (MAAL)

Esta Batería proporciona defensa antiaérea a los puestos de Mando y zonas de apoyo logístico de la FD. Los misiles Mistral están dotados de una guía pasiva por infrarrojos con un alcance de 5 kilómetros y un techo de 3 kilómetros.

La Batería de Plana Mayor y Servicios.

En ella se encuentran los elementos que necesita el co-

mandante del GAD para ejercer el mando y administración de sus Baterías, así como las Unidades de Servicios de Combate. Esta Batería incluye la Sección de Enlace y Coordinación. De aquí salen los equipos que se desplazan con los puestos de mando de las unidades de maniobra (Batallones y Brigada) para coordinar el empleo de las tres armas de apoyo, la artillería de campaña, el fuego naval y el apoyo aéreo. La Sección de Enlace y Coordinación también incluye los Equipos de Adquisición y Control de los Apoyos de Fuego (ACAF). Su misión es acompañar, si es necesario, a las unidades de maniobra (normalmente las compañías de fusiles) para solicitar el apoyo de fuego artillero, aéreo o naval que se requiera, corregir el tiro y dirigir el ataque de las aeronaves. Alguno de ellos tiene capacidad de inserción paracaidista.

El GAD viene participando con la BRIMAR en los diversos ejercicios tanto de ámbito nacional como internacional que tienen lugar, constituyéndose en ocasiones Grupos de Artillería Multinacionales en los que se integran unidades de fuego de diferentes países. Asimismo los equipos ACAF han colaborado con unidades artilleras, navales y aéreas de dichos países.

José L. SOUTO GARCÍA

Alférez de Infantería de Marina.
Jefe del 3.º Equipo ACAF



LA UNIDAD DE BASE

SOY oficial de Infantería de Marina desde hace cuatro años y mi actual destino es como segundo jefe de la Compañía de Dotación de la Unidad de Base del Tercio de Armada, en la cual me encuentro encuadrada desde el día 17 de septiembre del año en curso. La Compañía cuenta con 19 militares de empleo de tropa profesional, de los cuales 7 son personal femenino y el resto militares de reemplazo obligatorio que, como excepción en el conjunto del Tercio de Armada, son todavía la mayoría. Desempeño las misiones propias de oficial ejecutivo de la Compañía, asesorando al mando y ejecutando las órdenes recibidas referentes al adiestramiento del personal, a su educación física, instrucción militar, ejercicios de tiro real...

Además de ello, soy la encargada del personal femenino del Tercio de Armada, en todo lo relacionado con aquellas situaciones nuevas que pudieran surgir debido a la reciente incorporación de este personal al TEAR.

En el tiempo que llevo en el Tercio de Armada mi experiencia en el desempeño diario del servicio es plenamente satisfactoria. Considero que cuento con el apoyo y confianza de mis mandos y, asimismo, pienso que mis subordinados me

han aceptado como a un oficial más.

Tiene especial relevancia para mí el hecho de desfilar en dos ocasiones al mando de una sección dentro de la compañía en el TEAR.

Me encuentro integrada en el Tercio de Armada como un alférez más de Infantería de Marina, aunque por ser la primera oficial del Cuerpo que se integra en una compañía de esta Unidad, y debido a la reciente incorporación de personal de tropa femenino a la misma, la Unidad se ha encontrado con necesidades de adaptación de alojamiento, en unas instalaciones diseñadas y utilizadas por personal masculino, que han sido razonablemente resueltas.

Mis anteriores destinos han sido la Escuela de Formación de Cabos del CEIM de Cartagena y como oficial de seguridad del Cuartel General de la Armada, pero ahora me encuentro muy orgullosa de ser la primera oficial femenina, infante de Marina, con mando en tropa en el TEAR, la unidad más representativa de la Infantería de Marina.

Pilar GALLARDO RODRÍGUEZ

Alférez de Infantería de Marina.
Cía. de Dotación

LOS SUBOFICIALES DEL TERCIO DE ARMADA

DESDE que las unidades del Cuerpo empezaron, allá por el siglo XVI, a defender por todos los mares y continentes los intereses de España, los antecesores de los suboficiales actuales siempre fueron eslabones indispensables de la cadena de mando, ya sea para la conducción de las tropas durante el combate como para su adiestramiento en todos los campos de la milicia. Aquéllos, para llegar a ser lo que hoy son los suboficiales, han tenido que recorrer un camino tan largo como la propia antigüedad del Cuerpo. Es fundamentalmente a partir del siglo pasado cuando se empieza a evolucionar hacia lo que hoy son los suboficiales actuales. Sin embargo, es en los últimos 50 años cuando se produce su verdadera transformación.

Los avances que se producen en la tecnología militar, una vez acabada la Segunda Guerra Mundial, han obligado a los suboficiales a adaptarse a los nuevos tiempos, y sus campos de responsabilidad, que ya eran importantes, se ven ahora

aumentados con la aparición de las nuevas técnicas aplicadas a la defensa.

No hace muchos años, las cualidades que tenían que poseer los suboficiales eran las clásicas, sin necesidad de contar con un bagaje técnico-cultural importante. Hoy todo es distinto. Los suboficiales han adquirido un grado de preparación que les capacita para afrontar cualquier reto que se les plantee en el extensísimo campo en el que se mueven las Fuerzas Armadas. Me atrevería a decir que no existe ningún colectivo que se haya adaptado tan rápido y con mejores resultados a las exigencias de los nuevos tiempos.

El Tercio de Armada ha sufrido cambios importantes en los últimos años, adaptándose a las exigencias de los ejércitos modernos, y para ello se estructuró y dotó a sus unidades del material necesario. Los suboficiales, como siempre, se adaptaron a estos cambios, adquiriendo los conocimientos necesarios para desarrollar su labor. Esta vez el reto fue importante, porque el nuevo material (artille-

ría, carros, misiles, comunicaciones, etc.), había que manejarlo y mantenerlo.

El Tercio de Armada cuenta hoy con una plantilla de suboficiales con la más alta cualificación, y así lo han demostrado en todos los retos que los muchos ejercicios y maniobras que realizan, tanto a nivel nacional como internacional, les han planteado, como ha quedado patente en la misión desarrollada por el Tercer Batallón de la BRIMAR de esta Unidad en la ex Yugoslavia.

Hoy, la Armada —y la Infantería de Marina inmersa en su seno— cuenta con unos suboficiales excelentes, no siempre reconocidos, si bien es verdad que con algunas carencias. Por supuesto, éstas, a mi juicio, no son debidas a la iniciativa o voluntad de los mismos, sino a los inconvenientes derivados del permanente estado de alistamiento; esta situación impide en muchas ocasiones la realización de cursos de perfeccionamiento, ya sea por su inexistencia (cursos de Plana Mayor, etc.) o por la dificultad que plantea el mando para poder asistir a otros (idiomas, etc.).

Los suboficiales del Tercio de Armada están muy orgullosos de ser infantes de Marina. Su mayor preocupación es la de dar siempre la talla y que se cuente más con ellos para, así, alcanzar las máximas cotas de responsabilidad que a su empleo pudieran corresponder.



Secundino REY LUGRIS
Suboficial mayor del TEAR

LA 3.^a BATERÍA DE OBUSES DEL GRUPO DE ARTILLERÍA DE DESEMBARCO (GAD)

LA 3.^a Batería del GAD está dotada con obuses ATP 155/32 milímetros M-109 A2 y con vehículos de municionamiento M-992 que forman un binomio indivisible. Este material, nacido a comienzos de los años 60, pertenece a una familia de piezas de artillería de gran empleo en los ejércitos occidentales, habiendo estado o estando sus distintos modelos en servicio en más de 30 países. El M-109 A2 tiene un alcance máximo de 18.100 metros con munición convencional y de aproximadamente 26 kilómetros con munición ERFB B/B. Este alcance, unido a su capacidad de transporte de munición—34 proyectiles en el obús y 90 en el vehículo de municionamiento— y a su rapidez de desplazamiento para entrar y salir de posición, le confieren unas capacidades operativas únicas hoy en día, no sólo a nivel nacional sino también a nivel europeo. Si a esto unimos la tendencia actual de todos los países occidentales a la normalización de todos sus materiales de artillería de campaña en este calibre, resulta que podemos presumir, sin ningún género de dudas, de contar con una de las baterías mejor dotadas de Europa. La profesionalización de todo su personal ha influido notablemente para alcanzar un alto grado de adiestramiento, que se pone de manifiesto en cuantos ejercicios, tanto a nivel nacional como internacional, se llevan a cabo.

José A. PEDRAZUELA APARICIO
Sargento de Infantería de Marina.
3.^a Batería de Obuses del GAD



LA 5.^a COMPAÑÍA

LA 5.^a Compañía de fusiles es una unidad que ha evolucionado, desde sus inicios, con personal procedente del servicio militar obligatorio, hasta nuestros días, en que la profesionalización ya es un hecho. Aun teniendo en cuenta la evidente dificultad de trabajar progresivamente con personal de reemplazo, es admirable el trabajo que realizaban. Lo que ahora debemos hacer es centrarnos en el trabajo que nos queda por delante, que seguro tendrá su fruto gracias al valor, al espíritu y al sacrificio que nos caracteriza. El carácter particular de nuestra misión principal requiere un alto grado de adiestramiento, al que llegamos con el trabajo diario y la entrega personal, actitud que permite resolver los problemas específicos que se presentan en el plano operativo.

Los distintos ejercicios que realizamos (nacionales e internacionales) y los medios puestos a nuestro alcance (buques, helicópteros, etc.) nos mantienen en esa línea de preparación, aunque respecto al equipamiento individual es evidente la necesidad de una pronta actualización.

Por último he de decir que, en el plano personal, una de las preocupaciones es la proyección de la carrera profesional del personal de tropa que se encuentra en este tipo de unidades y la inquietud de obtener un carácter permanente dentro de las FAS.

Juan de Dios RAMÍREZ DOMÍNGUEZ
Cabo 1.º P de Infantería de Marina
5.^a Cía. del BD-II

UNIDAD DE OPERACIONES ESPECIALES

SOY el cabo 1.º de Infantería de Marina Antonio B. Fernández Vidal, perteneciente a la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) del Tercio de Armada.

Después de meditarlo mucho (bueno, más bien poco), decidí ingresar en las FAS para poder participar y formar parte de una unidad de élite, en este caso, en una de Infantería de Marina, la UOE.

Todo empezó con una entrada fuerte, que fue el Curso de Operaciones Especiales para Tropa, anteriormente conocida como Capacitación, y no voy a entrar en la típica polémica de si fue dura o no, porque para cada uno la suya siempre lo es.

Pasé, el mismo día que terminé la Capacitación, destinado al 1.º Estol, mandado en aquella época por el capitán Carlier López. Después de la supervivencia (terminada un viernes), al día siguiente ya nos embarcamos rumbo a Cartagena a unas maniobras de adiestramiento en submarino. Luego vinieron otras en nuestro «querido y deseado» Retén, y así hasta nuestros días, en los que las maniobras, adiestramientos y ejercicios son constantes y se colabora en los famosos Navy Seals de la Marina americana, Force Recon de los

marines, Incursori italianos, Korps Mariniers holandeses, el comando CRAP francés, con los SBS y SAS británicos, e infinidad de unidades extranjeras y españolas, como la UEI de la Guardia Civil, UEBC de nuestra Armada, PRP de Bripac, la BOEL de la Legión, etc.

Cada día que trabajas con alguien de otra unidad se aprenden métodos, sistemas, procedimientos y mucho más, ya que en eso consisten estos ejercicios, aparte de la convivencia y confraternización.

También los intercambios de armamento y equipos (de paracaidismo, de comunicaciones, etc.)

El uso de nuestro material también necesita un especial adiestramiento, sencillo pero muy constante, como puede ser el uso de GPS, Merod, diferentes tipos de antenas, embarcaciones, armamento, paracaídas.

Los diferentes ejercicios que realizamos los Estoles son muy interesantes, como pueden ser los ABAP, CSAR, rescate de rehenes, acciones directas con fuego real y explosivos, misiones de reconocimiento en apoyo de una FD, aparte del adiestramiento físico diario que se realiza para mantener la forma adecuada.

También cabe mencionar los cursos de aptitudes o Capacitación como son Apertura Automática, Manual, Plegador, Jefe de Salto, Señalador Guía, Halo, Haho en lo que se refiere a paracaidismo; buceo elemental y combate en lo referente a buceo.

Todo esto perfecciona al militar, y en este caso al boina verde, para ejercer su empleo y realizar su trabajo.

Antonio B. FERNÁNDEZ VIDAL
Cabo 1.º P de Infantería de Marina.
PLM-UOE



IMPRESIONES DE LAS SOLDADOS M/E DESTINADAS EN LA UNIDAD DE BASE DEL TERCIO DE ARMADA

María José SOLANO MARTÍNEZ — Soldado P de Infantería de Marina — Cía. de Dotación

Isabel MORALES TAMARGO — Soldado P de Infantería de Marina — Cía. de Dotación

Inmaculada MÁRQUEZ MILLA — Soldado P de Infantería de Marina — Cía. de Dotación



SOMOS infantes de Marina. Personal militar profesional femenino de Infantería de Marina perteneciente a la XI Promoción de Militares de Empleo de Tropa Profesional que causamos alta en el Tercio de Armada el día 25 de julio de 1998, y marcamos el comienzo de una nueva etapa en la historia de la Unidad. Aunque llevamos alrededor de doce meses en la Unidad de Base, podemos asegurar que nuestra impresión es muy positiva. Durante este tiempo desempeñamos fundamentalmente tareas administrativas en las Secciones de Logística, Mantenimiento y Organización, y lo que más nos ha impresionado ha sido el apoyo y compañerismo que hemos recibido del personal profesional y del de reemplazo, ayudándonos en todo momento

y dándonos ánimo en ese día a día de la actividad militar.

En este reto que significa la presencia de la mujer en una unidad del carácter y tradiciones del Tercio de Armada, percibimos una progresiva y mutua adaptación, con una integración nuestra cada vez más plena en la vida de la Unidad y con la cada vez más normal aceptación de nuestra presencia en las actividades diarias del TEAR; en este sentido, nos hemos sentido bien consideradas por nuestros respectivos mandos, que con su quehacer diario nos han enseñado a desempeñar nuestra labor y a valorar el trabajo que realizamos.

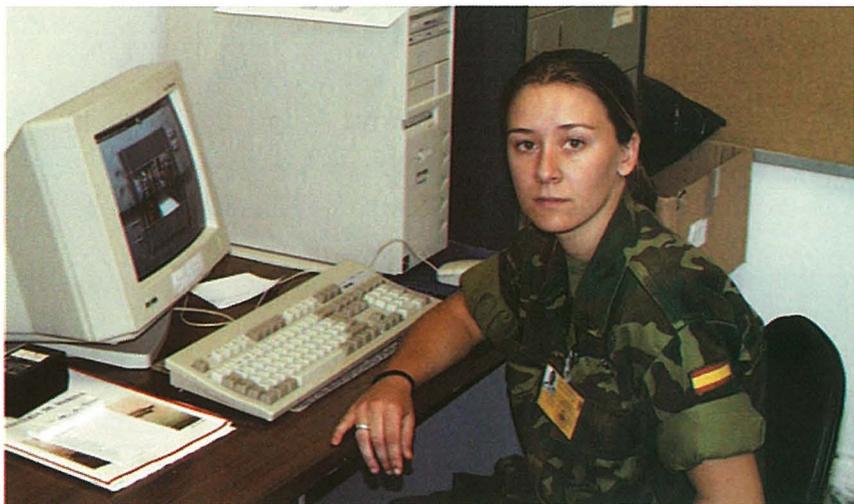
Por otro lado, y a pesar de estar destinadas en tareas administrativas, no descuidamos el adiestramiento individual que todo infante de Marina debe tener,

y participamos plenamente en las actividades programadas por la Compañía de Dotación, adiestramiento físico-militar, tiro, deportes, clases teóricas, etc.

Para finalizar, pensamos que nuestro paso por esta Unidad va a ser muy importante, tanto en el aspecto humano como en el profesional, y esperamos que en el futuro podamos desempeñar cualquier destino dentro del Tercio de Armada y que la Unidad se sienta orgullosa de nuestra presencia y de nuestro trabajo.



IMPRESIONES DE UNA SOLDADO PROFESIONAL



TRAS un breve pero intenso período de instrucción militar, comprendido entre los meses de mayo y julio en Cartagena como militar profesional de la XI Promoción, fui destinada al Tercio de Armada.

En el momento de escuchar mi nombre y mi destino, sobre mi cabeza pasaron una serie de interrogantes sin respuesta, como por ejemplo: ¿qué función desempeñaríamos en la unidad, si hasta el momento no se permitía el servicio de las mujeres en el Tercio de Armada? En fin, una serie de preguntas que no tenían respuesta; ni siquiera mis mandos de instrucción conocían el motivo de esta decisión tan repentina, pero todas esas dudas se desvanecieron en el momento en que puse un pie aquí.

Fuimos recibidas de forma acogedora por parte del general de este acuartelamiento así como por parte de nuestros mandos naturales y futuros compañeros de trabajo.

Una vez aquí, fui destinada a la Compañía de Cuartel General, dentro de ésta al Estado Mayor de la Brigada y dentro de éste a G-2, de donde cabe resaltar una de sus principales misiones, que consiste en el control y custodia de toda la documentación (publicaciones, mensajes, documentos OTAN, etcétera).

Básicamente mi trabajo consiste en registrar, archivar y distribuir esta documentación, así como el control de publicaciones.

Con respecto a la relación entre compañeros, somos como una pequeña familia donde existe un ambiente de armonía; eso no quiere decir que no surjan dificultades entre algunos miembros de la sección, aunque esto también sucede en las mejores familias.

Mis vivencias, aunque escasas todavía, son buenas, son sentimientos inolvidables en la Armada y no pueden describirse en un papel, hay que vivirlo, y todo esto estoy segura que marcará una grata etapa en mi vida.

M. del Carmen HERREZUELO JIMÉNEZ
Soldado P de Infantería de Marina.
Cía. de Cuartel General

IMPRESIONES DE UN SOLDADO PROFESIONAL

INTENTAR transmitir el vivir de una Compañía de fusileros es arriesgarte a no contentar a todos por la diversidad de trabajos que abarcamos, pero desde mi experiencia reconozco dos caminos principales que nos guían, el sacrificio, tanto físico-deportivo como personal, y por otro lado la satisfacción de ser capaz de sacrificarte.

Cada uno de nosotros puede trabajar, al menos, parcialmente, en cualquiera de los tres medios en los que el ejército se mueve: tierra, mar o aire y esta capacidad nos lleva a un adiestramiento constante, preciso y repetitivo. Este trabajo bien hecho, es el que une a los fusileros de una manera diferente y especial, convirtiendo nuestros ratos libres en auténticas fiestas. No diré que formar parte de una compañía de fusiles es plato de buen gusto para todos, pero lo que está claro es que el que pasa por aquí, cuando se marcha, lleva con él toda una experiencia intensamente vivida, experiencia que todo infante de Marina debería tener.

Manuel CONEJO SANTOS
Soldado P de Infantería de Marina.
1.ª Cía. del BD-I



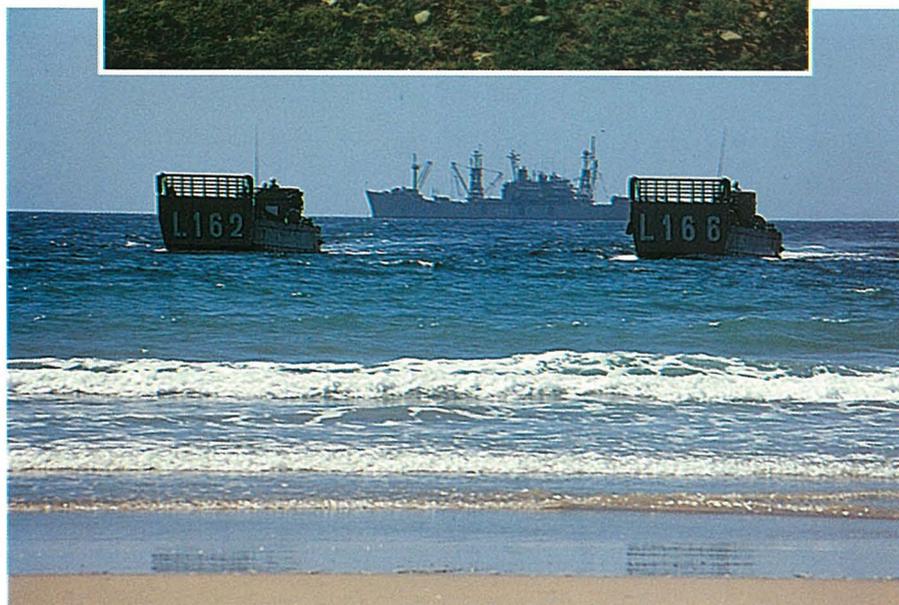
LA COMPAÑÍA DE APROVISIONAMIENTO DEL TERCIO DE ARMADA



ESTOY destinado en la compañía de Aprovisionamiento (Apvto.), una compañía básica en el Tercio de Armada. La Compañía de Aprovisionamiento está integrada en el Grupo de Apoyo de Servicios de Combate, el GASC; la función básica de la compañía es proporcionar combustible, munición, comida y otros abastecimientos al resto de las compañías, que están integradas en la Brigada de Infantería de Marina, la BRIMAR, y por ello sería muy difícil que éstas funcionasen sin la aportación esencial de la compañía de Aprovisionamiento.

El trabajo diario de la Compañía de Aprovisionamiento consiste en el mantenimiento del material que se utiliza en maniobras, además de un entrenamiento en las funciones que se desempeñan en dichos ejercicios para desarrollarlos de un modo preciso, rápido y eficaz, cuando llegue la ocasión. Además de esto se mantiene un buen nivel físico y se adquieren las nociones básicas que todo infante de Marina debe tener, como son la orientación, el despliegue y Reales Ordenanzas, además de la teoría sobre desembarcos, armamento y equipo, que permita desarrollar cualquier función que se pudiera exigir en cualquier compañía fuera de aprovisionamiento sin grandes dificultades.

Mariano ÁLVAREZ IGLESIAS
Soldado P de Infantería de Marina.
Cía. de Aprovisionamiento del GASC



El Tercio de Armada





Recuerdos sobre...

Un infante singular

En los primeros días del mes de agosto me encontré, en un periódico, con la esquila que comunicaba el fallecimiento del coronel de Infantería de Marina don Santiago Bolívar Sequeiros.



LA noticia me impresionó dolorosamente. Sabía que estaba muy enfermo y que aquél era un hecho que algún día tendría que suceder, pero siempre parecía perderse en la distancia. Seguía viéndole como profesor en la Escuela Naval, en unos años ya lejanos, lleno de vitalidad y buen humor, y costaba aceptar que el tiempo corría de forma inexorable.

Para muchas generaciones de infantes, el coronel Bolívar fue un ejemplo vivo de las virtudes militares que todos tenemos que practicar: disciplina, subordinación, lealtad, compañerismo, etc.

Tenía quizás como principal virtud el don de mando, que tan difícil se nos hace a los que tenemos que ejercerlo, y que no es otra cosa que «el hacerse querer y respetar» por los subordinados y, en un sentido más amplio, también por los superiores e iguales; respeto que nada tiene que ver con el temor, y cariño que no significa olvidar quién es el superior.

Se agolpan en mi mente los recuerdos, así es que seleccionaré unos pocos, quizás los más sencillos, pero que son los que con más fuerza llaman mi atención.

Volviendo a la época antes citada de la Escuela Naval, los ejercicios en el campo solían ser duros y todos terminábamos

cansados; entonces, en un momento concreto, el coronel Bolívar se sentaba en una piedra, sacaba su tabaquera de cuero ya gastada por el uso, ponía el librito de papel de fumar al alcance de todos y el que quisiera liaba un pitillo y se lo fumaba con él, de una forma distendida.

El descanso no duraba más allá de lo que se tardaba en consumir el cigarro, y siempre nos amenizaba ese rato con una de sus numerosas anécdotas: era un narrador extraordinariamente divertido y mantenía permanentemente nuestro interés. Estas anécdotas podían ser de carácter militar, y entonces encerraban una moraleja práctica, o trataban de costumbres o sucesos de la zona en la que nos encontrábamos.

Por ejemplo, era importante saber alabar el cerdo que cualquier paisano nos pudiera enseñar: para él era una buena fuente de alimento y constituía un elemento importante de su economía: «Lo primero que hay que hacer es rascarle debajo de la paletilla para que se esponje y adquiera la mejor presencia. Luego habrá que ver: si es flaco, en este caso hay que alabar que es todo fibra; si gordo, está de enhorabuena porque habrá buena cantidad de tocino para el caldo; si mediano, una maravilla: hay carne y grasa en buena proporción».

¿Por qué cuento esta «historieta» que nada tiene que ver con la vida militar?; quizás porque pienso que refleja una faceta importante del carácter del coronel Bolívar: el gran conocimiento de su tierra y de sus paisanos, a los que trataba con gran afecto y de los que recibía todo su cariño y respeto. Era el coronel una persona profundamente humana, que brillaba con luz propia tanto como militar como por ser un hombre de bien, expresión que él utilizaba mucho en sus anécdotas para describir a la persona íntegra.

Posiblemente para quienes ejercen el mando sea difícil reconocer un error; por ello, saber hacerlo sin que se menoscabe la disciplina, es un don muy valioso. El coronel Bolívar era exigente y duro en las prácticas de campo, si bien predicaba con el ejemplo, y nosotros aceptábamos aquella situación. Un día, pensamos que se le había ido la mano y nos había tratado injustamente. Por ello iniciamos una protesta silenciosa, sentándonos en un círculo alejados de él, contra nuestra costumbre de hacerlo a su alrededor. Se dio cuenta, y posiblemente reconoció su error; el caso es que se levantó y vino a sentarse en el centro de nuestro círculo, como si nada hubiera pasado. Una vez más, la tabaquera pasó de mano

en mano, junto con el papel de fumar, y las anécdotas volvieron a llenar nuestro tiempo de descanso. Luego reanudamos los ejercicios con la misma dureza de siempre.

Tenía el coronel Bolívar unas dotes docentes especiales y sus clases resultaban siempre amenas, lo que es difícil de conseguir cuando se trata de explicar el armamento y hacer que el alumno que se enfrenta por primera vez a él entienda cómo se consigue que un arma llegue a hacer fuego. Intentaba, siempre que había ocasión, que nos diéramos cuenta de que las armas pueden matar y que no hay que hacer muchas cosas para que esto suceda, por lo que toda precaución en su manejo es poca.

En las primeras clases teóricas sobre el mosquetón nos explicaba de una forma somera el funcionamiento combinado de éste. Aprovechaba entonces para introducir en la recámara una bala de fogueo, cargaba el arma y oprimía el gatillo. El resultado era fácil de prever: se producía el disparo. Éste resultaba tan inesperado como potente al tener lugar en un local cerrado; así que no es de extrañar que algún alumno apareciese escondido

debajo de la mesa sobre la que explicaba el armamento.

Terminaba la lección advirtiéndonos de que «hasta del palo de una escoba se puede escapar un tiro». Sobre este mismo tema, recuerdo cómo una vez un alumno le apuntó, de forma involuntaria, con su arma. El coronel Bolívar aprovechó este hecho para recalcar una vez más la necesidad de ser precavidos, y dirigiéndose a él le dijo: «Caballero, no me apunte; porque una vez vi enrollar un periódico, ¡y se le escapó un tiro!». Nos echamos a reír. Han pasado muchos años y todavía recordamos el chascarrillo.

Me gustaría destacar ahora una faceta entrañable del coronel Bolívar: el gran cariño que sentía por su familia. Fue un hijo ejemplar que, durante años, se desplazó cada día de Pontevedra a Bueu para acompañar a su padre, que había perdido la vista, y leerle los periódicos del día.

Todos los que le conocimos recordamos el especial amor que tenía a «la Piñeiro», como él siempre llamaba a Elisa, su mujer. Solía meterse con ella y recuerdo un encuentro que tuve con el matrimonio en la estación

de ferrocarril de Vigo. Nada más verme, me preguntó: «Sebas, ¿crees tú que la Piñeiro puede ser bisabuela?». Miré a Elisa, la vi la mar de joven y guapa y tuve que confesar que sólo la podía ver como una madre ya mayor o una abuela realmente joven. La verdad es que le faltaba algún tiempo para cumplir los sesenta años. Fue asimismo un padre excelente y este hecho lo acreditan sus hijos.

Cuando el coronel Bolívar cumplió los setenta años, la edad de retiro en aquel entonces, quisimos sus alumnos rendirle un homenaje lleno de cariño. Para ello nos desplazamos a Bueu desde Madrid en autobús. Nos reunimos cerca de cincuenta oficiales, desde un general a un capitán, de más de veinte promociones. Posiblemente fue ésta la primera vez en la historia de nuestro Cuerpo que se producía este hecho.

Desde estas páginas deseo elevar a Dios una oración por el alma de nuestro querido coronel don Santiago Bolívar Sequeiros, y pedir de una forma especial a nuestra Patrona, la Virgen del Carmen, que le acoja bajo su manto, como hijo muy devoto que fue de ella.



Sebastián CATALÁN PÉREZ-URQUIOLA
Coronel de Infantería de Marina

ESTACIÓN NAVAL DE LA GRAÑA



Orígenes de la villa de La Graña

LA primera mención del lugar en que se fundó La Graña se halla en un privilegio de Fernando II de 1158.

Con la Orden del Císter comenzaron las Granjas, que no eran otra cosa que ciertos territorios o cierta porción de bienes, separados y distantes del monasterio; y a cada uno de éstos enviaba el monasterio tres o cuatro religiosos, uno sacerdote y los demás legos o donados. Existen varias villas y aldeas en Galicia que se conocen con el nombre de Graña (del latín *grangiam*, «granja»); una de ellas es la del vecino monte de Brión, que se le denominaba Graña de Brión, haciendo referencia a la granja dependiente del monasterio de

Sobrado de los Monjes, situada en una altura o en la falda de la montaña de Brión.

La villa se hallaba en una ladera escarpada del monte de Brión que hacía frente al este de la bahía de Ferrol.

En 1733 se incorporó a la Corona, disponiéndose que para el gobierno de ambas villas, La Graña y Ferrol, hubiese un jefe militar. Desde entonces las villas de La Graña y Ferrol estuvieron siempre bajo una misma administración municipal, a excepción de un corto intervalo (1820-1823).

La historia más reciente de La Graña va unida a la potenciación de Ferrol como base naval. Actualmente es un barrio del Ayuntamiento.



Capitán de navío
José M. Heras Sánchez-Ocaña.
Nació en Ferrol el 6 de septiembre de 1945. Tomó posesión del mando el 30 de septiembre de 1998, en relevo del capitán de navío Santiago González-Llanos Galvache

Orígenes de la estación naval

ARSENAL DE LA GRAÑA

EN 1724 Felipe V, el primero de los Borbones españoles, divide el litoral de España en tres departamentos. El puerto de Ferrol es declarado en 1726 capital del Departamento Marítimo del Norte.

El 6 de octubre de ese mismo año se propuso el establecimiento del astillero de La Graña, que ofrecía mejores condiciones de las que hoy puedan apreciarse. Hasta 1728 no tuvo lugar la

delineación de un arsenal, siendo nombrado comisario don Zenón de Somodevilla, quien posteriormente sería marqués de la Ensenada. En esa época el arsenal experimentó un gran desarrollo.

En 1747 el nuevo rey Fernando VI mandó iniciar la construcción de un nuevo astillero en las riberas de Esteiro, para dar a la construcción naval toda la extensión que requería. Hasta 1756 estuvo ubicada en este pequeño

poblado la Escuela de Pilotos, fecha en que se trasladó a Ferrol pasando posteriormente a funciones de teneduría y almacén general. Carlos III impulsó las obras de construcción del Arsenal de Ferrol, empezando por la modernización de los castillos que fortificaban la ría; asimismo, se construyó un polvorín con su cuerpo de guardia, que debía servir a los castillos de la entrada de la ría, cedidos por el Ejército a la Armada en 1944.

ESTACIÓN NAVAL DE LA GRAÑA

CON la introducción de los torpedos durante las últimas décadas del siglo pasado, en la base iba a estar destacada una brigada torpedista, a la que en 1913 se agrega la antigua Estación Torpedista, y sólo con la Ley Miranda de 1915, que impulsó la creación de bases navales, va a perfilarse la base como la conocemos hoy en día.



ESCUELA DE MANIOBRA (EMANI)

AUNQUE inicialmente el enrolamiento de marineros se realizaba voluntariamente en las poblaciones costeras, la situación cambia a partir del siglo XVII. Aparece el sistema de inscripciones, y cuando la marinería se hace necesaria se recurre al sistema de levas. Esto hace que la única escuela de aprendizaje

fuera la de la propia experiencia personal.

Durante el siglo XIX fue abolido este sistema, pero hasta 1902 no se establece una Escuela de Aprendices de Marineros, primero a bordo de la corbeta *Villa de Bilbao* y posteriormente de la *Nautilus*, donde se realizarán los cursos, después de los cuales se embarcará en el

Galatea en viaje de prácticas. De 1936 a 1941 el *Galatea* fue sede del Cuartel de Instrucción de Marinería, año en que es creada la Escuela de Maniobra. Realizó su último viaje en 1959, quedando como pontón originariamente en el Arsenal de Ferrol.

El primer anteproyecto del edificio de la Escuela es de 1974, saliendo a subasta su

construcción en 1978, y es entregado el 15 de marzo de 1982, fecha en que se inician los trabajos de desarboladura del *Galatea* para trasladarlo a Sevilla como

museo. En 1990 comienzan a impartirse en la EMANI las aptitudes de Rastras y Señales integradas dentro de la especialidad de Maniobra y Navegación.

En 1985 se hace cargo la Escuela de Maniobra de la Oficina de la EVAF de la Zona Marítima, y en 1991 recibe la nueva denominación actual de EVACO.



Alumnas de los diferentes cursos.

ESCUELA DE APROVISIONAMIENTO Y SERVICIOS (EASA)

LA EASA se crea por Orden Ministerial núm. 632/17009/89 de 19 de septiembre de 1989.

Se dispone que el Centro de Instrucción del Servicio de Aprovisionamiento (CISA) situado en el Centro de Instrucción y Adiestramiento a flote (CIAF) en el arsenal de Cartagena, pase a denominarse Escuela de Aprovisionamiento

y Servicios (EASA), ampliándose sus misiones para impartir las enseñanzas necesarias para la formación del personal en las ramas de Administración y Servicios.

El 18 de septiembre de 1989 se establece que en la nueva EASA, que desempeñará sus funciones didácticas en la Estación Naval de La Graña, se impartirán las enseñanzas

homologadas para las dos ramas previstas de Cocina y Servicios, que entrarán en vigor con la Ley Reguladora del Régimen de Personal Militar Profesional.

El 7 de junio de 1990 se traslada la formación de Escribiente que anteriormente se impartía en la Escuela de Suboficiales a la EASA, dada su afinidad con la especialidad de Administración.

ESCUELAS Y ESTACIÓN NAVAL DE LA GRAÑA

FINALMENTE, el día 21 de julio de 1995 se culmina el proceso de integración de la Estación Naval, la Escuela de Maniobra y la Escuela de Aprovisionamiento y Servicios en una única dependencia que recibe la denominación de: Escuelas y Estación Naval de La Graña (ESANGRA).



Clase de inglés.

ALUMNOS

CURSOS	MNL	HAL	ADL	TOTALES ALUMNOS
AMETYP	116	93	165	374
ASP. CBO.	92	39	60	191
ASP. C.º 1.º	142	117	88	347
ESCALA BASICA	9	9	2	20
ESCALA MEDIA	2		5	7
TOTALES ALUMNOS	361	258	320	939

OTROS CURSOS	ALUMNOS
APTITUD APROVISIONAMIENTO PARA C.º 1.º S	20

	MNL	HAL	ADL	TOTALES ALUMNOS
HOMBRES	318	227	246	791
MUJERES	43	31	74	148
TOTALES ALUMNOS	361	258	320	939

Despedida del padre capellán



COMO apunte a este interesante reportaje sobre la Estación Naval de La Graña y escuelas en ella situadas, escribo estas líneas, entre otros motivos, porque es mi último destino en la Armada.

El 15 de octubre de 1998, después de treinta años (dos y medio en la reserva), dejo la querida diócesis castrense para incorporarme a una parroquia en mi diócesis de origen, Santiago de Compostela.

La Estación Naval de La Graña con sus tres Escuelas, a veces con cerca de mil alumnos jóvenes, chicos y chicas, es un campo extraordinario para un sacerdote.

El capellán puede realizar su labor espiritual y humana, que sólo depende de su celo y voluntad (la gracia la da el Señor), porque la dirección y los mandos son los mejores colaboradores, dando toda clase de facilidades.

Después de diez años enseñando ciencias en el Seminario de Santiago, di satisfacción a un anterior deseo de ejercer el apostolado en la Marina. Ingresé en el 68, y serví en diversos destinos: diez años y medio en los barcos, nueve en la Escuela Naval Militar, etc. Tal vez porque estuve siempre muy a gusto, y porque encontré todo tipo de facilidades y colaboración en los compañe-

ros sacerdotes y en toda la gran familia que es la Marina, tal vez, repito, se me pasó el tiempo tan rápido: «Euh fugaces labuntur anni...», que diría Horacio.

No puedo por menos que dar gracias constantes a Dios, y de culparme a mí sólo si no trabajé más por el Reino de los Cielos.

La Marina estará siempre en mi corazón y en mis oraciones.

José LADO RÍO



Pueden verse en el Museo piezas de artillería de gran interés: munición de diversos tipos, desde bolaños de piedra, bombas, palanquetas, etcétera.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

PODRÍA achacarse a la escasez de medios y a la falta de disponibilidad de un local adecuado, el considerable retraso (1856-1970) en la realización de los museos navales de las zonas marítimas, cuyos orígenes datan de la época de Isabel II, quien promulga un Real Decreto por el que se reorganiza el Museo Naval de Madrid, que había sido inaugurado en 1843, en cuyo artículo 3.º se dice:

«Se formarán en los tres Departamentos pequeños museos con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de la Corte y dependientes de él».

No obstante, tendría que pasar mucho tiempo hasta que este proyecto adquiriese visos de realidad. Será en 1970 cuando se comiencen las labores de acopio y catalogación de los objetos dispersos por las distintas dependencias de las Zonas Marítimas. Se puede decir que en el Museo de Ferrol comienza a principios de los años 70, quedando inaugurado en marzo de 1986.

El Museo Naval y la Biblioteca de la Zona Marítima del Cantábrico



Existe una variada cartografía y una gran colección de planchas de cobre del Instituto Hidrográfico (siglos XVIII y XIX), así como planos y maquetas del edificio del Arsenal.

EL MUSEO NAVAL

EL recién inaugurado Museo pudo acoger los restos recuperados en aquellas fechas de la fragata ferrolana *Santa María Magdalena*, consiguiéndose con ello un impulso importante para su instalación definitiva.

Se trata de un centro donde se guardan, conservan y exponen los objetos notables de la Armada, con la finalidad de mostrar y difundir su historia, así como fomentar la conciencia naval.

El edificio donde están instalados el Museo y la Biblioteca es el antiguo cuartel de presidiarios conocido como San Campio. Era un cuartel que funcionaría como parte integrante del gran proyecto de base naval. Fue Julián Sánchez Bort quien se encargó de proyectarlo en 1765.

Dividido en dos plantas, la baja acoge piezas e ilustraciones diversas, maquetas, cañones de hierro, mascarones, etcétera. En la Sala General de la planta alta se exponen los planos, maquetas y objetos relacionados con Ferrol. Asimismo se puede consultar un texto en el que se describe el proceso de construcción del Arsenal, además de una relación de todos los buques botados en los astilleros ferrolanos. Esta planta está dividida a su vez en: Sala General, Sala de Banderas, Camarote, Sala de Modelos, Sala de Navegación, Sala de Lectura e Investigación.



Escafandras, bombas de aire y trajes de buzo, llenan este interesante rincón dedicado al buceo.



Biblioteca y Sala de Investigación.

BIBLIOTECA

EL MUSEO HOY

LA Biblioteca de la Zona Marítima del Cantábrico, una de las más antiguas, fue creada en 1872 por el entonces capitán general del Departamento, Miguel Lobo y Malagamba, quien consiguió que se aprobara su creación.

Actualmente su fondo bibliográfico cuenta con más de 1.500 volúmenes editados antes del año 1800. Tiene 10.350 obras registradas en 17.000 volúmenes y 210 publicaciones periódicas en 3.593 volúmenes. Entre los libros más antiguos cabría destacar la *Historia General de España* de Juan de Mariana (1601), las *Siete Partidas* del rey Alfonso X el Sabio (1601) y *L'Argenis* de Jean Barcalay (1622).

LA Dirección del Museo y Biblioteca de la Zona Marítima del Cantábrico la ostenta un capitán de navío, auxiliado en sus funciones por una bibliotecaria titulada, dos suboficiales, dos funcionarias administrativas y dos marineros.

En la actualidad las visitas al Museo rebasan las 2.000 personas al año, y el número de investigadores que lo frecuentan a lo largo del mismo periodo se cifra en 750, aproximadamente.

En el Museo se realizan exposiciones temáticas de manera periódica, como la dedicada a Cuba y Filipinas en el momento presente; se efectúan restauraciones; se colabora asimismo

con otros centros en diferentes trabajos, etcétera.

Actualmente el Museo tiene previsto realizar una serie de obras de adaptación de salas para exponer los fondos pendientes de ubicación definitiva. A medio plazo se pretende acometer la recuperación del edificio de Herrerías, en cuyo proyecto se incluirá la renovación del edificio del actual Museo. Por último se espera poner a disposición de los visitantes la «Exposición de la Construcción Naval» como una sala más del Museo.

MUSEO NAVAL – ARSENAL MILITAR

15490 Ferrol Naval

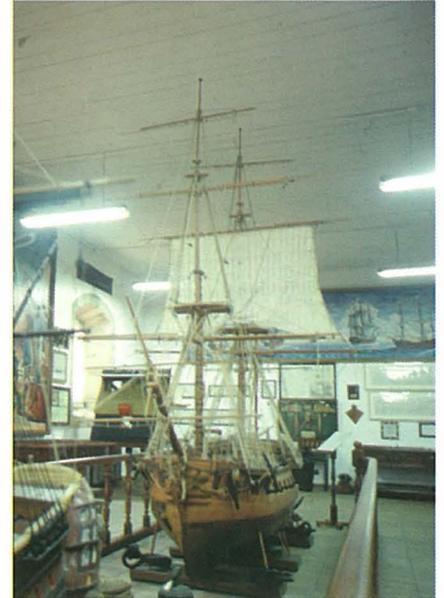
Teléf. 981 33 60 00, ext. 7076

BIBLIOTECA

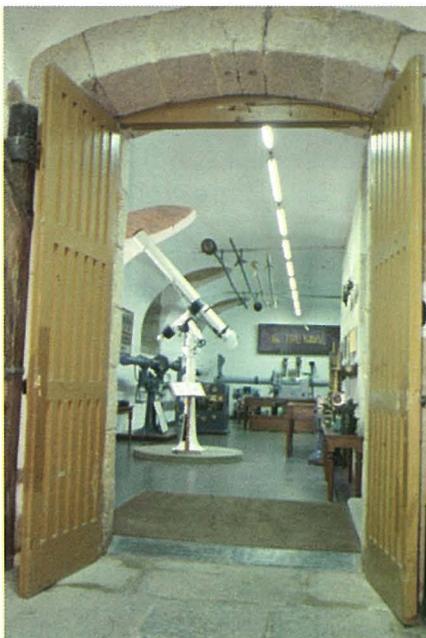
(Acceso por el Centro Cultural y Social de la Armada)

Cantón de Molins, s/n.

Teléf. 981 33 60 27



Modelos de buques de guerra. Se exponen, entre otros: buque escuela *Galatea*, fragata *Santa María Magdalena*, navío *San Carlos Real de España*, paquebote corsario, lancha cañonera *Sirius* y máquina de Samuel Hall, acorazado tipo España, crucero *Galicia*, dragaminas *Tambre*, corbeta *Diana* y buque logístico *Patiño*.



En la Sala de Tiro se exponen los elementos que conformaban la dirección de tiro de un buque de los años 1925-1945. Merece señalarse el anteojo de alza, telémetros de coincidencia y estereoscópio, inclinómetro y porra *racord*, reloj de distancias, etc., destacando un ejemplar del primer telémetro que tuvo la Armada.



Otra Salve Marinera

CUENTA el almirante Auñón que siendo teniente de navío, oficial del Estado Mayor de la Escuadra del Mediterráneo, a bordo de la fragata *Villa de Madrid* embarcada en ella la comisión de las Cortes Constituyentes, que iba a ofrecer la Corona de España a Don Amadeo de Saboya, al entrar en el puerto de Savona en la tarde del 29 de noviembre de 1870 «había una imagen de la Virgen de la Misericordia, alumbrada por la luz permanente de una lámpara, ante la cual los pescadores se detenían a implorar su protección, cuando salían al ejercicio de sus rudas faenas». A su pie se hallaba escrito el siguiente dístico (en italiano el original):

En la mar irritada y en la tormenta repentina, / te invocamos, nuestra benigna Estrella.

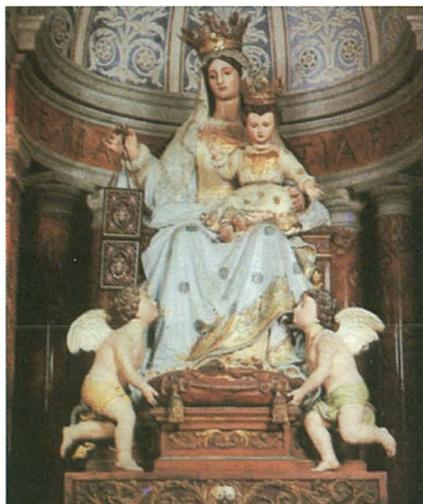
Años después, deseoso el marqués de Pilares de abundar en la imagen de sus recuerdos se dirige al alcalde de Savona, ingeniero Flaminio Becchi, quien en carta de 17 de febrero de 1916 le da respuesta, naturalmente en italiano, que tradujo doña Guillermina Kaden y Renzoni, esposa del auditor de la Armada don Guillermo García Parreño. De ella entresacamos la siguiente información:

La imagen de la Virgen es una estatua de Nuestra Señora de la Misericordia, Patrona de la Ciudad de Savona desde 1530, año en que, dice la tradición, se apareció a un campesino savonés llamado Antonio Botta... Está colocada en la fachada de la torre llamada de León Pancaldo, gran navegante savonés compañero de Magallanes... y es obra

del escultor genovés Filippo Parodi. Otras estatuas de la misma advocación fueron colocadas sobre las diferentes puertas de entrada y salida de la ciudad y una de ellas, la de la Puerta Villana, fue esculpida por Stephano Sormano, hermano de Juan Antonio Sormano, escultor de los papas Gregorio XII y Sixto V, pensionado luego y traído a España por Felipe II donde construyó, entre otras obras, la fuente de la Casa de Campo... Los marineros savoneses ya en aquella época tenían una lámpara encendida permanentemente, Nuestra Señora participaba de una cuarta parte de los beneficios de la pesca y las embarcaciones llevaban su nombre y una bandera blanca con franja azul.

Sigue diciendo el alcalde que no hay memoria de que al dístico mencionado le correspondiera música alguna, aunque en tiempos los sábados por la tarde el pueblo cantaba canciones populares a la Virgen frente a cada una de las imágenes mientras se trasladaba de un lugar a otro en los que ellas estaban colocadas.

A este respecto, el almirante, en una breve nota de gratitud por tan espléndida respuesta expresa



«el propósito de obtener de algún distinguido compositor español música adecuada al celebrado dístico que intentaré divulgar entre los marinos españoles». Se dirige al «ilustre compositor y oficial de Marina Don Manuel Manrique de Lara» quien «respondió a mi demanda con bondad y acierto... hábilmente vencida la dificultad de tratarse de una letra encerrada en dos versos» (añadamos nosotros que no eran menores otras dos, especialmente: texto extranjero y alcance popular).

Efectivamente, el *Canto para los marineros de Savona* de Manrique de Lara no puede reunir mayor sencillez y delicadeza, ni mejor expresividad. Escrito para voces sin acompañamiento instrumental, una jaculatoria de un minuto escaso de cantilena homofónica de estilo salmodiado con los melismas justos para ser luminosa y la uniformidad, proporción y caídas adecuadas para que sonara profunda, sentida y viril al mismo tiempo. Ternura, lirismo y reverencia tan propios del sentimiento meridional, Manrique de Lara estuvo muy bien a la altura del dístico tan conmemorado en la historia de la literatura italiana por pertenecer al mismo tiempo al latín y al italiano antiguo.

Auñón envió una copia al alcalde Becchi expresándole su deseo de que los marinos de Italia y de España se fundieran en este cántico mariano, letra de allá y música nuestra con sello suyo, de un español y marino. No sabemos si esta aspiración se cumplió y, en caso afirmativo, en qué extensión. De haber algún testimonio, oral o escrito, debe haber desaparecido o permanecer en el silencio de las cosas que pasan, muchas y tan deprisa.

Ramón CODINA BONET

Como continuación al capítulo I sobre el Arma Submarina, publicamos en esta ocasión las impresiones de algunos miembros de las dotaciones del S-61 *Delfín*, S-62 *Tonina*, S-64 *Narval* y el S-73 *Mistral*.



El Arma Submarina

(Continuación)

Impresiones del comandante del *Delfín*, capitán de corbeta José Luis Urcelay Verdugo

EL trabajo de la dotación de un submarino es un magnífico ejemplo de labor de equipo, en el que se comprueba día a día que el resultado final supera con creces la simple suma de los esfuerzos individuales de sus miembros. Los constantes ejercicios en simuladores y, sobre todo, los años de experiencia en estos buques, pasando progresivamente por diferentes destinos en los que se van ocupando puestos de creciente responsabilidad, hacen que todos conozcan al detalle el material que manejan y los procedimientos correspondientes, con una conciencia compartida de que todos podemos confiar nuestra seguridad personal al resto de la dotación.

En el caso del *Delfín*, la integración de todos en el equipo es

quizá más clara gracias a los veintiséis años de servicio del buque, a lo largo de los cuales se ha ido creando una solera muy peculiar. Todos los del *Delfín* estamos muy orgullosos de que, a su avanzada edad, el barco se encuentre mejor que nunca desde su entrada en servicio, y esto es posible gracias al esfuerzo cotidiano de cuantos han pasado por su dotación y a la renovación de equipos en las sucesivas grandes carenas.

Pero, al mismo tiempo, nos llena de ilusión el futuro que nos espera. Estamos seguros de que los submarinos que reemplazarán a los de la clase *Delfín*, mejorando notablemente sus cualidades operativas y las condiciones de vida a bordo, mantendrán las mismas características que han distinguido al personal de submarinos desde la creación de la

Flotilla en 1917 y, más atrás, a la dotación del submarino de Isaac Peral.

Las navegaciones prolongadas en un espacio tan reducido forjan el carácter del submarinista. Todos se sienten integrados en la dotación a los pocos días de su llegada a bordo. El silencio de las profundidades propicia la confianza, el respeto mutuo y el trato humano a todos los niveles, y esto es lo que hace posible que no sean sólo soportables, sino muy apetecibles, las salidas a la mar, compensando ampliamente las incomodidades de la vida a bordo.

Esta forma de ser y de desenvolverse profesionalmente nos hace fácilmente reconocibles como submarinistas cuando estamos destinados en otros buques o en destinos de tierra, y a todos nos enorgullece que así sea.

Impresiones del alférez de navío Fernando García Rodríguez

EL pertenecer a un arma de tanta tradición y prestigio como el Arma Submarina española es un orgullo para todos los que formamos parte de ella.

En mi opinión, cabe destacar los siguientes aspectos del hecho de ser submarinista:

1.— El buen conocimiento técnico y táctico que se adquiere durante el curso de especialidad, en el que se estudian en detalle las dos series de submarinos con que cuenta la Armada, así como todo aquello que sea necesario para poder montar guardias en la mar con seguridad y para poder reaccionar correctamente ante cualquier eventualidad.

2.— El compañerismo que existe entre todos los componentes de la Base, Escuela y Flotilla de Submarinos (la «familia submarinista»), obtenido como merecido fruto a las muchas horas de inmersión en espacios muy pequeños y sin apenas privacidad.

3.— La gran responsabilidad que tenemos todos los miembros de la dotación, ya que, en mayor o menor medida, por nuestras manos pasa la seguridad de todo el barco.

Por todo lo anterior, y una vez cumplida la misión encomendada y de regreso a la base, volvemos a disfrutar del bien más preciado a bordo: agua dulce sin restricciones y... una buena ducha.

En mi caso concreto, tengo la suerte de pertenecer a la dotación del submarino *Delfín*, el más antiguo de la Armada española, que tras veinticinco años de servicio sigue dando a la patria todo lo que sean capaces de extraerle las dotaciones que tan excelente rendimiento han obtenido, convirtiéndolo en un elemento emblemático de nuestra Flota.

Por último, debo citar unos versos, parte del Himno Submarinista, que creo resumen lo que es el sentir y el ser de los submarinistas españoles:

En ese tiempo tan dilatado
con tantas millas en inmersión,
viven contigo el compañerismo,
la disciplina y la vocación.

El «gran salto»

MI llegada a la Escuela de Submarinos en enero de 1988 estaba llena de ilusiones, sobre todo por conocer todo aquello que solamente había visto en películas como *Duelo en el Atlántico* o *El submarino*, en las que un puñado de hombres, empapados en sudor y con el alma en vilo, miraban hacia arriba cuando los sonidos procedentes de un sonar llegaban hasta el casco del sumergible, pero que disponían de un arma muy eficaz a la hora de seleccionar y hundir un blanco: la «invisibilidad».

Desde el año 1974 siempre había estado en buques de superficie y eran muchas las horas que llevaba frente a los sonares buscando ese eco que, cuando se nos confirmaba que provenía de un submarino, nos hacía sentirnos orgullosos de ser *sonaristas*. Pero ¡qué difícil era y cuántas horas infructuosas mirando las pantallas habían pasado! Por otro lado, hablaba con mis compañeros de especialidad embarcados en submarinos y me convencieron para dar el «gran salto», como si de un nadador desde lo alto de un trampolín se tratara.

En marzo de 1988 me dieron mi primer destino, en el cual toda-

vía permanezco: el submarino *Delfín* (S-61), el de más «solera» de los que disponemos actualmente en la Armada. Tuve la suerte de encontrar en él a unos compañeros que con toda clase de explicaciones me pusieron al día para, poco después, comenzar la andadura entre las aguas.

Lo primero que me llamó la atención es la gran profesionalidad de la gente: cómo identificaban la situación en la que debían estar cada una de las válvulas y demás artilugios de la cámara, así como su función concreta. Igualmente conocían todos los equipos, independientemente de la especialidad de cada cual: el electrónico manejaba el sonar, los hidrófonos; el sonarista el radar, el contramedidas, etc.

Otra cosa diferente fue el tema del alojamiento. Veía a mis compañeros encaramarse con sorprendente agilidad a sus camas, mientras que yo me tomé mi tiempo viendo dónde poner las manos para poder meterme en la mía. Una vez conseguido, observé que a cinco centímetros de mi nariz una válvula de color amarillo parecía mirarme y me decía «¿Qué?, ¿nuevo?». No me podía dar la vuelta, así que apenas podía conciliar el sueño. Cuando pasa-

ron dos o tres días ya conseguía dormir y después de una semana comencé a descansar.

Parece increíble que en un espacio tan reducido como, por ejemplo, la cámara de popa, se puedan desarrollar actividades tan diversas como ver la televisión, jugar al dominó, jugar a las cartas (ambas cosas incluso simultáneamente), leer, dormir o comer. Digo yo que se podría denominar «habitáculo multipropósito».

Conforme iban pasando los días, todo aquello que me resultaba difícil al principio empezó a no serlo tanto, y cada día que pasaba aprendía cosas nuevas.

La convivencia con mis compañeros resultó ser estupenda, y poco a poco empecé a darme cuenta que el «gran salto» había valido la pena.

Miguel Ángel PAGAN MARTÍNEZ
Brigada sonarista



El submarino y su... «gente»

SOY el cabo primero escribiente Vicente Val González y hace cinco años que pertenezco al Arma Submarina española. Ésta es la primera vez que escribo sobre submarinos, y me gustaría aprovechar la oportunidad que se me brinda para darles a conocer un poco más sobre la vida y actividades de los hombres que formamos una de las mejores unidades de la Armada.

Ni que decir tiene que la vida como submarinista no comienza para uno hasta que se le hace entrega del preciado diploma en el que se le acredita como tal. Pero, a partir de ese día, uno sabe que todo va a cambiar, y que por el hecho de obtener ese título se nos va a exigir mucho, ya que los submarinistas hemos presumido siempre de pertenecer a dotaciones de una alta preparación técnica y profesional. Esto tiene su razón de ser ya que, una vez embarcas definitivamente en un submarino, tanto de la serie Delfín como de la Galerna, pasas a formar parte de una unidad que requiere una buena cualificación

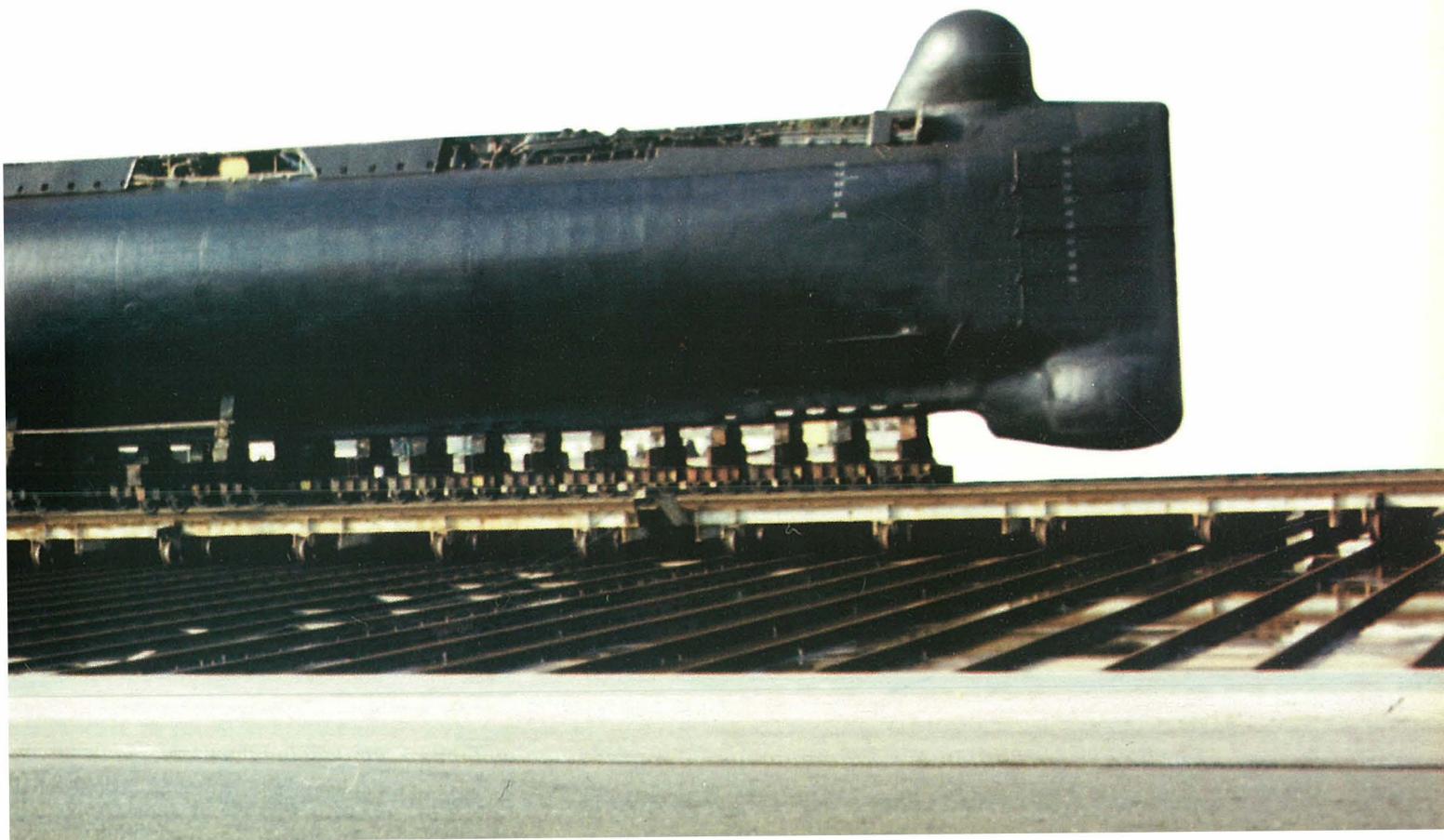
personal y la máxima dedicación individual. Esta filosofía te es inculcada desde el primer día que pones los pies en la Flotilla; en mi caso concreto, recuerdo la frase que me dijo nuestro suboficial de brigada el día en que nos entregaron los diplomas:

«Tú ya no eres escribiente, ante todo eres submarinista».

Esto se debe a que, a diferencia de los profesionales que se encuentran en buques de superficie, los cuales se centran más en el destino que desempeñan por su propia especialidad, nosotros debemos centrarnos por igual tanto en nuestro destino como, sobre todo durante la navegación, en el resto de las funciones que desempeñamos en el submarino. Sería improbable observar en una fragata al sonarista llevando los timones, a un escribiente manejando el radar, a un electrónico lanzando dispositivos antisonar y, ni que decir tiene, ver un oficial de guardia montando como serviola. Estos son una parte de los sacrifi-

cios y, a su vez, satisfacciones que lleva consigo el servicio en este tipo de buques, haciendo constar que todo ello forma parte de uno de los pilares en los que se apoya la eficacia de un submarino: en «gente» adiestrada en varios puestos; esa buena gente que formamos toda la dotación, desde el comandante hasta el último marinero; gente que profesamos dedicación al Arma Submarina.

Vicente VAL GONZÁLEZ
Cabo primero escribiente





Submarino *TONINA* (S-62)

Impresiones del comandante del *Tonina*, capitán de corbeta Manuel Ferreiro Sánchez

MI vida como submarinista se ha ido fraguando poco a poco con el tiempo. Han sido una serie de etapas llenas de trabajo, ilusión y entusiasmo, que se han visto culminadas con el mando.

Recuerdo con verdadero cariño el día que me enteré de que había sido admitido para realizar el curso de submarinos: supuso para mí el logro de un sueño casi equivalente a mi ingreso en la Escuela Naval Militar (ENM), porque ya en aquellos momentos, mis pensamientos de futuro se habían orientado hacia estos buques como la meta más apreciada al salir de la ENM. Por fin me hallaba en el camino que me llevaría a conocer de primera mano todas las historias que de pequeño me contaba mi padre —viejo submarinista— sobre la camaradería y el trabajo a bordo, y a las que yo, con mi fantasía de niño, les daba forma.

Evidentemente, en aquellos momentos no pensaba que algún día tendría en mis manos y, por qué no decirlo, en mi corazón, el mando de un submarino. ¡Pero ese era aún un sueño muy lejano!

Con el transcurso del tiempo la meta de mis aspiraciones se fue elevando y el objetivo del mando se convirtió en algo imprescindible en la culminación de mi carrera submarinista. Pronto me di cuenta de que, por razones de edad y número de submarinos, existían bastantes posibilidades de quedarme apartado de la lista de los elegidos cuando llegase mi hora. La situación era que, para llegar a ser comandante de submarinos, no bastaba con el expediente personal: también contaba el límite de los cuarenta y tres años, cifra que inexorablemente ves acercarse con gran preocupación y sufrimiento;

no obstante, no me desalenté en ningún momento, porque la satisfacción del trabajo diario merecía la pena.

Finalmente, gracias a la Virgen del Carmen, nuestra gran aliada, pude ver cumplido mi deseo con el mando del submarino de mis sueños: el incansable *Tonina*, que de nuevo soportaba los empujes de otro comandante en su ya larga y pródiga existencia.

Hasta el momento actual, en el que nuestro submarino se encuentra comenzando su cuarta gran carena, muchas han sido las satisfacciones que he recibido del buen hacer de los profesionales que lo forman, magníficos suboficiales, cabos y marineros que, con su gran espíritu de camaradería y sacrificio, a la vez que de grandes conocimientos de la plataforma que manejan, hacen que el día a día de nuestros submarinos en la mar sean los momentos más apreciados de su comandante.

Recuerdo mi primera navegación... Fue camino del golfo de Cádiz para participar en un ejercicio Alfex. En aquellos momentos sentía un gran orgullo por mandar a todos aquellos hombres, disciplinados y sabedores de su oficio,

que iban a posibilitar que me realizara como comandante en mi toma de decisiones. Para ellos imagino que sería una de tantas navegaciones rutinarias, pero, para mí, la gran prueba y el primer sabor del mando.

Fue una navegación sin complicaciones y todo salió con exactitud según se había programado. El equipo estaba formado y sólo me preocupaba la idea de si estaría a la altura del anterior comandante que los había homogeneizado como grupo. Así pues, en esta navegación no experimenté la «soledad del mando» como cabría esperar y, curiosamente, tampoco con el transcurso del tiempo tuve esa sensación, debido al apoyo de los magníficos profesionales que existen en submarinos, que hacen que el comandante se encuentre arropado la mayoría de las veces en la resolución de los problemas que se le puedan presentar.

Ahora que prácticamente he visto cumplido mi sueño más ansiado, me doy cuenta de que, si no hubiera sido el comandante del *Tonina*, habría tenido una gran incógnita en mi vida profesional y perdido una de mis mejores experiencias.



Impresiones del capitán de máquinas del *Tonina*

MI unión con la mar ha sido permanente: siempre he vivido en puerto de mar y desde niño quise ser marino.

Mi primer contacto profesional con la mar lo realicé como alumno de máquinas de la Marina mercante, a bordo de cargueros y buques de pasaje. Ya como oficial de máquinas embarqué durante doce años en petroleros, exceptuando el paréntesis de dieciocho meses del servicio militar, que realicé como alférez de máquinas a bordo del destructor *Lángara*.

En el año 1989 ingresé como teniente de máquinas de la reserva naval activa, comenzando de esta forma mi andadura profesional en

la Armada, sirviendo a continuación en unidades de superficie como el T/A *Castilla* y P/C *Villaamil*.

En el año 1993 decidí hacer el curso de especialidad en submarinos, descubriendo la complejidad de este tipo de buques, así como la gran preparación técnica que se exige a sus dotaciones. Tras finalizar el curso, pasé destinado al submarino *Mistral* (S-73) como segundo de máquinas, despertándose allí una relación apasionada con el Arma Submarina, en cuyos buques se hermanan las dotaciones, dando cada uno lo mejor de sí mismo en un clima de perfecta armonía.

Actualmente desempeño el

destino de jefe de máquinas a bordo del submarino *Tonina* (S-62). Este buque va a iniciar próximamente su cuarta gran carena, tras permanecer seis años operativo, durante los que se han realizado todas las comisiones encomendadas. Nuestra misión por tanto debe centrarse, en la actualidad, en conseguir que el buque finalice las obras de gran carena en las mejores condiciones posibles, para así poder afrontar con éxito su próximo período operativo.

Urbano PORTELA MILLÁN
Capitán de máquinas

Impresiones del brigada de máquinas del *Tonina*

SOY miembro de la gran familia del Arma Submarina, componente de la dotación del submarino *Tonina* (S-62) y quiero con estas palabras expresar mi sentir, así como relatar la convivencia, las inquietudes, el sentimiento y el estado de ánimo personal durante la permanencia a bordo durante un período de navegación.

Las características especiales de este buque, debido a sus reducidas dimensiones, nos someten a una estrecha convivencia, encarecen tanto nuestra intimidad como los movimientos personales. Esta circunstancia nos obliga a desarrollar, de algún modo, tanto el instinto de comprensión como la tolerancia en el trato personal.

Lo anterior se hace extensible a cualquier habitáculo del buque, ya sea de trabajo como de relajación personal. No menciono el descanso porque creo que siempre

está en el subconsciente la posible, si cabe, intranquilidad de que esta burbuja flotante en la que habitamos, en algún momento determinado nos pudiera hacer pasar un momento ingrato de emoción.

En cuanto a la vida en nuestras cámaras, allí ejecutamos múltiples funciones que comprenden desde comer y tomar algún refrigerio, hasta dormir. Estas dos funciones son un poco incompatibles, ya que en la mayoría de las ocasiones, y debido a la falta de espacio, nos vemos obligados siempre a las mismas estrechas evoluciones.

Por todo ello, alguna que otra vez, más de uno solemos deleitarnos hasta el último momento en la litera, como queriendo encontrar la postura, nunca jamás encontrada, más cómoda para el sueño. Mientras tanto, las mesas se encuentran listas para ser servidas, con los comensales de ese turno sentados,

cuando de repente aparece el supuesto soñador evolucionando de la superficie del colchón moviendo las sábanas y el saco de dormir.

En general, la mayor parte del tiempo de ocio la dotación lo emplea en la lectura, ya que el buque dispone de una biblioteca bastante amplia y también en ver videos.

Siempre se anhela la llegada del buque a puerto para poder andar y estirar el cuerpo.

Resumiendo, la convivencia de la dotación a bordo es tolerante, flexible y comprensiva, donde el roce y la intimidad personal son factores determinantes de nuestro carácter junto al sentido común y el buen humor.

Joaquín P. MIRAS MARTÍNEZ
Brigada de máquinas

Impresiones del cabo primero de Alimentación y Hostelería del *Tonina*, Raúl Luaces Pozo

CUANDO el 19 de enero de 1987 me incorporé a la Armada en el CIM de Ferrol como voluntario especialista, y después de pasar por fragatas, patrulleros y dragaminas, todos ellos unidades de superficie y muy *marineras*, me propuse un nuevo reto: la posibilidad de unirme al Arma Submarina, algo para lo cual creía no estar preparado y mucho menos cualificado, pero que me llamaba poderosamente la atención desde mi ingreso en la Armada.

En enero del año 94 me incorporé a la Escuela de Submarinos para efectuar la fase teórica y comenzar así una nueva etapa de

mi vida como militar. Esta fase me pareció muy fructífera ya que, aparte de la enseñanza propia de equipos e instalaciones del submarino, te enseñan a convivir a bordo, tarea que no es nada fácil.

Al principio estaba un tanto preocupado pensando si sería capaz de meterme en un submarino; pero conforme iba adquiriendo conocimientos y conociendo a miembros de la «familia» del Arma Submarina, más ganas me entraban de incorporarme a la Flotilla de Submarinos.

Y llegó el momento de embarcar una vez finalizada la fase teórica. Durante cuatro meses

estuve embarcado como alumno en el *Tonina* (S-62). Mi bautismo como submarinista duró cincuenta y dos días (ejercicio Bost en aguas de Inglaterra). Fue muy grato observar cómo 60 miembros de una dotación se apiñaban como una gran familia (y realmente nos apiñábamos, dado el espacio que teníamos). En julio de ese mismo año me incorporé definitivamente a la Flotilla de Submarinos, concretamente en el *Tonina*. Hoy en día sigo embarcado en este submarino y, si la Virgen del Carmen quiere, seguiré llevando el distintivo del Arma Submarina con orgullo y profesionalidad.



Impresiones del comandante del submarino *Narval*

HA transcurrido más de un año de mi mando del submarino *Narval* y me encuentro, por desgracia, en la cuenta atrás no solo del mando sino de la pertenencia al Arma Submarina, lo que me da pie a efectuar una revisión de mi permanencia en ella.

Ingresé en submarinos por tradición y por vocación, como tantos otros; al existir una tradición, es fácil que surja la vocación, ya que se conocen los submarinos y el ambiente que los rodea, en mi caso además influyeron mucho las lecturas de las hazañas de los submarinistas alemanes y americanos, y decidí que yo también sería uno de ellos.

Así vine a Cartagena hace ahora quince años y después de

superar la especialidad me convertí en submarinista, embarque de prácticas y luego definitivamente en el submarino *Siroco*, un moderno submarino aún, al mando de su primer comandante, y al pasar por todos los servicios de a bordo aprendí mucho de excelentes oficiales; durante dos años participamos en numerosas operaciones y ejercicios, y al principio de este período sucedió la infortunada colisión del *Siroco* con el destructor *A. Valdés* o viceversa: aquella experiencia, lejos de desanimar a nadie, contribuyó a unir más a la dotación.

Después de realizar la segunda especialidad, embarqué, cambiando de clase, en el *Delfín*; ¡qué diferente es el espíritu de estos pequeños submarinos! Durante el

año y tres meses que permanecí a bordo, hasta su entrada en gran carena, navegué mucho, 160 días de mar, visité por primera vez en submarinos puertos extranjeros y asumí mayores responsabilidades: jefe de operaciones.

A continuación embarqué en el *Narval* diez meses, donde siguió la tónica de navegaciones, 141 días, puertos extranjeros y responsabilidades: por ausencia, ¡hasta de segundo comandante!

Después del mando de teniente de navío embarqué, primero de comisión en el Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos y a continuación como segundo comandante en el *Siroco*. Qué casualidad; allí me encontré varias sorpresas: la primera fue comprobar que prácticamente



todos los suboficiales y muchos de los cabos primeros antiguos eran los mismos con los que había coincidido seis años antes; la segunda fue que se había roto el maleficio del *Siroco* con los puertos extranjeros, y así pudimos ser el primer submarino español en participar en la operación Sharp-Guard en la antigua Yugoslavia, y esto después de unos ejercicios Dog-Fish en aguas de Sicilia, por lo que efectuamos lo que yo creo fue uno de los mayores destacamentos de un submarino —tres meses— fuera de su base.

Del *Siroco* pasé a la Escuela de Submarinos, ¡qué gratificante es enseñar a jóvenes oficiales! y sobre todo cuando se enseña sobre cosas que se aman y se saben. Durante este período, dos años, colaboré en la calificación operativa para el combate de cinco submarinos, y embarqué

con los oficiales alumnos en otro más, por lo que pude observar y apreciar el trabajo de la mayoría de los submarinistas de esta Flotilla, de marinero a comandante, y así reafirmarme en un hecho por todos conocido: que el primer valor de esta Flotilla son los hombres que la componen, magnífico plantel de profesionales que saben lo que hacen y lo hacen bien, a pesar del medio donde desarrollan su trabajo.

Y, ya para finalizar, en enero de 1998, tuve la suerte de ser nombrado comandante del submarino *Narval*. El funcionamiento de un submarino es una labor de equipo; así genéricamente dicho es el de cualquier unidad, pero la particularidad en submarinos es que el comandante participa mucho más en el funcionamiento de éste: es el oficial atacante en zafarrancho

de combate, y cuando no es el caso, debido a las cortas distancias a bordo, el comandante siempre está en lo que se está haciendo, siente el submarino en todo momento y con todos los sentidos.

El mando en un submarino es de los más completos que puede ofrecer la Armada, por su responsabilidad y autonomía, que se siente en la mar, donde están Dios y el comandante, y con la constante implicación de la seguridad. Pero este ejercicio del mando se simplifica mucho cuando descansa sobre estupendos profesionales, como los que existen a bordo de nuestros submarinos.

Luis SÁNCHEZ GARCÍA DE LEONARDO
Capitán de corbeta



Submarino NARVAL (S-64)

Impresiones del alférez de navío Manuel Palacios Castro, submarino *Narval*

EMBARCAR en la Flotilla de Submarinos me proporciona la oportunidad de acceder a un destino operativo de la Flota.

La navegación en inmersión es diferente. Conseguir cazar al enemigo sin ser detectado, las colaboraciones con aviones, infiltración de comandos y las diversas misiones del submarino hacen este tipo de navegación inigualable y fascinante.

En el plano humano la vida sin duda es dura. Al embarcar, aunque ya te has hecho a la idea de las estrecheces, te invade el sentimiento de que estás estorbando, ya que todo el personal

pasa y cruza en todo momento y por todas partes. Además de la escasez de espacio vital, la cama caliente, la falta de agua, los peculiares olores, la desconexión con el exterior y la falta de intimidad contribuyen a la citada dureza.

Todas estas penurias rápidamente se convierten en rutina y se ven ampliamente compensadas por las peculiares características del trato: la estrecha relación entre toda la dotación y la dependencia entre todos, donde la sensación de trabajar en equipo es constante.

Esta peculiar forma de vida permite valorar pequeñas cosas

que en otros casos se consideran accesorias. En el submarino las horas de la comida y de la película de vídeo son de vital importancia y la correcta elección de menús y películas contribuye al buen ambiente a bordo. Asimismo la llegada a Cartagena siempre proporciona satisfacciones: disfrutar de nuevo de la familia, de la ducha y del hogar más «amplio» en cada arribada.

Manuel PALACIOS CASTRO

Alférez de navío.

Escala media del Cuerpo General

Impresiones de un submarinista...

Las del brigada electricista de la escala básica del Cuerpo de Especialistas de la Armada don Antonio Manzanares Moya, que lleva navegando en unidades submarinas desde el año 1978

LA vida en un submarino no es comparable a casi nada dentro de la Armada, ni fuera de ésta; por ello, para la mejor comprensión del lector, lo mejor será relatar brevemente una patrulla no muy larga:

Una patrulla pequeña puede durar unos 12 o 15 días, en un submarino donde casi nadie tiene cama propia, sino que se duerme a *cama caliente*, es decir, dos camas para cada tres personas y donde la estrechez del medio, que es ya pequeña para un hombre de talla media, puede crispar los nervios al más pintado.

Comenzando nuestra patrulla podríamos decir que los dos o tres primeros días el personal se siente muy encerrado, lo cual nos lleva a que cualquier mínimo comentario de una persona saque de sus casillas a varios de nosotros y se llegue a pequeñas discusiones que normalmente no tienen trascendencia, pero claro, estando fuera de aquí esto no ocurriría.

Continuando con nuestro viaje, los siguientes días pasan familiarmente llenos probablemente de mucha monotonía, donde las pocas distracciones son algunos

juegos, la lectura y por supuesto la película de vídeo diaria.

El final de nuestra travesía nos lleva a que vuelve a ocurrir lo mismo que los dos o tres primeros días, para llegar al último día donde la mayoría de la dotación aclara sus diferencias para llegar a puerto lo más contentos posible y esperar la próxima singladura.

Nota: un submarino tiene 58 m de eslora total y una dotación de 58 hombres.

Impresiones del cabo primero de Armas Submarinas José Antonio Miñano Almagro

EL Arma Submarina es uno de los destinos más respetados y admirados por la Armada; siempre le he tenido admiración, sobre todo a aquellas personas que la integran, que son dignas de admirar y de respetar.

po destinado en estas unidades y, la verdad, es que puedo compartir con ustedes esas experiencias, hechas realidad una vez vividas por mí.

Los submarinos son unidades totalmente diferentes a cualquier unidad de superficie: por suerte



De pequeño he estado vinculado un poquito a la vida militar por familiares y por muy buenas amistades que me rodeaban. Algunas de ellas estaban vinculadas al Arma Submarina: me contaban muchas cosas difíciles de creer, tanto por la dureza de las navegaciones, como por el buen compañerismo que rodea a la gente.

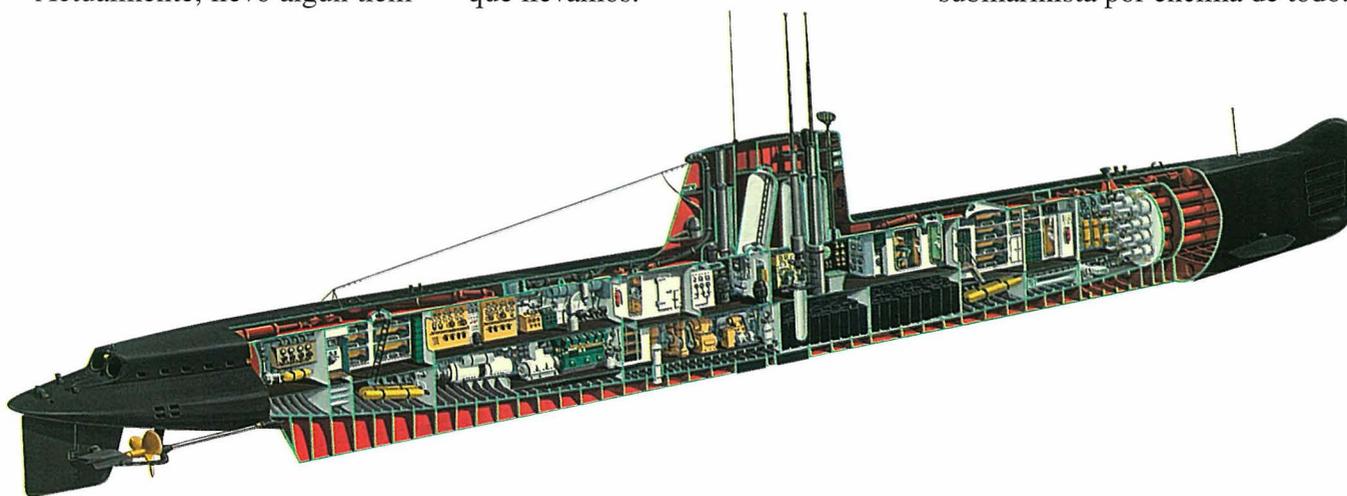
Actualmente, llevo algún tiem-

las puedo comparar, ya que estuve destinado en ambas.

Una de las diferencias importantes, en relación con otras unidades, es la psicología y el adiestramiento que cualquier submarinista tiene que aguantar, sobre todo en la mar, ya que las navegaciones son duras, tanto por las condiciones de habitabilidad, como por el ritmo de navegación que llevamos.

Son navegaciones (para que se hagan una pequeña idea) de 10-15 días, totalmente aislados del exterior y en condiciones en las que la psicología y el adiestramiento del personal son las que ayudan para poder aguantarlas, ya que prácticamente no se descansa nada; otra cosa que cabe destacar en la vida de un submarinista es que la habitabilidad es bastante dura, porque hay muy poco espacio para mucha gente: hablamos, para que se hagan una pequeña idea, de 58 metros de eslora para tan sólo 55 personas, o sea, un espacio muy reducido para tanta gente, pero, como dije anteriormente, gracias al adiestramiento y al compañerismo de la gente se pueden hacer más o menos aceptables esas condiciones porque, nunca mejor dicho, la dotación de un submarino es como una gran piña en la que nadie puede salirse de ella: todos dependemos de todos, incluso para compartir cama, ya que en los submarinos tipo Daphne se va *a cama caliente*.

Ya sólo me queda por destacar como submarinista, la profesionalidad de todas aquellas personas que integran el Arma Submarina, por su lealtad y disciplina, porque gracias a todo ese conjunto de personas prevalece el honor del submarinista por encima de todo.



Impresiones del marinero profesional mecánico Emilio Parente Guedes, 12.^a promoción de marinería profesional

PODRÍA empezar hablando de cómo llegué a la Flotilla de Submarinos, pero lo que realmente me gustaría transmitir es la forma de vida en un submarino, tanto en la mar como en el puerto:

En puerto la vida es muy sencilla. Todo consiste en mantener el barco en buenas condiciones, reparar pequeños desperfectos que se hayan ocasionado en la mar, etc. Pocas cosas más se pueden decir de la vida en puerto en la Flotilla de Submarinos. Ahora bien, cuando salimos a la mar la vida cambia completamente.

Se podría empezar diciendo que en la mar un barco de estas características requiere un trabajo constante en cuanto a los destinos y una convivencia muy directa y estrecha. El barco es de dimensio-

nes muy reducidas, por lo cual el contacto con todos sus miembros es casi el de una familia: se podría decir que todos formamos un gran equipo, el cual hace que este submarino navegue con armonía y profesionalidad.

Navegar en la mar realmente es duro, y más cuando se navega con 200 metros de agua por encima, en un submarino de 24 años y con 56 personas a bordo. En momentos como éste es cuando surge ese gran compañerismo que se respira en su interior. Esto es una de las cosas que más me impresionaron, ¿cómo pueden convivir tanta gente en un barco tan reducido durante largos períodos de tiempo? La respuesta es clara: todos debemos aportar algo de nuestra parte para poder sobrellevar la navegación. Yo, poco a poco, fui entrando en la pequeña

«familia *Narval*», aportando ese algo que todo el mundo aporta.

Navegando hay dos momentos a lo largo del día: el del trabajo y el del descanso. Cuando nos toca descansar, descansamos en la proa que es como nuestro «cuartelillo». Aquí se puede ver la tele, escuchar música, hablar con un compañero sobre el transcurso de la navegación, jugar a las cartas, etcétera. También se come y se duerme. Dormir, dormimos en «cama caliente» que significa que uno se levanta y otro se acuesta en la misma cama. En la cámara de proa la gente se ríe, cuenta sus aventuras y anécdotas, en fin, se olvidan por un momento de la navegación.

En los momentos de trabajo la gente se convierte en auténticos profesionales. Aquí la dureza de las condiciones contribuye a unir al equipo y se comprueba qué verdad es que quienes soportan las más duras condiciones son quienes más apasionadamente viven su trabajo. Cada persona sabe a la perfección su destino porque en segundos se puede tomar una decisión en la cual ponemos en juego la vida de la tripulación y la del buque. Este buque, por suerte, está lleno de profesionales, los cuales nos hacen sentir, a los más nuevos, muy seguros y cómodos.

Para mi la vida submarina es un motivo de orgullo. Todo el mundo debería sentirse orgulloso de pertenecer a uno de los cuerpos de élite del Ejército español, que es el Arma Submarina.

Con esto termino invitando a todos aquellos marineros que puedan venir a la Flotilla de Submarinos que lo hagan, porque el estar embarcado en un submarino es una experiencia única en la vida y nada comparable con un barco de superficie.





Submarino *MISTRAL* (S-73)

Impresiones del comandante del submarino *Mistral*, capitán de corbeta Federico de la Puente Maroto

INGRESÉ en el Arma Submarina sin conocer realmente lo que me iba a encontrar, eligiendo una de las posibilidades que me brindaba la Armada entre las diferentes opciones que se me presentaban, después de tres años de destinos en la Fuerza de Superficie. Así comencé a cultivar lo que en poco tiempo

llegó a convertirse en una auténtica *vocación submarinista*, vocación que en estos momentos tengo la suerte de desempeñar en lo que siempre consideré mi máxima ambición dentro del Arma: mandar un submarino.

¿Por qué nace esta vocación? Hay muchos motivos, pero entre

los más importantes podría destacar los siguientes:

— La ilusión y el orgullo recibido de todos los que nos han precedido en el Arma y enseñado a sentirnos y ser buenos submarinistas. Ellos han sido, sin duda, los verdaderos artífices de la transmisión de ese *espíritu de*

Cuerpo, que nos hace sentirnos orgullosos de lo que somos y desempeñar con valentía e ilusión nuestras tareas, incluso en los momentos difíciles.

— La peculiar convivencia entre todos (sin distinguir categorías) que exige el reducido espacio donde trabajamos. Ello nos permite conocer más directamente los problemas personales de cada uno y, de alguna forma, profundizar más en el conocimiento de las personas, lo que se traduce en un mayor rendimiento del *equipo* que forma la dotación del submarino y el personal que nos apoya en la Base. En una palabra: *compañerismo*, que destaca entre todos sin distinguir categorías y cuya práctica ayuda a cultivar las principales virtudes militares (honor, valor, lealtad y disciplina).

— La especial forma de hacer la guerra en el mar: atacar sin ser visto. El submarino es un arma peligrosísima y con altísimas posibilidades de éxito, si es capaz de mantener su discreción.

Además está su capacidad para mantener el dominio de un amplio espacio marítimo durante tiempo prolongado (más de un mes) sin necesitar apoyo ninguno, y ejecutar las misiones que el Mando le encomienda, bien antes de salir a la mar o bien a través de la radio-difusión especial de submarinos.

— El sentirte integrado en una fuerza con alto poder de disuasión, que supone para España la disponibilidad de submarinos operativos y listos para el combate en cualquier lugar y circunstancia, tanto en tiempos de paz como en épocas de crisis o de guerra.

— Poder tener en tus manos la versatilidad e independencia del submarino, capaz de llevar a cabo múltiples misiones (patrullas, reconocimientos de zonas, operaciones especiales, etc.), manteniendo siempre su máximo grado de capacidad operativa.

Todas estas razones y la suerte de estar en estos momentos al frente del mejor grupo de hombres, me hacen sentirme orgulloso de pertenecer al Arma Submarina, afrontando con responsabilidad y lealtad las misiones que se nos encomiendan, poniendo como norte de nuestras acciones el más exacto cumplimiento del deber y tratando de no defraudar la confianza de nuestros jefes al permitirme estar al frente de la mejor unidad de combate de nuestra Armada.

La vida a bordo del submarino *Mistral* (S-73)

COMO suboficial del submarino *Mistral* me enorgullezco de pertenecer a la «familia submarinista», donde la amistad, camaradería y profesionalidad forman lazos profundos entre los componentes que formamos esta gran familia.

Mucha gente del ámbito no militar desconoce que España cuenta con una Base, Escuela y Flotilla de Submarinos. Al comentarlo con familiares y amigos, todos preguntan lo mismo: «¿Veis muchos peces por las ventanillas?», lo cual resulta gracioso y desconcertante: la idea que tiene la gente de un submarino es la de la película *20.000 leguas de viaje submarino*, pero al explicarles que esa película dista mucho de la realidad, se extrañan.

Otros, cuando vienen a visitar un submarino, piensan que no

estamos bien de la cabeza al ver y oír cómo es un submarino y la vida que llevamos a bordo, no comprendiendo muchas veces las restricciones que sufrimos, como el espacio en el que tenemos que vivir al ser sesenta personas, el no poder fumar salvo en circunstancias específicas, no poder ver la luz del sol durante largos períodos de tiempo, restricciones de ducha y agua, los servicios, etc.

Mi experiencia personal es corta como suboficial submarinista al llevar tan sólo nueve meses en mi nuevo destino, pero puedo seguir observando la diferencia que existe con respecto a un barco de superficie, donde las relaciones son sólo en gran parte laborales y no hay tanta unidad. Bajo mi punto de vista un submarino es como un reloj suizo, en el que las personas son las piezas y ruedas que hacen que funcione el conjunto con esa precisión carac-

terística, de modo que lo que haga una de ellas repercute en el resto poniendo la vida común en manos de todos.

En el ámbito operativo cabe destacar las operaciones que puede realizar un submarino al ser un arma discreta y silenciosa, poniendo siempre en jaque al resto de las unidades navales, ya que se necesita un contingente numeroso para poner en apuros a un solo submarino.

Exhorto a mis compañeros a que se animen y entren a formar parte de esta familia tan peculiar; las cosas no hay que verlas desde un solo punto de vista, el que nosotros ofrecemos es muy diferente y atractivo.

Raúl POVES MARTÍNEZ
Sargento Erb.

Impresiones del cabo primero José R. Fernández Rada

DESPUÉS de un año en el S-73 *Mistral* creo que no se podría hablar del Arma Submarina sin destacar previamente dos conceptos: discreción y compañerismo.

Pienso que el primer término nos da la razón de la existencia del arma submarina en todos los ejércitos importantes de hoy. Debido a esta característica el submarino se convierte en un arma muy versátil. Las misiones de este tipo de buques pueden ir desde un reconocimiento de costa, una misión de inteligencia, un desembarco de buceadores cerca de costa, hasta el ataque a un buque insignia o blanco concreto, pasando de forma sutil y silenciosa tras ese muro de escoltas que seguramente sería un paso

imposible para cualquier barco de superficie.

Todo esto se consigue gracias a esa mezcla de tecnología del buque y profesionalidad de las dotaciones. En el apartado de tecnología hay que destacar la existencia de equipos muy modernos, con grandes perspectivas operacionales, y equipos más antiguos, los cuales han demostrado en el transcurso de los años su imprescindible fiabilidad y garantía. Cuando hablo de profesionalidad me refiero a que sin desmerecer las dotaciones de otros buques y debido al peligro añadido que supone una navegación submarina, la responsabilidad de cada miembro de la dotación de un submarino es mayor, lo que supone que cada uno pongamos un poco más de nuestra parte para apren-

der y alcanzar la experiencia exigida para el buen funcionamiento del buque.

Cambiando de tema, quiero hacer especial hincapié en la importancia del ya conocido compañerismo del submarinista. La verdad es que aunque, suene a tópico, si no fuese por el buen trato entre la gente y sobre todo por el gran nivel de comprensión, la estancia en este tipo de buques sería poco menos que imposible (aquí no puedes salir a fumar un cigarro a toldilla cuando las cosas no van del todo bien). Creo que dentro de estos buques suplimos la falta de habitabilidad con «buen rollo» y camaradería y tengo que destacar que una vez que has sido dotación de un submarino has dejado de ser marinero para convertirte en submarinista.

Impresiones del marinero (militar de empleo) Francisco José Bernal Preciado

LA vida a bordo de un submarino es bastante distinta a la vida en un buque de superficie, ya que sus pequeñas dimensiones reducen la comodidad. Por otro lado este mismo hecho hace que se exalte el compañerismo, ya que se produce una relación más directa entre los distintos estamentos de la dotación, al igual que la estancia en un submarino permite trabajar realmente en tareas directamente relacionadas con la especialidad correspondiente.

Por otro lado, la vida en puerto no se realiza a bordo del buque fuera del horario de trabajos, ya que los alojamientos están situados en un edificio en la Base, al igual que la línea de comedor y otros servicios.





EL BUQUE ESCUELA *Juan Sebastián de Elcano* EN EL XACOBEO 99

Concentración de grandes veleros en los muelles ferrolanos durante los días 24 al 29 de junio, en respuesta a la invitación de las autoridades gallegas, que desean fomentar las rutas atlánticas del Camino de Santiago.

EL LXX Crucero de Instrucción de nuestro buque escuela, se ha visto interrumpido por una invitación a la que no podía faltar en este Año Santo Compostelano. Los muelles de la ciudad ferrolana se llenaron de miles de personas que acudieron a dar la bienvenida a los buques españoles *Marineda*, *Valle Inclán* y *Sisargas*, y también al holandés *Urania*, al buque escuela de suboficiales italiano *Palinuro* y al *Batkivsschina* ucraniano.

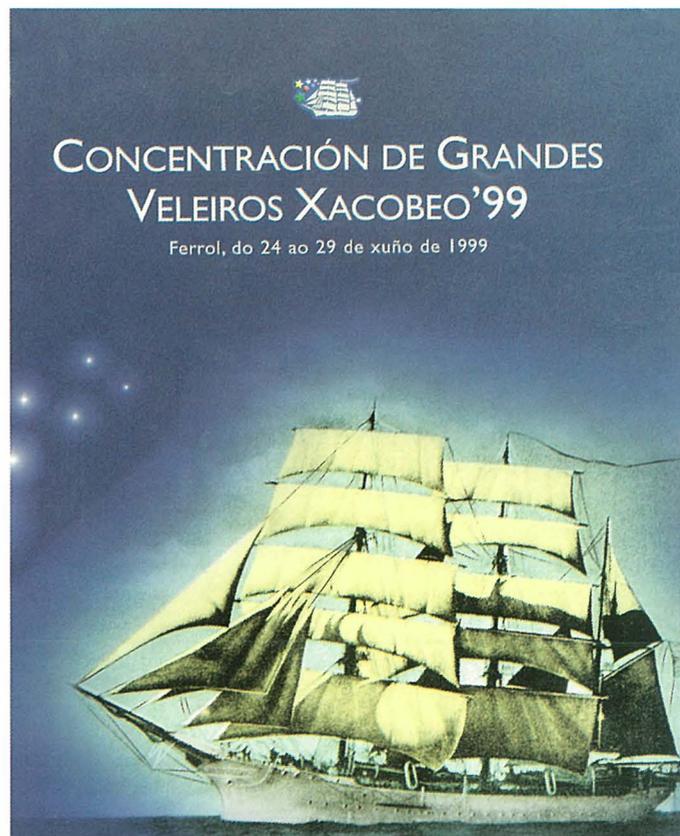
A lo largo de la mañana del 24 de junio un gran caudal de coches se dirigía a la entrada de la ría, para presenciar, desde el castillo de San Felipe, la llegada de los seis buques de guerra de la Armada alemana: *Elbe*, *Gepard*, *Busard*, *Falke*, *Hermeling* y *Dachs*.

Las ovaciones iban incrementándose a medida que los veleros cruzaban las fortalezas de San Felipe y La Palma, testigos mudos de hechos gloriosos en la defensa de esta entrada de la ría gallega, que les otorgaron la fama que hoy las ennoblece.

La apoteosis llegó con la aparición de la bella estampa de nuestro buque escuela, *Juan Sebastián de Elcano*, con todo su majestuoso aparejo al vien-

to, atravesando un pasillo de honor formado por el resto de los barcos allí congregados, para que fuera el primero en atracar en el muelle ferrolano, el cual por unos días ha visto recuperada su hegemonía departamental, como capital de las grandes navegaciones: entre los siglos XIII al XV la popularidad del Camino de Santiago se

extiende por toda la Cristianidad, surgido a raíz del descubrimiento de la tumba del Apóstol, y Galicia se convierte en punto de destino para los peregrinos de toda Europa. Pero el camino no se hacía siempre a pie. Diversos factores impulsaron a muchas personas del norte del continente a realizar el viaje a Galicia en



Visita a bordo del presidente de la Xunta, don Manuel Fraga, en el puerto ferrolano.



barco y proseguir desde la costa el resto del trayecto hasta la capital compostelana por tierra.

Desde un principio Ferrol se convirtió en uno de los más importantes lugares de arribada de los barcos. Este hecho, unido al carácter abierto y acogedor de sus gentes, se tradujo en preocupación por atender adecuadamente a estos peregrinos; prueba de ello es la existencia del antiguo Hospital de Peregrinos del Espíritu Santo, que estuvo situado en las proximidades del puerto.

Esta tradición de ciudad jacobea se mantiene viva en la actualidad, y la celebración de esta gran Concentración de Grandes Veleros Xacobeo 99 corrobora a la ciudad de Ferrol como meta principal de las rutas atlánticas del Camino de Santiago.

A lo largo de las seis jornadas que permanecieron estos barcos en Ferrol, se desarrollaron una serie de actividades para estrechar las relaciones y la amistad entre las dotaciones respectivas, y fomentar el conocimiento de Galicia entre los navegantes, por medio de excursiones, fiestas populares, jornadas gastronómicas, visitas culturales, etc.

Además de todo esto, las dotaciones de todos los barcos tuvieron la oportunidad de sumarse, el día 28 de junio en Santiago de Compostela, a los cientos de peregrinos que se reúnen diariamente en esta ciudad con motivo del Año Santo y asistir a la Misa del Peregrino de las 12.00. En ella el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Rafael de Morales Romero, efectuó la ofrenda al Santo, que reproducimos a continuación:

«Apóstol Santiago: Conociste a Jesús en el mar de Galilea y después de dos mil años sigues siendo su amigo predilecto.

Según la leyenda, llegaste a estas tierras por los bravíos mares del norte de Hispania; desde entonces has sido faro, norte e inspiración de multitud de peregrinos que acuden a ti para buscar en tu camino algo más que una vida sin sentido.

Hoy venimos a postrarnos ante ti este grupo de hombres de la mar: españoles, italianos, alemanes, belgas, holandeses y ucranianos, en nombre de todos los que surcamos sus aguas por todo el ancho mundo para pedirte que oigas nuestra invocación, no sólo aquí, en Compostela, sino que la atiendas cuando te llegue desde las infinitas rutas de la mar, que son testigo de nuestras alegrías y nuestros sinsabores.

En la Escuela Naval española, situada en esta preciosa tierra gallega y tan cerca de tu corazón, está grabada en oro la frase que resume la vida de un hombre de mar: “Si quieres aprender a rezar, sal a la mar”.

Quiero terminar recordándote que en una tormenta en el mar de Galilea, despertasteis al Señor diciéndole: “Señor: sálvanos, que perecemos”. Estoy seguro de que, con la confianza que tienes en Él, no dejarás que nuestros buques se hundan y harás que nuestros espíritus lleguen al puerto celestial.

Y te pedimos protección, Señor, para nuestras familias, y para nosotros, mares en calma y vientos favorables».



El almirante De Morales pronuncia la ofrenda al Apóstol.

Entrevista al comandante del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*

Atraídos por esta singular cita de los grandes veleros en la ciudad de Ferrol y, de manera especial, por la presencia de nuestro buque escuela, vimos una ocasión privilegiada para abordar a su comandante, el capitán de navío Constantino Lobo Franco, quien aceptó gustoso nuestro requerimiento para comentar su impresión sobre este LXX Crucero de Instrucción, la recalada en el puerto de La Coruña y la permanencia del buque en la capital departamental de la Zona Marítima del Cantábrico.



P.— Comandante, ¿estaban programadas de antemano estas dos entradas en puertos gallegos, o ha sido algo improvisado en este LXX Crucero del buque escuela?

R.— Realmente se había programado, como parte integrante de este crucero de instrucción, nuestra entrada en Ferrol y la participación en la Concentración de Grandes Veleros Xacobeo 99. Sin embargo, la recalada en el puerto de La Coruña no estaba prevista en un

principio. Se suscitó posteriormente, a petición de su alcalde al almirante jefe del Estado Mayor, a quien pareció muy oportuno que entrásemos en dicho puerto. Para nosotros desde luego siempre es motivo de especial alegría tocar algún puerto español en el crucero de instrucción, puesto que si bien nuestro buque escuela es siempre recibido con entusiasmo en los puertos extranjeros en donde efectúa sus escalas, no digamos cuando entra en cualquier puerto español. Buena prueba de ello ha sido el recibimiento que nos han dispensado en La Coruña y en Ferrol, en los que se han superado todas las cotas hasta ahora registradas de visitas efectuadas a bordo por parte del público en general. Esto nos demuestra que los españoles están deseosos de ver en casa al *Juan Sebastián de Elcano*, puesto que a menudo nos dicen que es más conocido fuera que dentro de nuestras fronteras, y creo que con razón.

Hace algunos años esto no sucedía, pues se había establecido la Semana Naval, que cada año se celebraba en un puerto español distinto, con lo que era mucho más fácil tener contacto con este

buque señero de la Armada y, consiguientemente, con el mundo de la mar y de los marinos. Era una forma, en definitiva, de acercarnos y dar a conocer nuestra profesión a toda la sociedad.

P.— Pero, tengo entendido que este año el LXX Crucero de Instrucción del *Elcano* no va a finalizar con la entrada en Marín el 16 de julio.

R.— Efectivamente, desde Ferrol partimos hacia Dublín, en cumplimiento del programa establecido para el crucero de instrucción. Desde Dublín regresamos a España para finalizar nuestro periplo entrando el 16 de julio, como siempre, en Marín. Pero después, en lugar de ir directamente a Cádiz, donde permanece atracado el buque para ser alistado de nuevo hasta su próximo crucero, iremos a Guetaria, puerto guipuzcoano cuna del ilustre marino Juan Sebastián de Elcano, puesto que este año se celebra el 500.º aniversario de su nacimiento. Desde aquí iremos a Gijón, en donde se celebrará la Jura de Bandera de los mozos del Cuartel de Instrucción de Ferrol, que



Entrada en el puerto de Ferrol.

se trasladará a Gijón aprovechando que está allí el *Juan Sebastián de Elcano*. Después volveremos a Marín y dejaremos a los guardiamarinas que voluntariamente hayan decidido permanecer embarcados para efectuar este minicrucero por nuestras costas. A continuación entraremos en Huelva, ya que desde hacía mucho tiempo lo habían solicitado, y este año, aprovechando la celebración de las fiestas colombinas, lo habían requerido también. A Cádiz llegaremos, finalmente, el 4 de agosto. De modo que, como podemos ver, será éste un crucero de instrucción un tanto atípico, pero desde luego muy ilusoinante para nosotros. El barco es de todos los españoles y, lógicamente, a todos les gusta verlo y conocerlo de cerca, y para nosotros sentirnos en casa y tan extraordinariamente acogidos es doblemente satisfactorio; a pesar de que no damos a basto para recibir la cantidad de gente que quiere visitar el barco, lo que nos obliga a establecer turnos de visitas prácticamente continuos, en los que el barco se ve inundado literalmente de personas a las que, más que ver el barco, lo que les ilusiona es sentirse a bordo de él y respirar ese espíritu aventurero que todos los españoles llevamos dentro.

P.— ¿Cómo se ha desarrollado, hasta la fecha, este último crucero de instrucción?

R.— En términos generales podemos afirmar que ha sido estupendo. Hemos tenido mucha suerte con el tiempo, que en navegaciones tan largas como las que hacemos en un crucero de estas características es fundamental, y, por otra parte, con respecto a la dotación también hemos tenido la suerte de cara, ya que no ha habido incidentes de importancia; tan sólo se han presentado dos casos de apendicitis, que se han tenido que intervenir en plena navegación, pero felizmente, gracias a la destreza de nuestro equipo médico, no ha habido complicación alguna. Sí hemos tenido que lamentar la lesión de un marinero que, jugando al fútbol en Montevideo, se rompió la cadera y hubo que enviarlo a España. No obstante, todavía en el avión estaba calculando cuándo podría reincorporarse. Parece que todo va por buen camino y creemos que antes de llegar a Cádiz podrá incorporarse de nuevo y así entraremos todos los que salimos.

P.— Cambiando ahora el tenor de nuestra entrevista, me gustaría preguntarle de qué manera puede afectar la profe-

sionalización total del personal de las Fuerzas Armadas a esta pequeña parcela de la Armada que es su buque escuela.

R.— La dotación del barco está formada por los guardiamarinas y la marinería, de la cual la mayor parte es profesional y, el resto, de reemplazo, aunque unos y otros vienen voluntarios y seleccionados tras unas pruebas, ya que son numerosísimas las peticiones que se reciben para formar parte de la dotación de este buque. En mi opinión, la dotación de este barco debería ser toda profesional, dadas sus características; hay que tener en cuenta que sus cruceros duran más de seis meses y nos encontramos con problemas de licenciamientos. Además, de cara a un futuro inmediato en el que las FAS van a contar con todo su personal profesional, también el *Juan Sebastián de Escano* será la escuela de navegación para los futuros marineros profesionales de la Armada.

P.— Se ha comentado muchas veces que el buque está próximo a la «jubilación», que ha recorrido ya muchas millas y son muchos los cruceros que tiene sobre su casco. ¿En qué estado se encuentra realmente nuestro buque escuela?

R.— A decir verdad, el barco ha llegado a un nivel de rendimiento tal que funciona automáticamente. Como es lógico, se han ido modernizando sus medios de navegación; este año, además, se ha instalado un sistema de tratamiento de aguas negras, que es fundamental hoy en día para la defensa medioam-

biental; se han actualizado las ayudas a la enseñanza de que disponen los guardiamarinas para su formación; se han adoptado las últimas novedades en medios de habitabilidad, etc. Por otra parte, el mantenimiento de este barco no es caro, porque no tiene sistema de combate, ni armamento significativo; cuenta, eso sí, con su gran aparejo, que es totalmente español, y del cuidado de su casco y de sus máquinas se encarga desde siempre la Empresa Nacional Bazán, en San Fernando; por eso creo que, más que cuidarlo o repararlo, lo que hacen es «mimarlo». Es un barco también muy querido para la Armada y, por lo tanto, se cuida muchísimo.

P.— Desde fuera podría parecer un contrasentido el hecho de que el principal período de instrucción de los oficiales de la Armada de hoy, cuando los adelantos tecnológicos invaden todos los ámbitos profesionales, se realice aún a bordo de un bergantín goleta.

R.— Creo que esto es muy fácil de entender si se sabe que en este barco, además de prácticas de navegación, maniobra, meteorología, etc., nuestros hombres aprenden la gran lección de la convivencia a bordo. Aquí soportan largas navegaciones sin tocar puerto, en un espacio reducido, teniendo por todo horizonte el mar abierto, que será donde desarrollen la mayor parte de su actividad profesional. En este barco aprenden también a obedecer órdenes y a impartirlas, ya que tienen que convivir con superiores y con subordinados. Personalmente creo que sería un error si algún día nuestra Armada perdiese este «baluarte» para el adiestramiento de sus hombres. No olvidemos, además, la experiencia que se obtiene de visitar tantos puertos extranjeros, de pasear la

Bandera por el mundo, de sentirse embajador en tierra extraña, de recibir el cariño y la alta consideración de los diferentes países que visitamos... Eso es algo que sólo se puede experimentar a bordo de este buque escuela, cuya sola imagen levanta admiración donde quiera que vaya. En él nuestros oficiales se adiestran en el arte de navegar, de estar en la mar, aprenden a respetarla; así, cuando después vayan a los barcos *grises* (nuestras fragatas, corbetas, etc.) han adquirido ya esa base imprescindible —«esa madre», decimos nosotros— que les posibilita para hacer frente a cualquier misión que se les encomiende.

P.— ¿Qué puerto destacaría de manera especial de los que ha tocado el buque escuela español en aguas extranjeras, que le haya dejado un especial recuerdo?

R.— Es difícil destacar uno sólo, ya que el *Juan Sebastián de Elcano* es siempre bien recibido en cualquier puerto donde atraque; sin embargo, personalmente señalaría La Habana, puesto que allí se pone de manifiesto el gran cariño que se siente por España, lo que pudimos comprobar por el impresionante recibimiento que nos dispensaron allí y la cantidad de visitas que recibimos a bordo.

Recuerdo ahora una anécdota que viví precisamente en este puerto. Iba yo por la calle para realizar una de las visitas protocolarias, cuando me llamaron desde un balcón. Se trataba de un hombre de color, ya muy mayor, y me dijo: «Le llevo esperando, comandante, desde el año 54, para que tome Vd. el ron que le prometí». Un poco sorprendido por la inesperada invitación le contesté: «Bueno, pues aquí estoy; encantado subo ahora mismo». La casa se veía muy humilde, el hombre del

balcón tenía casi noventa años y estaba parálítico, pero le notaba feliz. Le pregunté por el origen de esa invitación, que había permanecido tantos años sin ser cumplimentada, y él me contó que en el año 54 el entonces comandante del *Elcano* tuvo la gentileza de invitarle a visitar el barco y él, en justa correspondencia, le prometió que, a su regreso en el próximo crucero, le invitaría a tomar una copa de ron añejo en su casa. Pasaron los años y las circunstancias impidieron que nuestro buque escuela recalase en este puerto hasta el pasado año. Sin embargo, nuestro amigo no pudo entonces cumplir su invitación por encontrarse enfermo, así que fui yo quien tuvo la suerte de disfrutar, cuarenta y cinco años después, de su agradable compañía y de brindar con ese maravilloso ron, de verdad añejo ya que había esperado en la alacena desde entonces; y él, con lágrimas de auténtica emoción, agradeció ese momento tan largamente esperado. Para mí fue también muy emocionante poder sentir el especial cariño que muestran estas gentes por nuestro país, no en vano Cuba fue la última colonia española, y los numerosos vestigios arquitectónicos que existen en el casco antiguo se están recuperando, financiándose por distintas empresas, alguna de ellas española, con lo que la ciudad, ya bella de por sí, está quedando preciosa.

Ante la inminente llegada del presidente de la Xunta, don Manuel Fraga Iribarne, tuvimos que dar por finalizada nuestra entrevista, ya que el capitán de navío Lobo debía atender a éste y al almirante jefe de la Zona Marítima, Rafael de Morales Romero, en su visita al barco; así que tuvimos que dar por finalizada nuestra entrevista, pero continuamos charlando con distintos miembros de la dotación.

Impresiones de la dotación

Contramaestre de cargo, subteniente Ignacio Vidal, encargado de la maniobra a bordo

P.— ¿Cómo se ha portado el barco en lo que va de crucero?

R.— Este barco depende absolutamente de su dotación; los guardiamarinas, que son firmes colaboradores en las maniobras, han presentado un gran espíritu, y la marinería ha respondido maravillosamente bien; en fin, a mi juicio ha sido éste uno de los cruceros más tranquilos de los que yo he hecho a bordo, que con este último son tres, aunque mi intención es hacer alguno más. Por lo demás, el barco se ha portado estupendamente. Es un barco con mucha solera y muy *marinero*.

Guardiamarina García González, promoción 401.^a del Cuerpo General

P.— ¿Cómo nos resumirías tu valoración sobre el crucero de instrucción que estáis realizando?

R.— Para los guardiamarinas, qué duda cabe, es el mejor momento de la carrera, por dos motivos: primero, por el viaje en sí mismo, los lugares, las personas y las culturas distintas que te

permite conocer y, en segundo lugar, porque te brinda la oportunidad de poner en práctica todo lo que hemos ido estudiando durante dos años en la Escuela y lo que seguimos estudiando este año embarcados en el *Elcano*. Por otra parte, tenemos ocasión de fomentar el sentido de compañerismo, de aprender a tratar con la dotación, a recibir y a dar órdenes y, lo que es más importante, aprender a discernir los problemas y las situaciones que pueden afectar a unos y otros, desde el comandante al último marinero. Cosas que en la Escuela no pasan de ser pura teoría, aquí tienes oportunidad de experimentarlas de forma real.

Guardiamarina Romero González-Llanos

P.— ¿Qué puerto destacarías de cuantos habéis tocado hasta ahora?

R.— Hemos estado en puertos muy carismáticos para nosotros, como La Habana, donde el recibimiento fue estupendo. Hemos estado en Puerto

Rico, que también tuvo mucho encanto. De los puertos brasileños, hemos recalado en Río de Janeiro y en Bahía; quizás yo me decantaría por este último, por ser el centro donde confluyen una enorme cantidad de razas y de culturas totalmente distintas, que hacen un conjunto de lo más exótico y variopinto.

Marinero de reemplazo Mario Oriol

P.— ¿Cómo está siendo tu experiencia en este crucero a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*?

R.— La experiencia está siendo única. Desde siempre he tenido muy claro que quería hacer el servicio militar en este barco y, al final, lo he conseguido.

P.— ¿Por qué ese empeño? ¿Tenías alguna experiencia en navegar? ¿Te venía la afición de familia...?

R.— Nunca he tenido ningún contacto con la mar, pero el escuchar lo que contaban algu-

El almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Rafael de Morales Romero, embarca en el buque a su llegada al puerto de La Coruña.





El almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Rafael de Morales, con el comandante del buque escuela, capitán de navío Constantino Lobo Franco, y la autora del reportaje, María del Carmen Jáuregui García.

nos amigos míos que habían hecho su servicio militar en cruceros anteriores a bordo de este barco, y dada mi gran afición a viajar y a conocer mundo, fue realmente lo que me decidió a hacer todo lo posible por conseguirlo y realmente no me arrepiento.

P.— ¿Qué es lo que más te ha impresionado de esta experiencia, tanto en lo que respecta al viaje como en lo relativo a la vida a bordo?

R.— Quizás lo que deja una huella más profunda sea el *efecto piña* que experimentan todos los miembros de la dotación; se cuidan al máximo los detalles para procurar que la convivencia sea buena, por el propio interés de cada uno. Es una vida sacrificada, puesto que se está mucho tiempo fuera de casa y sin ver a la familia. En las navegaciones se pasan momentos buenos, pero también, si el tiempo se pone de cara, pasas algún momento duro; pero el balance es siempre positivo, lo que se traduce en muy buenos recuerdos y muy buenos amigos.

En la imagen, los distintos miembros de la dotación que, amablemente, nos dieron sus impresiones sobre este LXX Crucero de Instrucción.

P.— ¿Crées que esta vivencia puede aportarte una formación útil de cara a la vida civil?

R.— Desde luego. Aquí uno aprende a algo tan sencillo y, al mismo tiempo, tan difícil como es la obediencia. Creo que es importantísimo saber recibir una orden y cumplirla. Sin algo tan elemental como es esta premisa, he podido comprender aquí que nada funcionaría bien.

Cabo 1.º V (electricista) Pedro Vivero Luna

P.— ¿Cuál es tu impresión general sobre este crucero de instrucción?

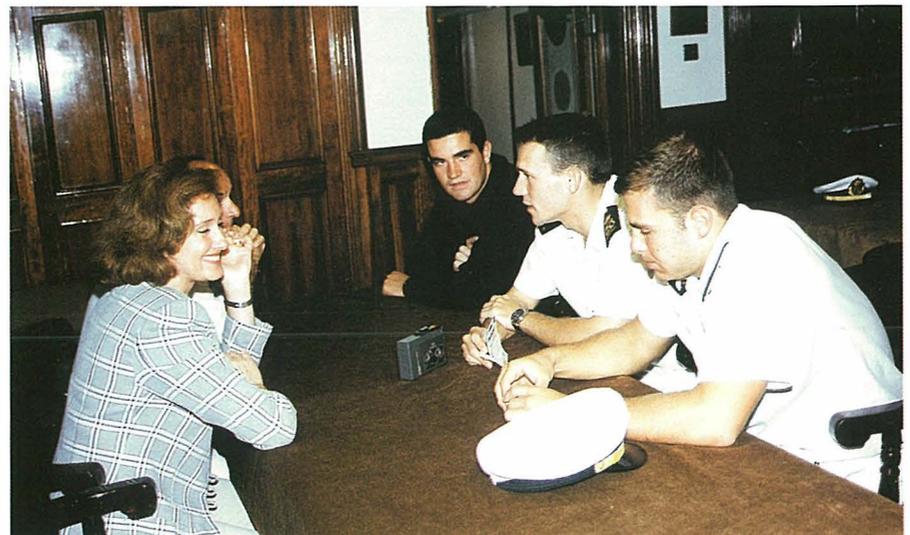
R.— Gracias a él he tenido ocasión de conocer muchos sitios y hacer grandes amistades, lo cual es siempre enriquecedor.

Como puerto destacaría Brasil, aunque en cuanto a acogida y recibimiento, ninguno como los nuestros.

Cabo (electrónico), militar de empleo, José Antonio Sangüesa

P.— ¿Qué crees que te ha aportado este crucero de instrucción y qué puerto destacarías como tu favorito?

R.— Desde el punto de vista profesional, este crucero me ha dado la oportunidad de aprender muchas cosas y poner en práctica muchas otras que sólo conoces teóricamente. Lo que más me ha impresionado es el cariño con el que se recibe a este barco en todas partes. De todos los puertos que hemos tocado, yo destacaría Montevideo.





Primera visita a Asturias del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*

ENTRE los días 24 y 26 del pasado julio tuvo lugar la primera visita a Asturias del *Juan Sebastián de Elcano*.

Por fin el emblemático velero escuela de guardiamarinas, viejo pero impecablemente conservado y actualizado, entraba en El Musel, el puerto gijonés.

Atrás quedaban las más de 17.000 millas recorridas en su LXX Crucero de Instrucción, iniciado en Cádiz seis meses antes.

Se dirigía hacia la entrada a palo seco, como con prisa, motivada en la curiosidad de su espíritu joven, para descubrir ¡a sus años! un nuevo puerto al que siempre quiso venir, conocedor de la tradición marinera de Asturias y del espíritu hospitalario de sus gentes desde que a fines de los años veinte, antes de entrar

en servicio, se encargara la elaboración de sus primeras velas de repuesto a la fábrica de don Victoriano Echarne, de Gijón.

Y, a partir de aquí, se iniciaban tres días de actividad muy intensa para las dotaciones, siempre entre el calor del público, que les dispensó una excelente acogida con participación multitudinaria en todos los actos.

La estancia del *Elcano* se vio reforzada con la presencia de la fragata *Cataluña*, y como acto central de la visita se realizó una ceremonia de Jura de Bandera de marinería y tropa profesional de las escuelas de Especialidades Fundamentales y Energía y Propulsión de Ferrol, en la que también tomó parte un nutrido grupo de personal civil. El acto se celebró bajo la presidencia del vicepresidente primero del

Gobierno, Excmo. Sr. D. Francisco Álvarez Cascos, y con el mando militar del almirante general Excmo. Sr. D. Antonio Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Armada.

El programa fue, en efecto, muy denso y comenzó días antes de la llegada de los buques. Se dio así un simpático ambiente de expectación, que enlazó, sin solución de continuidad, las celebraciones del día del Carmen con los actos organizados con motivo de la estancia de los buques.

Una buena muestra del grado de la participación ciudadana fueron las visitas del público a los buques, que en sólo día y medio llegaron a 9.140 en el *Elcano* y 5.590 en la *Cataluña*.

Pero en la salida a la mar se desbordaron realmente todas las previsiones. El público abarrota-

Primera visita a Asturias del
Juan Sebastián de Elcano.
 Acto de la Jura de Bandera.
 Revista a la compañía del Regimiento
 Inmemorial del Rey, participante
 en el acto.

ba literalmente las extensas explanadas de los muelles de la Osa y Moliner —y el cerro de Santa Catalina de Cimadevilla— mientras sonaban los alegres compases de la banda de gaitas Noega y una gran cantidad de embarcaciones acompañaba a los buques. Las dotaciones y el público intercambiaban efusivos saludos de despedida y el *Elcano* daba el aparejo de cuchillo.

Entre las autoridades que despedían al buque, se hallaban la alcaldesa de Gijón, Ilma. Sra. D.^a Paz Fernández Felgueroso, y el subsecretario de Defensa, Excmo. Sr. D. Adolfo Menéndez, que esa misma tarde pronunciaría una conferencia sobre la utilidad de las Fuerzas Armadas.

Una visita inolvidable, que ha contribuido a profundizar en el arraigo de la Armada en Asturias y, en general, a estrechar los lazos de unión de las Fuerzas Armadas con el pueblo al que sirven, resultado puesto de manifiesto de manera particularmente grata para mí en las innumerables felicitaciones y muestras de afecto recibidas de autoridades y personalidades y, muy significativamente, del público en general. Asimismo, es de reseñar la extraordinaria cobertura y tratamiento dado al acontecimiento por los medios de comunicación.

Mariano MAYO COSENTINO
 Comandante de Marina de Asturias

Acto de Homenaje a don José A. Marqués, *el del Cable*, timonel del *Elcano* en el V Crucero de Instrucción, 1932-1933.



EXTRACTO DEL PROGRAMA

Día 19

- Aproximación del *Elcano* a la ensenada de San Lorenzo, en viaje hacia Guetaria, en un simbólico saludo a la ciudad.

Días 20, 21 y 26

- Conferencias sobre temas de historia naval y defensa.

Día 23

- Pasacalles y concierto de música de la banda de la Escuela Naval Militar.

Día 24

- Llegada de los buques.
- Homenaje a los marinos asturianos, presidido por el teniente alcalde de Gijón en ausencia de la alcaldesa.
- Visita turística y recepción en el Ayuntamiento de Gijón.
- Cena ofrecida por la alcaldesa de Gijón a autoridades de la Armada.

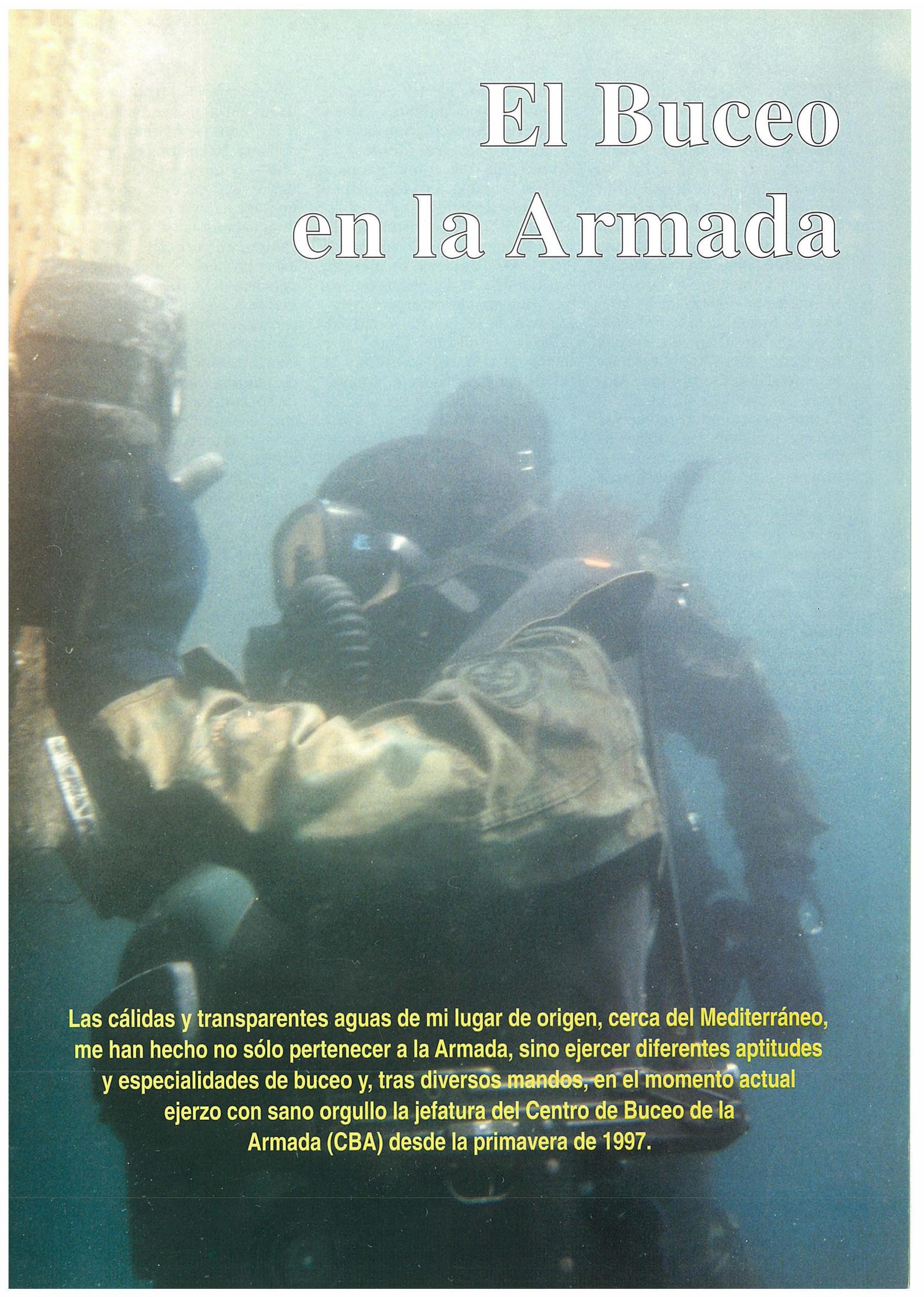
Día 25

- Acto de Jura de Bandera y copa de vino español.
- Almuerzo para autoridades ofrecido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada en nombre del ministro de Defensa.
- Recepción a bordo del *Elcano*.

Día 26

- Visita turística y recepción en el Ayuntamiento de Oviedo.
- Visita al Centro de Seguridad Marítima Integral de Veranes.
- Visita a bordo del presidente del Principado de Asturias, Excmo. Sr. D. Vicente Álvarez Areces.
- Acto de homenaje a bordo del *Elcano* a D. José Antonio Marqués Marqués, *el del Cable*, antiguo timonel del buque y premio Amuravela de Oro de la Asociación de Amigos de Cudillero.
- Salida de los buques.



An underwater photograph showing several divers in blue water. The divers are wearing dark wetsuits and masks. The water is clear and blue, with some light filtering through from above. The divers are positioned in a line, with one diver in the foreground and others behind. The overall scene is serene and professional.

El Buceo en la Armada

Las cálidas y transparentes aguas de mi lugar de origen, cerca del Mediterráneo, me han hecho no sólo pertenecer a la Armada, sino ejercer diferentes aptitudes y especialidades de buceo y, tras diversos mandos, en el momento actual ejerzo con sano orgullo la jefatura del Centro de Buceo de la Armada (CBA) desde la primavera de 1997.

EL CBA fue creado en 1970, dependiendo entonces de la Agrupación de Adiestramiento a Flote, y en la actualidad del almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo y de la Dirección de Enseñanza Naval. Sus misiones en el comienzo estuvieron sobre todo encaminadas a la formación de buceadores militares (Centro de Instrucción de Buceo, creado en 1959) y de combate (Unidad Especial de Buceadores de Combate «Comandante Gororodo», fundada en 1967). Además, el Centro ha sembrado la semilla del buceo civil en los pueblos de las costas españolas, ya que la mayor parte de los marineros que pasaron por nuestras aulas durante los últimos treinta años ejercen hoy una labor eficaz en diferentes aspectos de las actividades subacuáticas.

Ha habido un incremento de la demanda de cursos de formación, tanto militar (Ejército de Tierra, Armada y Aire, Fuerzas de Seguridad del Estado) como civil (Vigilancia Aduanera, bomberos, comunidades autónomas, etc.), lo que ha hecho del CBA un punto de referencia en las actividades subacuáticas en España. Hasta la fecha se han formado 7.856 alumnos, españoles y extranjeros, civiles y militares. Además, la cámara hiperbárica principal del CBA ha acogido a pacientes procedentes de todo el país, aquejados de problemas médicos de buceo y, en algunos casos, de patologías ajenas al mismo.

La colaboración con la sociedad civil ha estado presente desde la fundación de las Escuelas de Buzos de la Armada española en 1787. Durante las primeras etapas, la demanda estaba en su mayor parte relacionada con el rescate de víctimas de accidentes (buques hundidos, minas, embalses, «Río Órbigo», etc.) o recuperación de objetos. Actual-

mente, además de los cursos de formación para militares (cursos de Buceo, Medicina subacuática y aptitud de Accidentes de Buceo, curso de formación para alféreces alumnos de los cuerpos comunes de las FAS), la población civil solicita nuestro auxilio para la formación y la investigación; así, durante el mes de septiembre se celebran cursos para universitarios en colaboración con la Universidad de Murcia («Aulas del Mar»), que incluyen el buceo científico, la Medicina subacuática e hiperbárica y el Aula de Navegación, así como en el desarrollo de diversos cursos y másteres (Medicina del Buceo, Emergencias, Protección civil, etc.).

En el terreno de la investigación, disponemos de la Unidad de Investigación Subacuática (UIS), específica en personal y medios para el estudio de diferentes problemas subacuáticos, destacando los trabajos efectuados en la narcosis, mezclas de helio-oxígeno, tablas de descompresión y tratamiento, toxicidad por oxígeno y estudio y análisis de atmósferas de submarinos; contamos con un complejo simulador de buceo de hasta 300 metros de profundidad.

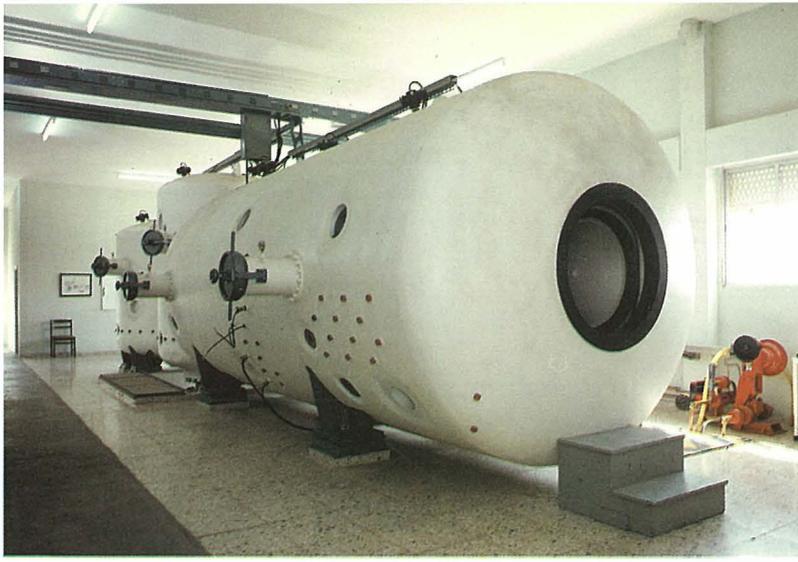
La parte operativa se lleva a cabo en la Unidad de Buceadores de Combate —enfocada a las operaciones especiales, las anfibas y el reconocimiento de playas para desembarcos—; el moderno buque AS-01 *Mar Rojo*

—con capacidad real para buceo de hasta 100 metros con mezclas, y un robot submarino operativo de hasta 300 metros de profundidad—, y en la Unidad Especial de Desactivado de Explosivos, que cuenta con personal formado y experto no sólo en los artefactos convencionales sino, especialmente, submarinos. El personal del CBA asiste regularmente a ejercicios y reuniones internacionales de buceo y submarinos. Colaboramos como centro asesor con el Ministerio de Fomento en el desarrollo de la normativa de buceo civil, y con la Armada en la normalización y adquisición de equipos y sistemas de buceo.

Desde este rincón privilegiado, por la benignidad del clima y de sus aguas, no dejo de pensar durante la gimnasia matinal en lo que me falta por hacer y los acuciantes problemas del presente. La reconversión de las Fuerzas Armadas hacia la profesionalización requiere en nuestro ámbito subacuático unificar esfuerzos (valorar la integración de todo el buceo militar en una sola escuela) y definir los objetivos militares y civiles, para que los presupuestos que nos asigna el Gobierno de España sean mejorados, invertidos y utilizados de una manera eficiente.

José Luis MARTÍNEZ Y GARCÍA DE LAS HERAS
Capitán de navío.
Jefe del Centro de Buceo de la Armada





Agustín Olea González
Capitán de Sanidad,
especialista en Medicina
subacuática e hiperbárica

MI nombre es Agustín Olea González, soy capitán de Sanidad, especialista en Medicina subacuática e hiperbárica y desde 1994 formo parte de la dotación del Centro de Buceo de la Armada (CBA).

Mi llegada a este centro estuvo motivada por el deseo de conocer nuevas facetas dentro de la Medicina y dentro de las Fuerzas Armadas, ya que mi anterior destino fue el Ejército de Tierra.

Uno de los aspectos más significativos de este centro, desde el punto de vista sanitario, radica en que los miembros del cuerpo médico o de enfermería deben estar en posesión de la especialidad de Medicina subacuática o de la aptitud en el tratamiento de los accidentes de buceo; estos requisitos dan una idea del nivel de formación exigido para afrontar el complicado y, en ocasiones, desconocido mundo del buceo.

Mi periplo en el CBA comenzó con la superación de las pruebas de selección por las que accedí a la condición de alumno. El concepto *alumno* abarcaba tanto el conocimiento de la especialidad como el aprendizaje de los usos y maneras tan peculiares de nuestra Armada. Tras dos años de formación tuve la suerte personal y profesional de pasar destinado al Centro de Buceo de la Armada.

Mi actividad dentro del centro se puede dividir en tres campos: docencia, investigación y asistencia sanitaria.

Dentro del CBA se encuentra la Escuela de Buceo, encargada de formar a los buceadores en las diversas aptitudes y especialidades, y al personal de Sanidad en Medicina subacuática. Los cursos específicos para el personal de Sanidad se dividen en tres: por un lado está el curso informativo, de una semana de duración, que se imparte a los alumnos cadetes de la Escuela Militar de Sanidad, donde se les introduce en el mundo del buceo y sus particularidades; a continuación está el curso de aptitud para el diagnóstico y tratamiento de accidentes de buceo, de seis semanas de duración, y que se imparte tanto a médicos como a los diplo-

ados universitarios en Enfermería (DUEs), va dirigido sobre todo al personal destinado en unidades o barcos relacionados con actividades subacuáticas, y finalmente está la especialidad de Medicina subacuática e hiperbárica, cuya formación se realiza en nuestras instalaciones recibiendo una especial colaboración del Hospital Naval del Mediterráneo, Base de Submarinos y Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial (CIMA).

Dentro del campo de la investigación está la Unidad de Investigación Subacuática, formada por personal sanitario (médicos y DUEs), ingenieros, químicos y psicólogos, donde se realizan estudios y experimentos que llevan a un mejor conocimiento de la fisiología humana cuando se somete al individuo a condiciones de presión aumentada. En la actualidad, y en un intento de sobrepasar la barrera de los 100 metros como máxima profundidad operativa de nuestros buceadores, los esfuerzos de esta unidad se dirigen a mejorar y adaptar los controles médicos para asegurar la nula afectación orgánica al estar sometida a estos niveles de presión.

Finalmente, pero no menos importante, hay que destacar la labor asistencial diaria y de urgencias. El alto número de alumnos que anualmente integran los diversos cursos obliga a una importante labor asistencial, que alcanza su máxima expresión cuando nos vemos obligados a atender la patología de urgencias derivada del buceo, y que requiere el uso de la cámara hiperbárica, verdadera causa y origen de nuestra existencia.

Todo lo comentado anteriormente quedaría incompleto sino incluyera el aspecto humano de mi especialidad, ya que el hecho de desarrollar mi actividad en la unidad me facilita un contacto directo y estrecho con la Fuerza, en este caso los buceadores, actuando no sólo como médico, tratando patologías ya establecidas, sino desarrollando la mayoría de las veces una actividad preventiva que, en ocasiones, supone la mayor de las satisfacciones, ya que a veces la información y la prevención evitan la aparición de una eventual lesión.

Sandalio Jiménez García

Marinero de reemplazo

CUANDO llegué al Centro de Buceo de la Armada (CBA) lo que más me llamó la atención fue el lugar donde se encuentra: junto al mar, rodeado de montes y con la vista del puerto de Escombreras al fondo.

Pensaba que sería un sitio más pequeño, pero se compone de varios edificios: uno el de marinería, otro para la UIS (Unidad de Investigación), el edificio de Jefatura (donde está el jefe del CBA), sin olvidarme de la UEBC (Unidad Especial de Buceadores de Combate). Además, del CBA depende un barco: el *Mar Rojo*.

Yo soy ordenanza y chófer del comandante jefe y, claro, como es de suponer, el primer día pasé más tiempo de pie, cuadrándome y saludando, que sentado. Nunca había tratado con oficiales y comandantes, y en el sitio donde me encuentro su presencia es constante.

Pero esto es una anécdota propiciada por los nervios y la novedad.

Enseguida todos me dieron confianza porque (y es lo que yo más destacaría de todo el personal del CBA) el trato de oficiales y suboficiales con los chavales es muy bueno, es más, yo diría que casi paternalista: al menor problema o inconveniente, allí están para echarle una mano. Así convierten al CBA en una segunda casa. En este ambiente de cordialidad y familiaridad se trabaja mucho más a gusto y mejor, y es de agradecer.

No obstante, de mi servicio militar lo que sin duda nunca olvidaré es la visita de S.A.R. el príncipe Felipe, el 3 de diciembre último. Fue impresionante. Desde que se confirmó la visita, todo el mundo empezó a trabajar para que saliera a la perfección. Recuerdo el ajetreo y nerviosismo de los días previos, idas y

venidas, llamadas y más llamadas... Se debía cuidar el menor detalle.

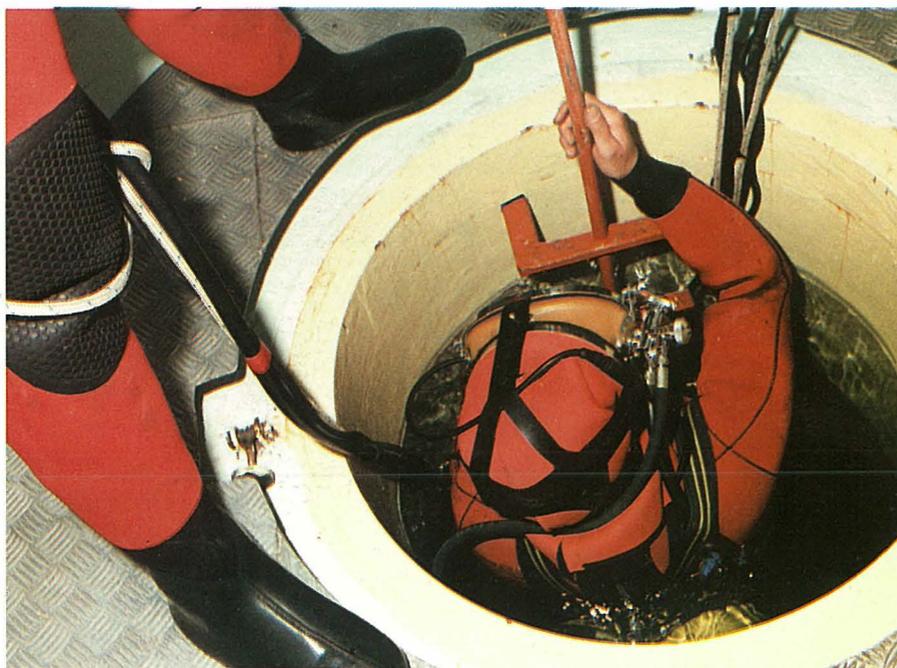
Todos (mandos y marinería) trabajaron incesantemente, y salió todo francamente bien: el Príncipe quedó satisfecho y el comandante jefe también, hasta el punto de que el día siguiente nos lo dio a todos libre. Por supuesto que guardo como oro en paño la foto de familia con todo el personal del CBA (vestidos de buzos) y el Príncipe en medio, arropado por todos. Una bonita foto para un día inolvidable; y yo estoy en ella.

Yo esperaba un centro mucho más pequeño y no sabía de su gran importancia y de la consideración que en la Armada se le tiene. Y la prueba de ello son las muchas visitas que recibe de almirantes y generales de Sanidad (cuatro o cinco en el tiempo que yo llevo aquí).

Me gustaría acabar hablando de las cámaras hiperbáricas y del personal médico que se encarga de ellas y cuida de nosotros.

Al llegar me pareció un trasto viejo y poco menos que inservible, pero..., ¡ni hablar! Hace poco fui testigo de la gran profesionalidad del personal médico y de cómo esa vieja cámara le salvó la vida a un muchacho que había sufrido un accidente de buceo. Además de simpáticos, los médicos son excelentes profesionales. Me impresionó la tensión del momento y la alegría y satisfacción por el trabajo bien hecho, que no fue «nada más» que salvar una vida: un 10 para todos.

Para finalizar, quisiera animar a todos a que vayan al CBA y que hagan alguno de los muchos y buenos cursos de buceo que allí se organizan.



Un saludo.

El Pueblo, la Bandera y las Fuerzas Armadas protagonistas en el Día de la Fiesta Nacional

LA abundante lluvia del pasado 12 de octubre, que provocó la suspensión del programado vuelo de 70 aeronaves sobre la parada militar, no consiguió sin embargo desanimar a los miles de ciudadanos que se congregaron, como cada año, a lo largo del paseo de la Castellana para sumarse a los actos de celebración del «día de España», la Fiesta Nacional o Día de la Hispanidad, consistentes en: acto de homenaje a la Bandera, por parte de los embajadores iberoamericanos, en la plaza de Colón, con asistencia del alcalde de Madrid; solemne izado de la Enseña nacional; homenaje a los que dieron su vida por España, y el desfile de las Fuerzas Armadas, presidido por Sus Majestades los Reyes, Su Alteza Real el Príncipe Felipe, los Duques de Lugo, el Gobierno en pleno, los presidentes del Congreso y del Senado, el jefe del Estado Mayor de la Defensa y los jefes de los Estados Mayores de los Ejércitos de Tierra y Aire y de la Armada.

— Participaron 4.500 alumnos, marineros y soldados de los tres Ejércitos y la Guardia Civil.

— Entre las novedades más destacadas sobresalieron los vehículos de construcción nacional Pizarro y Rebeco.

— Los mandos de la OTAN destinados en el Cuartel General Aliado para el Sureste de Europa, en Retamares (Madrid), subrayaron la grata impresión recibida por nuestras modernas fuerzas operativas, a las que han visto en los últimos diez meses colaborando en distintas misiones de paz de carácter internacional, en sus intervenciones en la guerra de Kosovo y en respuesta a las ayudas humanitarias solicitadas en cualquier parte del mundo (damnificados por el huracán *Mitch*, terremotos en Turquía, etc.)

— Las unidades de la Fuerza de Acción Rápida lucían en sus uniformes el emblema del Eurocuerpo, al que serán asignadas en los casos de crisis.



Buques para una Nueva Era



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

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



Bazan

Le mostramos el futuro