

NÚMERO 101  
DICIEMBRE 2003



CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA  
JEFATURA DE PERSONAL

# BOLETIN INFORMATIVO PARA PERSONAL



50.º ANIVERSARIO DE LA  
BASE NAVAL DE ROTA





## PRESENCIA REAL EN EL BUQUE-ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO

**Don Juan Carlos y Doña Sofía embarcaron en el buque-escuela de la Armada para conmemorar el 75.º aniversario de la primera singladura realizada por Alfonso XIII en 1928**

**E**L pasado día 26 de octubre, SS.MM. los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía efectuaron una travesía a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, embarcando en Algeciras (Cádiz) alrededor de las 20.00 horas y desembarcando al día siguiente en el puerto de Málaga, para conmemorar el 75.º aniversario de la primera singladura que realizó en 1928 el abuelo del Rey, Don Alfonso XIII, en este buque-escuela de la Armada.

A pesar del mal tiempo reinante, la satisfacción asomaba en el rostro de SS.MM. los

Reyes ante la perspectiva de pasar una noche en el buque escuela de la Armada en tan especial efeméride. Tras embarcar, SS.MM. los Reyes saludaron a las autoridades navales que fueron a despedirles, al comandante del *Juan Sebastián de Elcano*, CN. Juan Francisco Martínez Núñez, y al resto de la dotación. Una vez a cubierto, SS.MM. fueron obsequiados con unos recuerdos muy especiales, conmemorativos de la primera vuelta al mundo de nuestro buque-escuela, y firmaron en el libro de honor. Posteriormente cenaron en la cámara

del comandante y, al finalizar, quisieron felicitar personalmente al cocinero por el esmerado agasajo.

El *Elcano* atracó en el puerto malagueño el 27 alrededor de las 11.00 horas. Recibidos con 21 salvas de honor, Don Juan Carlos y Doña Sofía desembarcaron para desplazarse en coche por el centro histórico de la ciudad, hasta llegar al recientemente creado Museo Picasso, en donde se esperaba su llegada para efectuar su inauguración. Este museo, formado por 204 obras de la colección donada por Christine y Bernard Picasso



pleno centro histórico y a escasos metros de la plaza de la Merced, donde hace ya 122 años nació el reconocido pintor malagueño, y de la iglesia de Santiago, en la que fue bautizado. Este museo alberga la colección permanente de la obra del que es considerado el artista más influyente del siglo XX.

### La presencia real en el *Juan Sebastián de Elcano* a lo largo de su historia

Que la presencia de la Familia Real española a lo largo de la vida de nuestro buque-escuela no es meramente circunstancial lo demuestra el interés manifestado por S.S.MM. los Reyes por conmemorar la efeméride anteriormente reseñada, queriendo así dejar bien patente la vinculación que siempre ha existido entre la Familia Real y el *Juan Sebastián de Elcano* desde su bautismo de mar, en el cual quiso estar presente Don Alfonso XIII, abuelo de nuestro Rey Juan Carlos I, quien había seguido con auténtico interés todos los procesos de la construcción del velero. Así, el 18 de abril de 1928, apenas un mes más tarde de su entrega a la Armada, Don Alfonso XIII embarcó en el buque-escuela para hacer una singladura, Cádiz-Málaga, que fue el comienzo de un diario de navegación iniciado con su presencia a bordo. Meses más tarde, en julio de ese mismo año, visita de nuevo el buque para presidir la entrega de su bandera de combate en San Sebastián, costeada por entidades guipuzcoanas, siendo la madrina de la ceremonia la infanta Doña Beatriz, quien pronunció un importante discurso al que respondió con elocuentes palabras el CF. Mendivil, primer comandante del buque.



Ruiz-Picasso, está situado en el palacio de los Duques de Buena-

vista, declarado monumento nacional en 1939, ubicado en

S.M. el Rey Don Juan Carlos embarcó en 1958, siendo aún príncipe, como alumno de la Escuela Naval Militar, para



tomar parte en el XXX Crucero de Instrucción, siendo el capitán de fragata González López su comandante. También como príncipe estuvo otra vez a bordo

con ocasión de la Semana Naval de Alborán, celebrada en Almería cuando mandaba el buque el CF. Rosety Caro; y, más tarde, ya coronado rey, durante la

despedida en Cádiz del buque al inicio del crucero de instrucción, en el que se completaría su V Vuelta al Mundo, al mando del capitán de Navío Díaz del Río.





En 1964, S.A.R. el Almirante Conde de Barcelona, Don Juan de Borbón, se encontraba en Lisboa cuando el *Elcano* recaló en dicho puerto como partici-

pante de la gran regata Lisboa-Bermuda, siendo entonces su comandante uno de sus compañeros de promoción, el capitán de fragata Elizalde. En dicha

ocasión, Don Juan pudo contemplar con añoranza el velero en el que, por circunstancias históricas bien conocidas, no pudiera efectuar el reglamentario viaje





de instrucción como alumno de la Escuela Naval. Pero este sentimiento le acompañó mucho tiempo hasta que, años más tarde, tuvo ocasión de efectuar una singladura a bordo, precisa-

mente durante esta V Vuelta al Mundo.

S.M. el Rey Don Juan Carlos ha estado presente en distintas despedidas del buque, como en aquella en que efectuaría su VI

Vuelta al Mundo, al mando del capitán de navío Colón de Carvajal; también con ocasión de la llegada a Barcelona del *Elcano* tras finalizar su LVII Crucero de Instrucción, con el





de una travesía que efectuaría entre los días 27 y 28 desde el puerto de Alicante al de Palma de Mallorca. S.M. la Reina se incorporó en plena travesía, acompañada por los Duques de Palma, que desearon visitar el barco, tras lo cual abandonaron el buque. S.M. la Reina se encontraba muy a gusto, ya que, como es bien conocido por todos, es una magnífica aficionada al deporte de la vela, pues ya hacía de proel de su padre, el rey Pablo de Grecia, cuando contaba con pocos años, afición que además comparte con todos los miembros de nuestra Familia Real. Pero la presencia de S.M. la Reina no se limitó a ser un simple crucero de placer, sino que Doña Sofía mostró en todo momento un vivo interés por seguir las maniobras del buque, las condiciones de vida de la marinería, en especial la adaptación de la mujer, que por primera vez se habían incorporado a bordo de este singular buque de la Armada, con las que quiso mantener una distendida charla. Se reunió también con los suboficiales, interesándose por su problemática profesional y familiar. Será ciertamente muy difícil olvidar esta singular estancia de S.M. la Reina a bordo de nuestro buque-escuela, por el derroche de simpatía, calor humano e interés demostrados hacia la profesión del marino de guerra. Los lazos de unión de la Corona con el espíritu y misión de la Armada quedan sobradamente reflejados con la inalterada continuidad de su presencia a bordo.

capitán de Navío Martí Narbona como comandante y, nuevamente, en dos importantes acontecimientos: en enero de 1987, para la despedida del Príncipe de Asturias, Don Felipe de Borbón, guardiamarina a bordo del LVIII Crucero de Instrucción, siendo su comandante, también en esta ocasión, el capitán de navío Martí Narbona, ocasión que reunió a bordo a toda la Familia Real; y, en 1992, la salida de la Gran Regata Colón 92 contó también con su presencia.

Más recientemente, en julio de 1991, S.A.R. el Príncipe de Asturias embarcó para hacer una visita a sus compañeros de

armas durante una escala del LXXII Crucero de Instrucción en el puerto de Santander, donde había recalado procedente del puerto estadounidense de Norfolk, al mando del capitán de navío Rodríguez-Toubes Núñez, enarbolando su pabellón por primera vez en un buque de la Armada.

Sería en julio de 1992 cuando el *Juan Sebastián de Elcano* contaría con la egregia presencia de S.M. la Reina como pasajera de excepción, quien había mostrado su interés por efectuar una navegación a bordo de nuestro buque-escuela, y lo hizo pernoctando a bordo a lo largo



# LA VIRGEN DEL CARMEN Y LA ARMADA EN LA COSTA BRAVA

## Nueve años de celebración de la Patrona de la Armada en Rosas (Gerona)

**Q**UE la devoción a la Virgen del Carmen está difundida por la mayoría de ciudades y pueblos costeros de España es algo de todos conocido. Por lo mismo, no debería extrañarnos

que también Rosas, uno de los puertos más notables de la Costa Brava, festeje en julio a la que es patrona de los hombres y mujeres de la mar. Sin embargo, la celebración de la Virgen del Carmen en este pueblo ampur-

danés tiene un origen muy reciente y, desde luego, estrechamente vinculado a la Armada, que mantiene allí una presencia mínima, casi testimonial, a través de la Ayudantía de Marina.



Rosas es una población de larga historia, siempre volcada a la mar. Es el principal puerto del golfo al que da nombre, y una de sus actividades económicas más importantes ha sido siempre la pesca. Hoy quizá haya quedado desplazada a un segundo plano por la importancia mayor del turismo, pero su Cofradía de Pescadores, ejemplo de eficacia y buena gestión, sigue siendo de las más activas de España.

Los pescadores de Rosas siempre han tenido por patrón, como no podía ser de otra manera, al apóstol san Pedro, pescador como ellos, primero de peces y luego de hombres. Su fiesta, a finales de junio, sigue siendo una de las principales de la ciudad y es vivida como propia por todos los que faenan en aquellas aguas, tan a menudo embravecidas por la tramontana. Pero este apóstol pescador, en los últimos años, ha ido cediendo, sin duda con gusto, un poco de su patronazgo a la Reina de los Mares, a la Virgen del Carmen, y ella va obrando allí ese milagro de unir a los que la veneran como patrona común, ya sean de la Marina de Guerra, de la de pesca, la Mercante o la deportiva.

Porque la celebración de la Virgen del Carmen de Rosas es ante todo el fruto de la colaboración codo con codo, casi podríamos decir de la hermandad, entre la Cofradía de Pescadores y la Ayudantía de Marina, quienes, con tanta ilusión como escasos medios, iniciamos hace nueve años la fiesta de la Virgen Marinera de Julio.

En 1995 desde la Ayudantía de Marina pedimos a los pescadores de la ciudad su colaboración para hacer un pequeño acto de homenaje a la Virgen del Carmen. Éstos, aunque ya celebraban su fiesta patronal por San Pedro, se ofrecieron entusiastas y acompañaron en procesión por las calles del pueblo a la pequeña imagen de la Virgen desde la Casa del Pescador a la



Ayudantía, donde se celebró una Misa. La imagen iba portada por cuatro marineros, todavía por entonces de reemplazo, y seguida por un reducido grupo de personas, en su mayoría pescadores o militares invitados al acto. Ese fue el discreto comienzo.

Pero mientras otras fiestas similares están estancadas o van a menos, sorprendentemente la del Carmen de Rosas no ha dejado de crecer, desde aquel tímido comienzo de 1995, y de despertar la adhesión y participación de gentes que ya vienen de pueblitos cercanos e incluso de nume-

rosos turistas extranjeros que aprovechan su estancia en la Costa Brava para participar activamente en ella.

La Zona Marítima del Mediterráneo y el Sector Naval de Cataluña de Barcelona han apoyado la celebración enviando los patrulleros *Espalmador* o *Alcanada* para la salida a la mar de las numerosas autoridades civiles y militares que asisten a la procesión marítima. Asimismo, el comandante de Marina de Barcelona, CN. Manuel Ramírez Núñez, recientemente fallecido, quiso desplazarse los últimos



años de su vida hasta Rosas para presidir los actos, a pesar de estar gravemente enfermo. Desde estas páginas le ofrecemos nuestro recuerdo agradecido y nuestra oración.

La colaboración de la Cofradía de Pescadores de Rosas en la fiesta del Carmen ha sido impagable; su apoyo económico, la cesión de sus instalaciones en el puerto o el ofrecimiento anual de una comida para cientos de personas vinculadas a la mar, son sólo una muestra del gran esfuerzo que hacen por apoyar la festividad, apoyo que le ha valido al presidente de la Cofradía la Cruz al Mérito Naval. Tampoco han faltado otras ayudas por parte del Ayuntamiento o incluso de particulares, para que la celebración patronal tuviera el realce merecido.

Pero el Carmen en Rosas es ante todo la celebración de la Santa Misa en la explanada del puerto, en la que este último año han participado más de mil personas. Es la participación de

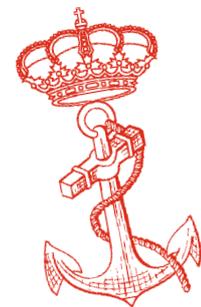
unos cuantos pescadores, que se atrevieron el primer año a cantar la *Salve Marinera*, aprendida cuando hacían la *mili* en la Armada, y se atreven ahora con todos los cantos de la misa a varias voces y hasta han formado un coro para cantar habaneras por la comarca. Es la ofrenda de decenas de ramos de flores a la Virgen por las esposas de los pescadores. Es el reparto de cientos de escapularios a los asistentes. Es la procesión marítima, en la que la bahía de Rosas se llena de barcos pesqueros que siguen al patrullero de la Armada y que hacen sonar sus sirenas en honor de la patrona común. Es, en suma, el milagro de la colaboración de gentes que suplen la falta de medios con entusiasmo y sacrificio.

Por eso queremos dejar en estas páginas testimonio de agradecimiento a todos los que han hecho posible los nueve años de celebración de la Virgen del Carmen en Rosas, y a Ella, a nuestra patrona, que haya bende-

cido tan generosamente el esfuerzo.

¡¡*Stella Maris*, protege a todos los hombres y mujeres de la mar!!

**Manuel González Solano**  
Capitán de corbeta



# 40.º ANIVERSARIO DE LA LLEGADA A TUY DEL PATRULLERO CABO FRADERA

**E**L 10 de septiembre de 1963 recalaba por primera vez en la localidad pontevedresa de Tuy el patrullero *Cabo Fradera*, buque que fue construido en La Carraca, siendo botado el 25 de septiembre de 1961 y produciéndose su alta en la Armada el 11 de enero de 1963. Este año, por tanto, se conmemora el 40.º aniversario de su llegada a esta bella ciudad.

Para conmemorar tal efeméride se celebró en Tuy un sencillo acto al que fueron invitados todos los comandantes que ha tenido el buque en su ya dilatada vida, así como varios de los responsables del notable mantenimiento del que disfruta este buque, todos ellos oficiales destinados en el Arsenal de Ferrol.

En representación del primer comandante, el vicealmirante Ceñal Fernández, hoy en situación de reserva, asistió su hijo el CF. Rafael Ceñal Martínez; acudieron también el último de los comandantes de la Escala Superior de oficiales, CN. Manuel Cela Muruáis, y varios de sus comandantes de la reserva naval, una vez pasado el mando del buque a esta escala, siendo su comandante actual el alférez de navío Alfonso López Arias.

Desde estas páginas, además de felicitar a su actual dotación por seguir cuidando con tanto mimo a tan querido patrullero,



Fradera, cabo de mar de la fragata de hélice *Resolución*.

creemos oportuno recordar a nuestros lectores el perfil biográfico y la gesta de la persona que ha merecido ser recordada presentando su nombre a este buque de la Armada.

## **Cabo de mar Esteban Fradera y Bohígas**

Esteban Fradera y Bohígas nació el 26 de noviembre de 1837 en el pueblecito catalán de Malgrat de Mar (Barcelona),

donde residían sus padres en la calle de las Alobas, n.º 2.

Se alistó en la Real Armada el día 8 de abril de 1854, firmando el 25 de abril de 1861 para servir por cuatro años. Contrae matrimonio cuatro días más tarde, el 29 de abril, y deja su pueblo natal de Malgrat el día 9 de mayo para dirigirse hasta Cartagena, en cuyo Real Arsenal se presenta el día 17. Embarca como grumete en la corbeta de vela *Ferrolana*. El día 26 de agosto de 1861 asciende a marinero ordinario, y a marinero preferente tres meses después; por último, a cabo de mar el día 1 de enero de 1863, siendo su último destino la fragata de hélice *Resolución*. Demuestra en todos los destinos que desempeña una excelente conducta y profesionalidad, con la particularidad de ser un individuo con el raro don de ser apreciado tanto por sus superiores como por sus iguales o subordinados, destacando en él su camaradería, compañerismo y humanidad.

Esteban Fradera y Bohígas, cabo de mar y miembro de la dotación de la fragata *Resolución*, murió vil y brutalmente asesinado cuando se vio envuelto en los sucesos acaecidos en el puerto de El Callao el 5 de febrero de 1865, en los que

agentes provocadores de la legación chilena, que durante todo ese día venían instigando disturbios, se recrearon con insultos a la nación española, discusiones, riñas, peleas y persecuciones a la carrera, que finalmente desembocan en un motín antiespañol y antigubernamental. Fradera, en

sufre agresión alguna que pasase de verbal, pero en breves instantes se ve rodeado por una muchedumbre que se ha concentrado en el puerto. Le increpan y arremeten contra él, cercándolo y apedreándolo. Sintiendo en peligro, saca una navaja de marino, la única arma con la que

Agrediéndole cobardemente, le sitian en un gran cerco, recomenzando el apedreamiento. Fradera se defiende a duras penas lanzándose contra la multitud, provocando víctimas entre ella. El gentío retrocede ante su valiente acometida. Instantes después, una infinidad de piedras y palos consiguen vencer su resistencia consumando la lapidación, y el cabo de mar cae a tierra sin vida.

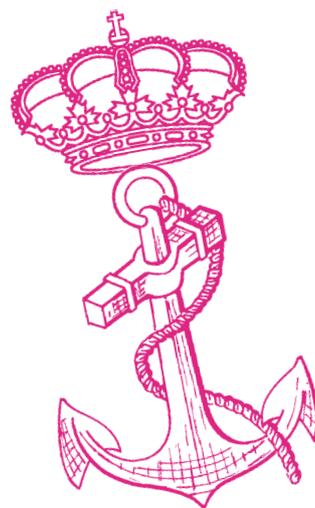
La Armada española rinde homenaje a este heroico personaje de nuestra historia, ya que hasta la fecha han ostentado su nombre cuatro buques de nuestra Flota.

El 7 de febrero de 1965, promovido por la Hermandad de Marinería de Nuestra Señora del Carmen y sufragado por el Ayuntamiento de Malgrat, fue inaugurado en esta localidad un monumento en su nombre, contando con la asistencia del entonces ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez. Le rindió honores la fragata *Sarmiento de Gamboa*.



puerto, observando el mal cariz que estaban tomando los hechos, intenta fletar un bote que le traslade hasta su buque, sin lograr conseguirlo. Hasta entonces no

contaba. Un capitán de fragata peruano y el oficial de guardia acuden en su defensa, rogándole tranquilidad. La provocación arrecia y la lapidación continúa.



# ACTO DE INAUGURACIÓN EN LA ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA ARMADA (ESUBO) DE UN MONUMENTO A LOS HERMANOS PINZÓN



**E**L pasado día 24 de octubre de 2003 tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales el acto de inauguración de un monumento a los hermanos Pinzón, donado por el Excmo. Ayuntamiento de Palos de la Frontera, acto presidido por el Excmo. Sr. Almirante

te Jefe de la Zona Marítima del Estrecho, D. Manuel María Abal López-Valeiras.

A partir de las 10.30 horas aproximadamente, se recibió a las autoridades de Palos de la Frontera, encabezadas por su Ilmo. Sr. Alcalde, así como a los miembros de la Real Sociedad

Palósfila Pinzoniana, con su presidente y junta directiva. Acompañaban a la comitiva tres autobuses de ciudadanos de Palos de la Frontera, siendo aproximadamente 150 los invitados para presenciar el acto.

A las 11.55 horas llegó S.E., rindiéndosele los honores de



El almirante jefe de la Base Naval de Rota, José E. de Benito Dorronzoro, presidente y miembros de la Sociedad Palósfila Pinzoniana, son saludados por el almirante jefe de la ZME, Manuel Abal López-Valeiras, a su llegada al acto.



Ofrenda de la corona ante el altar.

valores y heroicidad de los dos pilotos hermanos Pinzón:

**Martín Alonso, uno de los colaboradores más eficaces de Cristóbal Colón en su viaje del descubrimiento, mandaba la carabela Pinta.**

**Su hermano Vicente Yáñez haría su viaje hacia el año 1523 y mandaba la carabela Niña. En el mismo viaje descubrió el cabo de San Agustín, en la costa de Brasil, y la desembocadura del Amazonas. Más tarde acompañó a Díaz de Solís en la expedición del Río de la Plata.**

Una vez finalizada la lectura del panegírico, la Escuadra de Gastadores de la Escuela de Suboficiales rindió homenaje a los que dieron su vida por España, momento durante el cual el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho y el alcalde de Palos de la Frontera ofrecieron

ordenanza por parte del Batallón de Alumnos de la ESUBO y la Banda de Música, Cornetas y Tambores del TERSUR. A continuación el Sr. Almirante pasó revista a la fuerza.

A las 12.00 horas, con S.E., autoridades e invitados en el interior del Panteón, el presidente de la Real Sociedad Palósfila Pinzoniana dio lectura a un panegírico en el que ensalzó los





una corona de laurel ante el altar. Posteriormente, frente a la placa conmemorativa de los

hermanos Pinzón existente en el interior del Panteón fue depositado un ramo de flores por el

alcalde de Palos y por el presidente de la Real Sociedad Palósfila Pinzoniana.





Panorámica del altar mayor del Panteón de Marinos Ilustres, con los asistentes a la ceremonia.

Finalizadas las ofrendas florales, fue entonada la *Salve Marinera* por todos los asistentes junto con los alumnos de la Escuela.

Una vez concluidos los actos previstos en el interior del Panteón, los asistentes se dirigieron a los jardines de Poniente para presenciar la inauguración del monumento, que corrió a cargo del almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho y el alcalde de Palos de la Frontera.

A continuación, el alcalde de Palos pronunció unas palabras acerca de los hermanos Pinzón, con las que también quiso expresar el profundo agradecimiento, en su nombre y en el de los vecinos de Palos de la Frontera, a la Armada por el insigne lugar asignado como enclave del monumento: junto al Panteón de Marinos Ilustres, donde reposan

los restos de la gente de la mar que dio su vida por España.

Profundas fueron también las palabras pronunciadas por el almirante jefe de la Zona Marítima. En ellas agradeció, en nombre de la Armada, la donación de la escultura fundida en bronce, obra de D. José Luis Rosado y de D. Pablo Villegas, y disertó sobre el arraigo en la Marina de los hermanos Pinzón, sus navegaciones con Cristóbal Colón y sus descubrimientos en Brasil y Argentina.

A partir de ese momento, los jardines de Poniente de la Escuela de Suboficiales pasan a denominarse jardines de los Hermanos Pinzón.

Una vez finalizadas las alocuciones, los asistentes se dirigieron a la escalinata del Panteón para presenciar el desfile del Batallón de Alumnos que, con gran marcialidad, puso el broche

a un acto que finalizó con grandes aplausos por los invitados allí presentes.

Seguidamente se ofreció en la cafetería de alumnos una copa de vino español a los asistentes, con los que se departió en un ambiente agradable y muy distendido, en el que se pudo constatar la satisfacción general por una jornada llena de significado para la gente de mar.



# 50.º ANIVERSARIO DE LA BASE NAVAL DE ROTA

En el mes de julio del año 1951, el presidente Dwight D. Eisenhower nombró al almirante Sherman jefe de una comisión que viajaría a España para explorar la posibilidad de fortalecer los lazos entre los dos países. En el otoño de ese mismo año, esta comisión comprobó cuáles serían las instalaciones militares apropiadas para una cooperación y apoyo militar hispano-estadounidense. El resultado directo de los acuerdos del tratado se firmaba el 26 de septiembre de 1953

**S**E cumple en el presente año, por tanto, el 50.º aniversario de la firma del tratado bilateral entre España y Estados Unidos y, por consiguiente, del cambio fundamental que se produjo en el pueblo de Rota, y en España, como consecuencia de la instalación de las Bases americanas en nuestro país.

Hemos tenido oportunidad de acceder a una **publicación elaborada por los mandos americanos en la Base Naval de Rota** en conmemoración de esta efeméride. En ella se refleja el desarrollo y la vida de la Base a lo largo de estos años. Su contenido nos ha parecido de gran interés, tanto por la oportunidad cronológica como por cons-



tituir un rico anecdotario de la realidad de este pedazo de continente americano en tierra española, por lo que hemos querido reproducirla parcialmente para nuestros lectores: La presentación viene de la mano del **almirante José Enrique de Benito Dorronzoro, jefe de la Base Naval de Rota**, cuyas palabras reproducimos íntegramente.

**Rota, septiembre 2003**

«Como Almirante de la Base Naval de Rota, es para mí un gran honor poder escribir en este especial que hoy se publica con motivo del 50 aniversario de la firma de los acuerdos Hispano-Norteamericanos.



**Feliz aniversario y que esta unión entre las Armada de los Estados Unidos y la de España continúe por largo tiempo en beneficio mutuo».**

**Capitán de navío John Orem, comandante de las Actividades Navales de Estados Unidos en España**

Una de las consecuencias de la firma de estos acuerdos fue el establecimiento de esta Base Naval que hoy, con el transcurrir de los años, podemos considerar un gran acierto en el ámbito estratégico.

El cargo de Almirante Jefe de la Base Naval de Rota, considerado en estos casi 50 años en la Armada española uno de los más prestigiosos destinos, me ha dado la oportunidad de poder trabajar y convivir con la comunidad de la Marina de los Estados Unidos.

Mucho han cambiado las circunstancias nacionales e internacionales a lo largo de este periodo de tiempo que ahora conmemoramos. Sin embargo, la importancia de esta Base Naval se ha mantenido e incluso incrementado en los últimos años, lo que ha dado lugar al establecimiento de una firme relación entre ambas Marinas, porque nos sigue uniendo el mismo espíritu de servicio en defensa de la paz y la libertad.

Es cierto que vivimos momentos difíciles, pero hemos de tener en cuenta que también lo fueron otros, y con el esfuerzo de ambas Armadas se fueron superando.

Quiero, con esta ocasión, expresar mi más firme convencimiento de que el espíritu de colaboración y amistad entre ambos pueblos es la clave para mejorar día a día.



Almirante José Enrique de Benito Dorrnoro, jefe de la Base Naval de Rota.

«Es para mí un placer dar la bienvenida a españoles y americanos a la celebración del 50 aniversario de la Base de Rota. La cooperación Hispano-Americana aquí en Andalucía durante los pasados 50 años ha generado importantes beneficios a ambas naciones y ha dado lugar a una estrategia conjunta y amistades personales duraderas.

»Para los americanos en el sur de España, la Estación Naval de Rota representa uno de los mejores destinos que se les puede asignar a militares y a civiles en toda su carrera. Los españoles son las personas más amigables del mundo y su cultura es exótica y a la vez fácil de aprender. Muchos americanos completan su periodo de destino aquí en España e intentan conseguir otro. Mi primer destino en la Marina de los Estados Unidos fue aquí, en Rota, en el VQ-2. Desde entonces, he estado intentando volver a España, y me siento afortunado de haberlo conseguido 20 años más tarde. Muchos americanos aman tanto a España que deciden hacer de este país su hogar al retirarse del mundo militar.

»Cuatro grupos significativos de personas hacen posible que la vida de un militar americano en Rota sea tan agradable como actualmente lo es. Primero, nuestros compañeros



Primeras construcciones, en donde se observa, en la parte inferior, la vía del tren Sanlúcar-El Puerto de Santa María (1953).

militares y nuestras familias, que nos proporcionan ese lazo de unión con nuestra cultura y nuestro hogar. La vida en el extranjero para los americanos es más fácil cuando tenemos una comunidad propia con la que convivir.

»En segundo lugar, los españoles contratados por el Ministerio de Defensa español, que trabajan directamente para las Actividades Navales de los Estados Unidos en España, que constituyen la columna vertebral de la Marina de los Estados Unidos

a la hora de llevar a cabo su misión en España. Estos empleados son los empleados más preparados y leales que podríamos pedir, y sé que cuando digo que estos hombres y mujeres son miembros esenciales de nuestro equipo, lo digo también en nombre de cada uno de mis predecesores. Esta celebración del Aniversario es un reconocimiento a cada una de estas personas que trabajan aquí actualmente o que lo han hecho en algún momento en los últimos 50 años.



»En tercer lugar, la Marina española y el Jefe de la Base Naval de Rota, vicealmirante De Benito, son los mejores anfitriones que podríamos pedir. La cooperación y la unión entre nuestras naciones comienzan con esta relación. Esta relación entre el Almirante de la Base Naval de Rota y el Comandante de las Actividades de los Estados Unidos en España nunca ha sido mejor que la mantenida en la actualidad.

»Finalmente, los ciudadanos de Rota y El Puerto de Santa María, nuestros excepcionales vecinos, donde viven la mayoría de los americanos destinados en la Base. Se notan los esfuerzos del alcalde Sánchez y del alcalde Díaz por hacernos sentir bienvenidos en sus ciudades cada día. Las empresas de estas ciudades que prestan apoyo a nuestras actividades son de una importancia fundamental para todo lo que hacemos en el sur de España.

»Deseo fervientemente poder estar aquí para el 100 aniversario de la cooperación Hispano-Norteamericana en España. Creo que el papel de los militares en los próximos 50 años va a ser muy distinto. Sin embargo, cada paso en la cooperación de nuestros dos pueblos será para la comunidad internacional tan importante como lo es actualmente.

»Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todos los españoles, por ser unos maravillosos anfitriones de los militares americanos aquí en Andalucía. Y a la comunidad americana, os deseo que disfrutéis de la celebración y añadir esta nueva vivencia a vuestra colección de recuerdos de vuestra visita a España durante toda la vida».

### La instalación y desarrollo de la Base

El desarrollo de la Base Naval de Rota fue un proceso



CN. Juan Lahera y Sobrino, primer mando de la Base (12-1-1956/58).

gradual bien proyectado, que comenzó el 1 de abril de 1955. Alrededor de 2.000 personas participaron en la construcción de la Base Naval; la mayoría de ellas procedían de otras áreas de Andalucía y España y muchas decidieron quedarse en la zona cuando el trabajo finalizó.

Entre 1955 y 1957, unos 300 burros jugaron un papel importante en la construcción de la Base. Estos animales tenían la misión de transportar arena, gravilla y piedras desde las playas de Punta Candor, Agudulce, Virgen del Mar, la Ballena, Fuentebravía y Vista Hermosa, hasta lugares del interior designados por las empresas constructoras. Durante años fue algo normal ver estos burros yendo y viniendo por los senderos de las playas cercanas y las calles acarreando una carga media de 120 kilos.

En aquella época, la agricultura era la industria más importante en Rota; a diferencia de la mayoría de los pueblos de la costa, la pesca y las industrias relacionadas con ésta eran secundarias. Las cosechas que se recogían en lo que son ahora los terrenos de la Base eran principalmente de calabazas y tomates. En la actualidad Rota todavía es conocida por la calidad de dichos vegetales.

Antes de que el puerto se hubiera construido, no era nada más que una playa abierta en la bahía de Cádiz. La Marina de los Estados Unidos eligió esa zona de la bahía de acuerdo a las condiciones climáticas y el flujo del mar. Dos miembros que pertenecían a la plantilla del Ayuntamiento por aquel entonces aún viven en Rota. Ignacio Liaño, hoy con 93 años, fue alcalde de Rota, y Manuel García de Quirós, en los 80, fue teniente de alcalde y responsable de las expropiaciones. La Marina española y el Ministerio de Defensa fueron los responsables



Obras de construcción del puerto. El primer rompeolas fue fortificado con 10.000 tetrapods (1953).



de expropiar los terrenos, aunque todo tenía que ser coordinado y documentado por el gobierno de la ciudad. El gobierno español se sorprendió al conocer que tendrían que desalojar a cientos de pequeños terratenientes. Erróneamente pensaron que tendrían que negociar sólo con unos cuantos, lo cual era lo normal en la mayor parte de Andalucía. Además, para complicar aún más las cosas, algunas de las tierras habían sido a su vez arrendadas a otros, por lo que se encontraron con que tenían que negociar con más gente todavía.

Las actividades se iniciaron oficialmente el 14 de abril de 1958, y tres días más tarde el primer barco fondeó en el puerto. El proyecto costó más de 17 millones de dólares. El primer rompeolas fue fortificado con 10.500 *tetrapod* puestos encima de más de un millón de metros cúbicos de piedra caliza traída de Arcos. Con posterioridad, ya en 1966, la Marina aceptó la construcción de otro rompeolas. La pista de arrastre desde los muelles hasta el aeropuerto se terminó en 1956, año en el que despegó el primer avión. La construcción de la Escuela, el campo de deportes y el gimnasio comenzó en 1957 y se terminó dos años más tarde.

Durante esta década la Base fue albergue y «taller» para varios buques. Actualmente no hay barcos de los Estados Unidos destinados en la Base Naval de Rota, pero el puerto continúa suministrando diversos servicios a los buques que en ella atracan de vez en cuando. El Departamento de Operaciones Navales provee el servicio de teléfono, combustible y otras provisiones que se puedan necesitar.

El 4 de octubre de 1956 empezaron a funcionar las pistas de aviones, pero de forma muy limitada. En aquella fecha el aterrizaje inaugural se efectuó



Control de la Base en sus comienzos, en 1957.

por un grupo encabezado por el embajador John Davis Lodge y Su Alteza Real el Príncipe Alfonso de Orleans y Borbón, acompañados por dignatarios españoles y americanos.

En aquel tiempo, la Base se llamaba Estación Aéreo-Naval de Rota. No fue hasta mayo de 1957 cuando se la designa «Estación Naval», con la consiguiente expansión de las instalaciones portuarias. Se estableció un destacamento del Escuadrón 24 de Apoyo Táctico a la Flota (VR-24), que pronto se convertiría en una parte importante de la Base y

del apoyo logístico a las unidades del Mediterráneo, llevando carga prioritaria, correo y personal por todo el continente.

En los comienzos de 1957 un destacamento de 35 marines llegó de Carolina del Norte para formar los acuartelamientos de marines en Rota. A los pocos meses el número se incrementó a 100 y asumieron los deberes de la seguridad de la Base. Los marines fueron la segunda unidad en activarse en la Base y hoy día componen la Compañía de la Fuerza de Seguridad del Cuerpo de Marines Europa, cuya

misión es proporcionar seguridad física y respuesta armada a todas las unidades y barcos navales dentro del área de responsabilidad de NAVEUR, que incluye Europa, África y el Mediterráneo.

En la Base existe desde 1958 un periódico, que comenzó llamándose *El Rotando*, con apenas cuatro páginas mecanografiadas; años más tarde se convirtió en un periódico más formal y se lo rebautizó con el nombre de *The Jack Tar*, convirtiéndose en un periódico de 24 páginas en 1973. Sería en 1991 cuando alcanzaría su actual denominación, *Rota Coastline*, semanal, a todo color, con una tirada actual de 3.500 ejemplares.

En 1959 fue establecida en Rota la emisora de radio y televisión de habla inglesa de la Marina de los Estados Unidos. Su misión principal era transmitir información y entretenimiento al personal militar americano destacado en la Base y a sus familias.

La educación primaria e infantil era un tema muy importante a cubrir en la infraestructura de la Base, así que en 1954 se proyectó la creación del colegio, comúnmente conocido como el DGF. Al principio era tan sólo un edificio de una única aula ocupada por 28 alumnos. Cuatro años más tarde, el Centro de Enseñanza Primaria David Glasgow Farragut iba creciendo al mismo tiempo que la Base se desarrollaba. Actualmente el colegio cuenta con unos 900 alumnos, comprendidos entre «jardín de infancia» y grado 6.º. En el plazo de un año los alumnos de la escuela primaria se trasladarán al nuevo edificio del DGF *Elementary School*. El ocio también merecía una atención primordial, por lo que se construyó en 1963 el cine al aire libre.



Control de la Base en 1984.



ofreciéndoles todo lo que podían ofrecer: máxima colaboración y cariño.

Si importantes han sido las ventajas en lo económico que la Base ha reportado a los roteños y portuenses, no menores han sido los beneficios que los inquilinos americanos han obtenido, sobre todo teniendo en cuenta el esfuerzo de los trabajadores españoles que ahí desempeñaron y aún desempeñan su labor y, lo más destacable, los lazos de sangre que entre ciudadanos de ambas naciones se han establecido.

A todos, sinceramente, muchas gracias.

Otra de las instalaciones importantes con que cuenta la Base es el Hospital de la Marina USA. Originariamente existía un dispensario construido en 1956, que sería ampliado en el año 65 construyéndose otra sala, y en 1968 se edificó lo que realmente sería el primer hospital de la Base. Posteriores ampliaciones dotaron al hospital de una clínica de ginecología y obstetricia, así como de un departamento de medicina preventiva y otro especializado en medicina aeronáutica. Ahora se ha duplicado su superficie inicial y su capacidad tecnológica.

### Nota de la Redacción

Cincuenta años han transcurrido ya desde la firma del tratado bilateral entre España y los Estados Unidos, un tratado que cambió el normal discurrir de la zona y de los pueblos de la bahía de Cádiz, donde se ubica la Base, en especial de Rota y El Puerto de Santa María.

Durante estos 50 años, los habitantes de estas dos localidades han dado muestras de una hospitalidad sin par, al ser capaces de acoger a norteamericanos y españoles de otras regiones,



El antes y el después de la Base Naval de Rota.

## SECUENCIA DE LOS ACTOS CONMEMORATIVOS DEL 50.º ANIVERSARIO DE LA FIRMA DEL PRIMER CONVENIO HISPANO-NORTEAMERICANO

La ceremonia conmemorativa tuvo lugar el pasado 25 de septiembre. Dio comienzo hacia el mediodía con la incorpora-



ción de las banderas de España y los Estados Unidos, a los acordes de los himnos nacionales respectivos, y la llegada de las autoridades que presidirían el acto: almirante jefe de la Base Naval de Rota, José Enrique de Benito Dorronzoro; el almirante jefe del Apoyo en la Bahía de Cádiz, Manuel Abal López Valei-

Oren, quienes recibieron los honores de ordenanza, llevados a cabo por una agrupación compuesta de una escuadra de gastadores de la BRIMAR, Banda de Música, Cornetas y Tambores del Tercio Sur, Banda de Música de la VI Flota de EE.UU., banderas, batería de honores, una sección de Infantería de Marina, de Marinería y de la Fuerza Aérea de EE.UU., y sendas secciones de la Infantería de Marina y de la Marinería españolas.

Seguidamente toman la palabra, en primer lugar, el jefe de las Actividades Navales de los Estados Unidos de América en Europa, almirante Johnson, y a continuación el almirante de la Flota española, Jose Antonio Balbás Otal, quien resaltó la importancia de dicha celebración, que dio origen, con la

que se ha mantenido «en todo este periodo de profundos cambios: el deseo de amistad y



cooperación entre España y los Estados Unidos de América, «dos naciones —dijo— comprometidas en una misma idea: la defensa de la paz y la libertad».

Al término de la alocución del ALFLOT, el almirante Johnson y el almirante Balbás, acompañados por el almirante jefe de la Base y el capitán de navío John Oren, procedieron a descubrir una placa conmemorativa de este 50.º aniversario.

Posteriormente tuvo lugar el homenaje a los que dieron su vida por la patria, cuyo estremecedor silencio fue roto por el sobrevuelo de aviones de Estados Unidos y España, un P-3 americano y dos aviones Harrier de la 9.ª Escuadrilla de Aeronaves de la Armada española; trepidante paso que finalizaría con el toque de oración, a cargo de los capellanes americano y español.

Con la retirada de las banderas de la formación, y a los acordes de los himnos nacionales, se inició el desfile de las fuerzas participantes, dándose por finalizada la ceremonia.

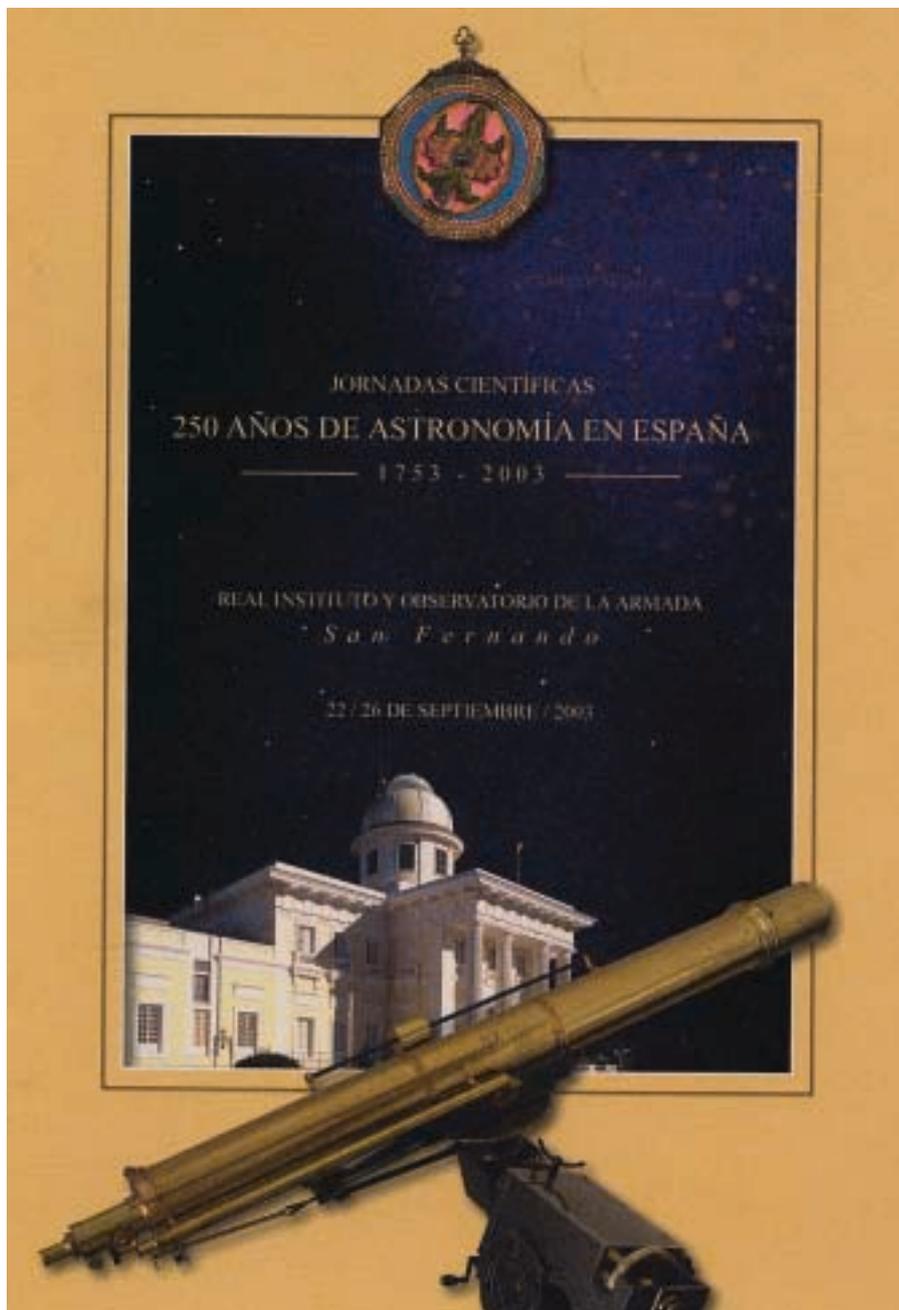


El almirante de la Flota, José A. Balbás Otal, y el almirante Jefe de las Actividades Navales de EE.UU. en Europa.

ras; el almirante de la Flota, José Antonio Balbás Otal; el almirante jefe de las Actividades Navales de Estados Unidos en Europa, Gregory G. Johnson, y el comandante de las Actividades Navales de Estados Unidos en España, capitán de navío John

firma del primer convenio en 1953, «a una serie de acuerdos entre nuestros dos países que han pretendido incorporar la realidad social de España en cada momento y adaptarla a la realidad del entorno mundial». Subrayó la constante





**Con motivo del 250.º aniversario de la fundación del Real Instituto y Observatorio de la Armada**

## **LA ARMADA CELEBRA LAS JORNADAS CIENTÍFICAS «250 AÑOS DE ASTRONOMÍA EN ESPAÑA»**

**E**N el Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA) de San Fernando (Cádiz) tuvieron lugar las jornadas científicas «250 años de astronomía en España, 1753-2003», entre el 22 y el 26 del pasado mes de septiembre, dentro de los actos conmemorativos organizados por dicho centro, cuya inauguración fue presidida por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez, quien estuvo acompañado por diversas autoridades civiles y militares de la Comunidad Autónoma de Andalucía, del Gobierno central, de la provincia y de los Ayuntamientos de San Fernando y Cádiz.

Las conferencias han tenido como temas principales la historia y enseñanza de la astronomía en España desde el periodo de la Ilustración, galaxias y cosmología, instrumentación astronómica, dinámica del Sistema Solar y Sistemas de Referencia Estelar, magistralmente expuestas por representantes de distintas Universidades —como la Complutense y la Autónoma de Madrid, la Pública de Navarra y la de Ciudad de México—; asimismo acudieron representantes del Instituto de Astrofísica de Andalucía, del Instituto Geográfico Nacional, del Observatorio





Astronómico Nacional y del Centro Español de Astrobiología entre otros.

El primer observatorio astronómico de la Armada fue fundado por el ilustre marino Jorge Juan y Santacilia, en Cádiz, en 1753, siendo trasladado como Real Observatorio (ROA) a la Isla de León, hoy San Fernando, en 1798. En el devenir histórico son de destacar los siguientes hitos:

- Observatorio Astronómico (1753);
- 1.º Observatorio Meteorológico (1788);
- 1.º Observatorio Geomagnético (1891);
- 1.º Observatorio Sismológico (1898);
- 1.º Observatorio de seguimiento de satélites (1958);
- 1.º y único observatorio español con estación láser;
- en la actualidad es el conservador y mantenedor del Patrón Nacional de Tiempo y de la Hora Legal de España.



### Actividad científica del ROA

La actividad científica del Instituto y Observatorio de la Armada se encuentra dividida en cinco secciones: Sección de Efemérides, Sección de Astronomía, Sección de Hora, Sección de Geofísica, Biblioteca y Archivo Histórico:

- *Sección de Efemérides.* Es la más antigua de las cuatro que componen la estructura básica del Observatorio, ya que sus orígenes se remontan a 1794. Su razón de ser ha sido y sigue siendo la publicación de las efemérides necesarias en navegación, astronomía y geodesia, tarea que viene desarro-

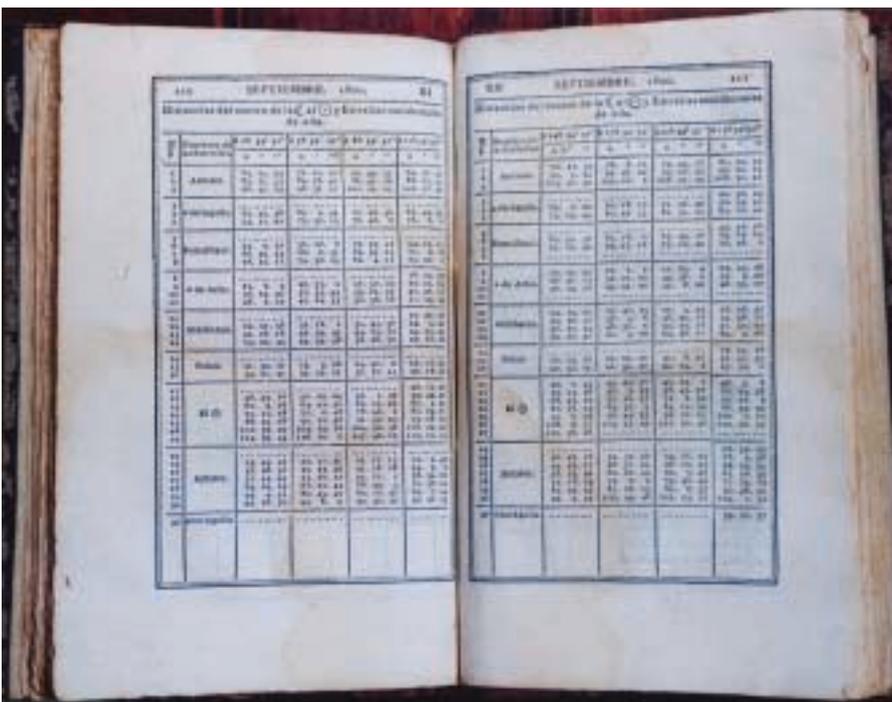




ROA 2003



El Observatorio en la Isla de León en 1798.



Libro de efemérides.

lloando sin interrupción desde hace más de 200 años. En la actualidad, su campo de trabajo se ha extendido más allá de la publicación de las efemérides, efectuándose numerosos trabajos de investigación de mecánica celeste, prestando servicio a diversas entidades tanto oficiales como particulares.

La difusión de las efemérides astronómicas se realiza mediante la aplicación informática «Andi» y diversas publicaciones impresas. De esta sección también depende el Centro de Cálculo del Observatorio, que gestiona y mantiene los recursos informáticos del centro.

— *Sección de Astronomía.*

Esta sección desarrolla su labor dentro del campo de la astronomía de posición (astrometría), para la determinación de la posición de los astros. Participa en los trabajos de observación e investigación del Círculo Meridiano Automático Carlsberg, instalado en la isla de La Palma, junto al Instituto de Astronomía de Cambridge y el Observatorio de la Universidad de Copenhague, para la realización de catálogos estelares de gran extensión y precisión.

— *Sección de Hora.*

El cometido de esta Sección consiste en la conservación de las escalas de tiempo en uso y la difusión de las mismas en la forma más conveniente para las distintas necesidades científicas de la navegación y de la industria nacional.



Astrógrafo fotográfico Gautiz.

El ROA participa en la intercomparación de su escala de tiempo con los laboratorios de tiempo del resto del mundo, contribuyendo con sus relojes a la generación del Tiempo Atómico Internacional. Por otra parte, la Sección de Hora ha desarrollado los equipos de precisión necesarios para resolver los distintos problemas que le plantea a la Armada el mantenimiento de un tiempo preciso a bordo,

resultado de lo cual son los dos modelos de Central Horaria Naval actualmente en uso en nuestros buques y unidades.

Dependiente de esta Sección se encuentra el Servicio de Calibración, responsable a su vez del Laboratorio de Calibración, integrado en el marco de las diferentes empresas nacionales de calibración, capacitado para la emisión de certificaciones, como Laborato-

rio Patrón, de las calibraciones efectuadas a los patrones de tiempo y frecuencia de los laboratorios secundarios de la cadena de control de la calidad en la industria española. Al mismo tiempo, el Servicio de Cronometría Naval es el responsable de la adquisición, mantenimiento y control de los más de 4.500 relojes y cronómetros marinos que se encuentran distribuidos en más de 500 dependencias y unidades de la Armada.

— *Sección de Geofísica.* A esta Sección pertenece el Observatorio Geofísico de la Armada, que comprende también la Estación Geomagnética, que coopera con asociaciones internacionales de geomagnetismo desde 1891. El estudio de la sismología ha sido otro de los campos tradicionales de la Sección desde 1898. Cuenta con cuatro estaciones instaladas en túneles situados en San Fernando, Cartagena, Melilla y Mahón, orientadas tanto al estudio de los sismos próximos a dichas zonas como a la sismicidad a nivel global.

Es responsabilidad de esta Sección el mantenimiento de cooperaciones en el campo de la geodesia, incluida la observación de satélites artificiales, técnica a la que el Observatorio se incorporó desde sus comienzos en 1958.

La Estación Meteorológica pertenece también a dicha sección, y colabora en el campo con la Red Meteorológica Nacional.



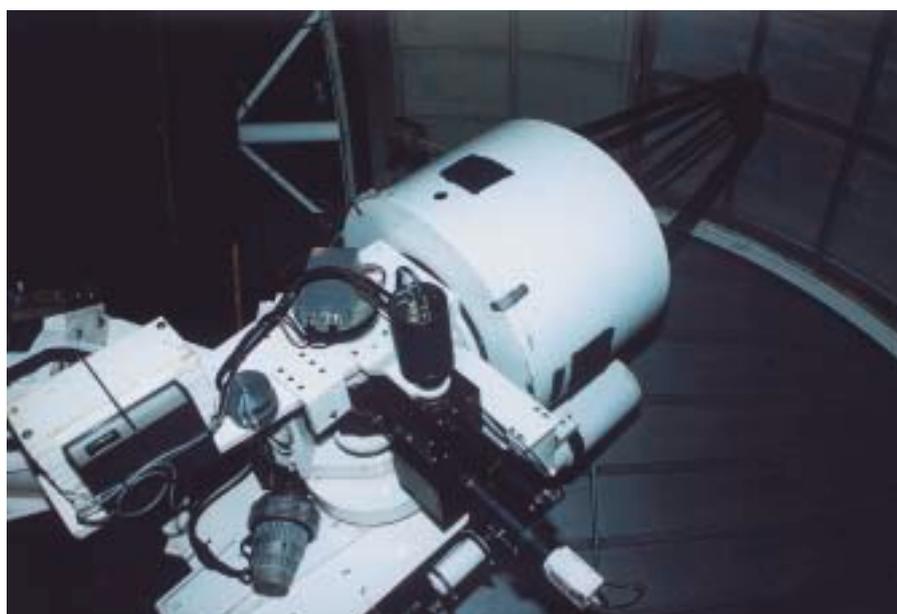
1489 y 1800, muchas de ellas de gran interés para los historiadores de la ciencia. El fondo moderno, especializado en materias relacionadas con la astronomía, la geofísica, la metrología o la electrónica, está al servicio del personal científico y técnico del Observatorio y de los alumnos de la Escuela de Estudios Superiores. Además, la Biblioteca conserva una colección de cartografía (3.481 mapas) compuesta principalmente por cartas náuticas publicadas en los siglos XVIII y XIX. En el Archivo Histórico se custodia la documentación administrativa y científica generada por el Observatorio desde su creación hasta fines del siglo XX.

#### Actividad docente

— *Biblioteca y Archivo.* Desde el siglo XVII, la Biblioteca es un servicio inseparable del quehacer científico y docente del Observatorio. Actualmente, su fondo bibliográfico

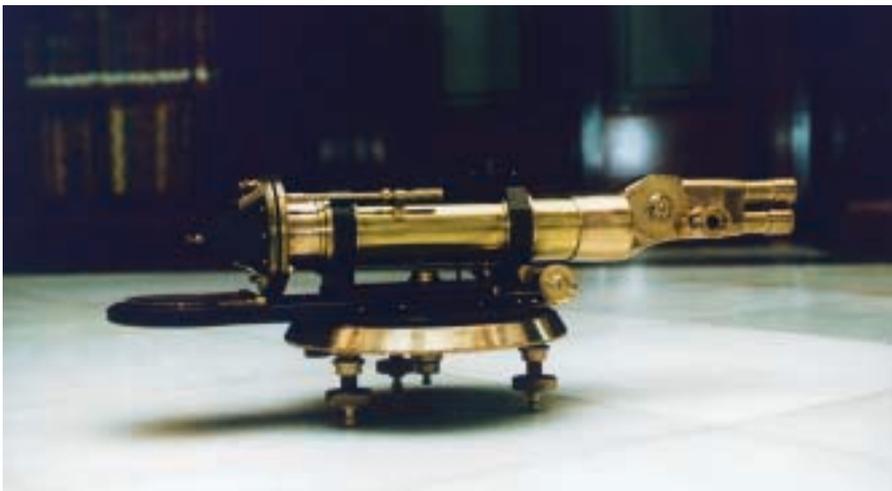
está compuesto por más de 30.000 volúmenes y por una rica colección de publicaciones periódicas. El fondo antiguo está compuesto por 1.287 obras, publicadas entre

— *Colección de Instrumentos Antiguos.* Después de 250 años de funcionamiento, la conservación de parte del patrimonio científico del Observatorio ha dado lugar a la organización de una importante colección de instrumentos científicos que, posiblemente, pueda ser considerada en el ámbito de la instrumentación de la astronomía y de sus ciencias afines una de las más importantes colecciones de instrumental científico conservadas en España. Actualmente hay 173 instrumentos expuestos en diversas salas del Observatorio. Ocasionalmente se colabora con ciertas exposiciones temporales mediante la cesión de algunas de estas piezas.





Fondo bibliográfico.



Instrumental antiguo conservado en la colección del Observatorio.

— *Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas*. Fue fundada en 1856 y tiene como misión dar una formación físico-matemática superior a reducidos grupos de jefes y oficiales de la Armada, con el fin de obtener el núcleo de un profesorado cualificado en estas

materias para las escuelas superiores de la Armada, y cubrir en general puestos que requieran una especial preparación científica y un conocimiento actualizado de la evolución de las ciencias.

La enseñanza está organizada en dos ciclos: básico y de especialización.

El ciclo básico, de dos años de duración, está planificado para elevar el nivel de preparación científica de jefes y oficiales seleccionados para una posterior especialización en las escuelas técnicas superiores, facultades universitarias y centros científicos nacionales o extranjeros. El ciclo de especialización, máster en Astronomía y Geofísica, también de dos años de duración, está dirigido a la preparación para la investigación y la docencia del personal científico del Real Instituto y Observatorio de la Armada.



# DÍA DE LA FIESTA NACIONAL 12-10-2003

Como ya es habitual, la celebración estuvo presidida por la Familia Real y las principales autoridades del Gobierno de la nación, en medio de una gran expectación por el desfile aéreo, donde estaba prevista la participación de la primera unidad del Eurofighter para el Ejército del Aire y los dos helicópteros Tigre de reciente adquisición para el Ejército de Tierra. En el desfile terrestre, las principales novedades más esperadas fueron los nuevos vehículos de combate de la Infantería de Marina, y la participación de la representación de EE.UU., Polonia y de los ejércitos centroamericanos que componen junto a España la Brigada Plus Ultra para la reconstrucción de Irak.



**S**US Majestades el Rey Don Juan Carlos y la Reina Doña Sofía, junto a los Duques de Lugo y los de Palma, fueron recibidos a

su llegada a la plaza de Colón de Madrid por el presidente del Gobierno, José María Aznar, y gran parte del Ejecutivo, presidentes del Congreso y Senado,

Tribunal Constitucional y Consejo General del Poder Judicial, así como por el secretario general del PSOE, Jose Luis Rodríguez Zapatero.



Tras el izado y homenaje a la bandera nacional, efectuado con los honores reglamentarios, tuvo lugar el homenaje a los que dieron su vida por España, que constituyó un emotivo recuerdo dedicado en esta ocasión de manera especial a los militares fallecidos en el accidente del Yakolev-42 al regreso de su misión en Afganistán y en los últimos atentados terroristas perpetrados en Irak.

El desfile aéreo, que levanta siempre una gran expectación, se vio no obstante parcialmente empañado por la gran nubosidad reinante, que impedía la visibilidad de los aviones a su paso por el cielo madrileño, y también por la ausencia del avión Eurofighter. El Spanish Twin 001 (ST001), de fabricación conjunta con Alemania, el Reino Unido e Italia, es el primero de la producción en serie que ha reci-

bido España del total de los 87 con los que contará el Ejército del Aire, y que irá recibiendo paulatinamente hasta 2015. Un fallo en el sistema electrónico del tren de aterrizaje detectado en una unidad alemana provocó que la agencia que agrupa a los cuatro países del consorcio ordenase la paralización de los vuelos de toda la flota. Sin embargo, y a pesar como decimos de la poca visibilidad, el





público congregado sí pudo contemplar el vuelo de los dos helicópteros Tigre, del consorcio Eurocopter, del que España va a adquirir 24 unidades. Entre otras novedades cabe reseñar la participación de los nuevos vehículos de combate de la Infantería de Marina Piraña III y unidades NBQ del Ejército de Tierra. En el desfile terrestre participaron 3.000 militares y 250 vehículos ligeros y blindados. La celebra-

ción congregó a una gran cantidad de público que se extendió a lo largo de ambos lados del paseo de la Castellana, poniéndose de manifiesto el hecho de que cada año se aprecia un mayor nivel de información y empatía de ese público asistente con las Fuerzas Armadas, sin duda a consecuencia del esfuerzo publicitario que últimamente está realizando el Ministerio de Defensa, que cuenta con la cola-

boración de los diferentes medios de comunicación para acercar la realidad actual de nuestros Ejércitos a la sociedad a la que sirven. Este esfuerzo está también dando importantes frutos en lo que respecta a la positiva consideración social sobre la labor desempeñada por los hombres y mujeres que los integran. Ese mismo público asistente el pasado día 12 de octubre a los actos conmemora-





Nuevos vehículos *Piranha* de la Infantería de Marina.

tivos del Día de la Fiesta Nacional es asimismo buen conocedor de las líneas maestras de la política interna y externa de nuestro país, motivo por el cual su constante reconocimiento, mostrado a través de los incansables aplausos, animó de manera muy especial el paso de las fuerzas participantes en el desfile militar del presente año.

### Participación de la Armada

La participación de la Armada en el desfile del Día de la Fiesta Nacional del pasado 12 de octubre se concretó en cuatro aviones AV-8B Harrier II, de la 9.<sup>a</sup> Escuadrilla de Aeronaves, que fue creada en 1987 con la misión fundamental de dar apoyo al Grupo de Combate, operando desde el portaaviones *Príncipe de Asturias*. Con sede

en la Base Naval de Rota, la escuadrilla está dotada de 17 aviones Harrier de despegue y aterrizaje vertical. El desfile de las fuerzas de a pie fue abierto por el CN. Javier Franco Suanzes, comandante-director de la Escuela Naval; a continuación, un batallón de alumnos de este centro docente para la formación de los oficiales de los distintos cuerpos de la Armada, seguido de un batallón de alumnos de la Escuela de Suboficiales de San Fernando, donde se centra la formación de los cursos de acceso a las escalas básicas de los Cuerpos de Infantería de Marina y de Especialistas de la Armada, y un batallón de marinería, alumnos de la Escuela de Especialidades Antonio Escaño de Ferrol, centro de enseñanza donde se imparte la formación y perfeccionamiento de distintas

especialidades para oficiales, suboficiales del Cuerpo de Especialistas y para la marinería profesional, a través del curso de acceso a la condición de marino profesional y de capacitación para ascenso a cabo primero, además de la Compañía Mixta de Infantería de Marina, integrada por unidades de combate y apoyo, adiestradas y equipadas para la acción anfibia y el combate en tierra.





## RELEVO EN LA JEFATURA DEL CUARTEL GENERAL MARÍTIMO ESPAÑOL DE ALTA DISPONIBILIDAD

El acto se celebró a bordo del buque de asalto anfibio *Castilla* y estuvo presidido por el almirante de la Flota, José Antonio Balbás Otal

**L**A Base Naval de Rota fue escenario, el pasado 31 de octubre, de la ceremonia de relevo del comandante del Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad (HRF) y segundo de la Flota, hasta ahora el vicealmirante Fernando Armada Vadillo, por el vicealmirante José Antonio Martínez Sainz-Rozas, quien será el nuevo comandante de la Fuerza Marítima Española (COMSPMARFOR). El almirante Sainz-Rozas venía de ocupar el cargo de jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor Conjunto de la Defensa.

El vicealmirante Armada Vadillo ha sido el primer comandante del HRF español que alcanza bajo su mandato el certificado de «Capacidad Operativa

Provisional» (*Interim Operational Capability, IOC*), en el otoño de 2000 y, posteriormente, en el mes de junio del presente

año de 2003, el de «Capacidad Operativa Completa» (*Full Operational Capability, FOC*), tras pasar con todo éxito los



Ceremonia de relevo del mando del HRF español, presidida por el almirante de la Flota, José Antonio Balbás Otal.



El vicealmirante Armada Vadillo, primer comandante del HRF, en el momento de proceder al relevo del mando.

ejercicios específicos, que le hicieron merecedor de los mejores elogios en el informe elaborado por los miembros del Grupo Desplegable de Cuarteles Generales (*Deployable Headquarters Task Force*, DHQTF), donde se ha destacado que «el Estado Mayor de COMSPMARFOR alcanza y, con frecuencia, excede todos los requisitos establecidos en cuanto a adiestramiento, organización y medios».

A partir de ahora, el vicealmirante Armada Vadillo asumirá la dirección de la Escuela de Estudios Superiores de las Fuerzas Armadas (ESFAS).

### **Constitución de la Fuerza de Respuesta de la Alianza (NATO Response Force, NRF)**

El pasado 15 de octubre quedó constituida la nueva Fuerza de Respuesta de la OTAN (NRF), acordada en la cumbre de jefes de

Estado y de Gobierno de Praga. El concepto de la Fuerza quedó definido y aprobado en la reunión de ministros de Defensa de Bruselas de junio pasado, y la puesta en marcha definitiva se aprobó en la reunión informal de ministros de Defensa celebrada en octubre en Colorado Springs (EE.UU.). Esta fuerza multinacional estará al mando del vicealmirante Martínez Sainz-Rozas durante su primer periodo, hasta julio de 2004, el cual estará a cargo del planeamiento y conducción de las operaciones. En ella participan también el portaaviones *Príncipe de Asturias* y su unidad embarcada, compuesta de cazabombarderos de despegue vertical

Harrier AV-8B Plus y helicópteros, una fragata, un submarino, un cazaminas y un buque de apoyo logístico, además de una fuerza de desembarco combinada hispano-italiana.

La NRF será capaz de efectuar un despliegue rápido en cualquier zona, tanto con fines disuasorios como para ejecutar operaciones relativas a la defensa colectiva o la gestión de crisis, estabilización, mantenimiento de paz, etc., normalmente como fuerza inicial, seguida de otras de mayor entidad.

La constitución de dicha NRF se desarrolló en una ceremonia presidida por el comandante supremo aliado en Europa (SA-CEUR), general James

El vicealmirante José Antonio Martínez Sainz-Rozas, nuevo comandante de la Fuerza Marítima española (COMSPMARFOR).

L. Jones, en el Cuartel General Conjunto Norte, con sede en Brunssum (Holanda). Durante este primer periodo, el Ejército de Tierra aportará a dicha fuerza dos equipos PSYOPS (*Psychological Operations*) y una compañía de operaciones especiales.

### **Ejercicios *Allied Action 03* y *Allied Response 03* de la NRF**

Tras el adiestramiento de puestos de mando dentro de una fuerza conjunta y combinada que supuso el ejercicio *Allied Action 03*, desarrollado en los primeros días del mes de noviembre, fechas más tarde, del 13 al 21 del mismo mes, tuvo lugar el ejercicio *Allied Response 03*, en la zona de Doganbey, costa occidental de la Turquía asiática. Este ejercicio ha tenido por objetivo mostrar las potencialidades de la NRF (NATO *Response Force*) y su actual grado de adiestramiento y funcionamiento para reaccionar en breve espacio de tiempo a los nuevos desafíos en el ámbito de la seguridad colectiva.



Sufragado a través de donaciones personales de submarinistas, tanto en servicio activo como en situación de retiro

## EL ARMA SUBMARINA HACE OFRENDA DE UN MANTO A LA VIRGEN DEL PILAR

Cuando Isaac Peral hizo inmersión por primera vez, en 1890, se encomendó a una imagen de la Virgen del Pilar. En 1945, el capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, almirante Bastarreche, quiso prender la insignia submarinista en el manto de la Virgen, «pidiéndole en reciprocidad su amparo».

Conocidos estos antecedentes, la Excelentísima Diputación de Zaragoza, en un pleno extraordinario de 15 de enero de 1946, aprueba ofrendar a las Fuerzas Submarinistas de la Armada una imagen de la Virgen del Pilar, imagen que hoy en día sigue presidiendo la escalera monumental de la entrada principal de la Base de Submarinos

**E**L pasado 22 de noviembre tuvo lugar en la basílica del Pilar de Zaragoza el acto de ofrenda del manto a la Virgen del Pilar, patrona del Arma Submarina de la Armada española.

A media mañana se concentró en la explanada de la basílica el personal de la Armada asistente a la ceremonia y acompañantes, encabezados por los portadores del manto, personalidades representantes de la Diputación de Zaragoza y algunos miembros de los Cuerpos Comunes destinados en la ciudad, contabilizándose aproximadamente 200 personas. Una vez en el interior de la basílica, el CN. comandante de la Flotilla de Submarinos, Carlos Córdón Scharfhausen, efectuó la lectura de la ofrenda:

**Ante vos comparecen humildemente estos tus hijos del Arma Submarina de la Armada española, para ofrecer os este manto como símbolo de nuestro amor y veneración mariana, a ti, María, Santa Madre de Dios, copatrona del Arma Submarina en la advocación de la Virgen del Pilar.**

**Nosotros, los marinos de la Armada, siempre hemos sido**



**de gran devoción mariana; no en vano tenemos el viejo adagio que dice: «El que no sepa rezar, que vaya por esos mares, y verá que pronto aprende sin enseñárselo nadie». No debe extrañar por tanto que numerosos navíos hayan ostentado, y todavía ostenten, como la fragata *Santa María*, con devoción y orgullo numerosas advocaciones Marianas, sin que faltase la Virgen del Pilar.**

**La Virgen del Pilar evoca una historia más que milenaria de aceptación temprana del Evangelio, vinculada con la tradición jacobea del desembarco del apóstol Santiago en Cartagena y la aparición de la**

**Virgen María consolando al Apóstol aquí, en Zaragoza, a orillas del Ebro.**

**España ha sido siempre, por antonomasia, la tierra de María Santísima; pero, entre tantas advocaciones, acaso ninguna tan entrañable y tan enraizada en nuestras almas como la de la Virgen Santísima del Pilar.**

**La Virgen María, en su advocación del Monte Carmelo, es patrona de todas las marinas españolas desde 1901. Sin embargo, la vinculación de los submarinistas a la Virgen del Pilar es anterior, ya que en 1886, en las fiestas de Cádiz, se cantaban coplas sobre el submarino diseñado por el teniente de navío Isaac Peral y Caballero, cartagenero para más señas.**

**Una de ellas decía así:**

**«... a Dios le pido de veras, y a la Virgen del Pilar, que te coronen de gloria por tu invento colosal...»**

**Cuando Isaac Peral hizo inmersión por primera vez con su submarino, en 1890, se encomendó a una imagen de la Virgen del Pilar que llevaba a bordo, que le había regalado un matrimonio amigo suyo de**



**Zaragoza. Gracias a ti, Virgen del Pilar, Peral venció grandes dificultades y nadie sufrió el más mínimo percance en una época casi heroica y muy arriesgada, cual fue la de los primeros submarinos.**

Conocidos estos antecedentes por la Excma. Diputación de Zaragoza en 1945, cuando el almirante Bastarache, capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, prendió la insignia submarinista en el manto de la Virgen, pidiéndote, ¡oh Virgen María!, que nos otorgases, en reciprocidad, tu amparo, decidió la Diputación de Zaragoza, en pleno extraordinario celebrado el día 15 de enero de 1946:

«Ofrendar la imagen de la Virgen del Pilar a las Fuerzas Submarinistas de la Armada...»

Imagen que hoy en día, más de medio siglo después, continúa presidiendo la escalera monumental de la entrada principal de la Base de Submarinos, orlada por un arco con nuestro lema, **AD UTRUMQUE PARATUS.**

Es por ello, señora y abogada nuestra, por lo que acudimos aquí a postrarnos y ofrecer este manto, para agradecer la protección especialísima que tenéis para con nosotros y para con nues-

tras familias. Lo vamos a hacer de la forma más cariñosa y emotiva, con nuestras oraciones, poesías y canciones. No en vano nuestro páter José Luis rezará la Oración del Submarinista, un cronista cartagenero, recitará un trovo, la coral polifónica del Club Naval de Suboficiales de Cartagena entonará la *Salve Marinera*.

Virgen María, Estrella del Mar, imploramos tu ayuda, como dice la jaculatoria del manto y de nuestra capilla en la Base de Submarinos de Cartagena: **STELLA MARIS FILIOS TUOS ADIUV.**

Madre de piedad y misericordia, defiéndonos de nuestros enemigos, protégenos y amparanos ahora y en la hora de nuestra muerte, amén. Que podamos decir que hemos fallecido bajo tu manto. Santa María del Pilar, haz que permanezcamos firmes en la fe, generosos en el amor, para mayor gloria de vos y de Nuestro Señor Jesucristo, y por el honor y el engrandecimiento de nuestra querida España, de la Armada, y del Arma Submarina; que así sea, amén.

A continuación, los portadores, acompañados por el oferente, subieron al presbiterio, donde se procedió a la bendición e imposición del manto a la Virgen, en presencia del cape-

llán-párroco del Arma Submarina, don José Luis Arnal Pérez, quien recitó la Oración del Submarinista. Seguidamente se leyó el trovo *Pilarica, Pilarica*, compuesto especialmente para la ocasión, por el trovero de Cartagena don Ángel Roca, autor asimismo de la letra del Himno al Submarinista. El acto de la ofrenda finalizó con la interpretación de la Salve Cartagenera a cargo del Coro de Suboficiales de Cartagena.

Seguidamente tuvo lugar la celebración de la Santa Misa, a cuyo término se entonó ante la Santísima Virgen del Pilar la Salve Marinera de la Armada.

La secuencia de los actos terminó con la firma, en el Libro de Oro de la basílica, del oferente, a quien se brindó el honor y privilegio, reservado solamente a altas autoridades, como destacó el presidente del Cabildo, de poder besar el manto e imagen de Nuestra Señora la Virgen del Pilar.

### **PILARICA, PILARICA**

Pilarica, Pilarica  
Virgen de la Hispanidad,  
tan Grande, aunque Pequeñica,  
te adora la Cristiandad  
por Española y Mañica.

Patrona en las carabelas  
de Colón y los Pinzón,  
su rumbo inmortal tutelas,  
grabando en hombres y velas  
tu Sagrado Corazón.

Como tantos peregrinos,  
Santa Virgen del Pilar,  
te veneran los marinos,  
sobre el mar y bajo el mar,  
¡Reina de los submarinos!

Virgen, celestial encanto,  
Madre de Nuestro Señor,  
los que te queremos tanto  
con la ofrenda de este manto  
te expresamos nuestro amor.

**Ángel Roca**

# ACTO DE INAUGURACIÓN DE LA NUEVA ETAPA DE LA CÁTEDRA ALMIRANTE ÁLVAREZ OSSORIO EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR



**E**L pasado viernes 28 de noviembre se procedió a la inauguración de la Cátedra Almirante Álvarez Ossorio en la Escuela Naval Militar.

Esta Cátedra se crea como órgano de relación institucional, para temas culturales, técnicos y humanísticos, de promoción conjunta entre la Armada y la Universidad de Vigo.

Los antecedentes de la Cátedra Almirante Álvarez Ossorio se concretan en la firma del Convenio de Cooperación entre el Ministerio de Defensa y la Universidad de Vigo, de 28 de junio de 1993, y el posterior Acuerdo Marco de Colaboración entre la Armada y la Universidad de Vigo, de 28 de noviembre de 1994. Así, el 17 de enero de 1997 se constituía la Cátedra Institucional Almirante Álvarez Ossorio.

La Cátedra Almirante Álvarez Ossorio se estableció primeramente en la Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada (ETEA), en Vigo. En esta etapa de la ETEA, la Cátedra tuvo dos directores: el catedrático don José Luis Sequeiros Tizón, hasta 1999, y el capitán de fragata ingeniero naval don Ramón Lema Díaz. Hasta la clausura de la ETEA, en septiembre de

2002, se desarrollaron múltiples actividades de carácter técnico y cultural fruto de la colaboración entre dicha Escuela y la Universidad.

Actualmente, es la Escuela Naval Militar, (como primer centro docente de la Armada, donde se forman desde hace 60 años sus futuros oficiales), la que tiene el honor de tomar el relevo de dicha Cátedra en ésta su segunda etapa. Así, se pretende continuar las actividades (seminarios temáticos, mesas redondas, intercambios, conferencias, etc.) con tanto o mayor interés, considerando las amplias posibilidades de cooperación con la Universidad que ahora se ofrecen, debido al hecho de que la docencia que imparte la Escuela Naval es multidisciplinar, superando la estrictamente técnica que prevalecía en la ETEA.

La Cátedra toma su nombre del almirante Manuel Álvarez Ossorio, quien nació en Madrid en 1902. Ingresó en la Escuela Naval Militar de San Fernando, siendo nombrado oficial en 1926 con el primer puesto de su promoción. Fue nombrado alumno del Instituto Electrotécnico de Montefiore, de la Universidad de Lieja (Bélgica), finalizando sus estudios en octubre de 1933 con



te-director de la Escuela Naval Militar, don Francisco Javier Franco Suanzes; el rector magnífico de la Universidad de Vigo, don Domingo Docampo Amoedo; el vicerrector de Relaciones Institucionales de la Universidad de Vigo, don Francisco Javier Martínez Cobas, y el vicerrector de Titulaciones, Postgrado y Formación Permanente, don Antón Fernández Álvarez, se procedió a la firma de los documentos constitutivos de esta nueva etapa de la Cátedra, nombrándose director de la misma al capitán de navío del Cuerpo General de la Armada don José Gabriel Martínez Ratero,

el primer puesto de su promoción, y siendo felicitado oficialmente por las autoridades académicas y obteniendo el título de ingeniero electricista. Después de desempeñar diversos destinos a bordo y en tierra, participa en la decisión de crear en la Base Naval de Ríos (Vigo) una «Escuela de Transmisiones y Electricidad» a partir de diciembre de 1939, para formar dentro de la Armada a especialistas en dichas técnicas. Es nombrado, en julio de 1952, director de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA), desempeñando el citado cargo durante 13 cursos escolares seguidos.

La visión, interés, dedicación y capacidad científica y organizativa de este hombre de mar y ciencia, que continúa en la Armada la tradición de otros que le precedieron, posibilitaron la creación de una Escuela, la ETEA, que apoyada en limitados recursos y con modestos objetivos iniciales, fue creciendo bajo su inteligente dirección, elevando su nivel hasta llegar a formar oficiales especialistas y ser el último referente técnico de toda la electrónica naval de la Armada.

En el acto de inauguración, al que asistieron el almirante jefe de Personal de la Armada, don Rafael Lapique Dobarro; el contralmirante-director de Enseñanza Naval, don José Antonio González Carrión; el capitán de navío comandan-

te-director de la Escuela Naval Militar, don Francisco Javier Franco Suanzes; el rector magnífico de la Universidad de Vigo, don Domingo Docampo Amoedo; el vicerrector de Relaciones Institucionales de la Universidad de Vigo, don Francisco Javier Martínez Cobas, y el vicerrector de Titulaciones, Postgrado y Formación Permanente, don Antón Fernández Álvarez, se procedió a la firma de los documentos constitutivos de esta nueva etapa de la Cátedra, nombrándose director de la misma al capitán de navío del Cuerpo General de la Armada don José Gabriel Martínez Ratero, profesor emérito del Departamento de Ciencias y Técnicas Aplicadas de la Escuela Naval.

Tras las palabras de inauguración por parte del rector de la Universidad de Vigo y del almirante jefe de Personal de la Armada, el capitán Martínez Ratero, como nuevo director, hizo una introducción a la Cátedra en la que destacó la vinculación histórica de las Armas y las Letras, e hizo mención de la estrecha relación del almirante Álvarez Ossorio con la ETEA, de la de Pontevedra y Marín con la Escuela Naval, y de la de la Armada con la Universidad. Con esta iniciativa, manifestó, «emprendemos juntos un camino cuya finalidad es facilitar el mutuo conocimiento, comprensión y máxima colaboración en bien de la juventud que en ellas se forma y, en definitiva, en beneficio de la sociedad a la que sirve y de la que, asimismo, procede».

Posteriormente, el general de brigada del Ejército de Tierra don Miguel Alonso Baquer impartió la primera sesión académica de la Cátedra Almirante Álvarez Ossorio en esta nueva etapa, con una conferencia titulada «Universidad y Fuerzas Armadas».

**Oficina de Prensa-ENM**



# Espacio abierto

a nuestros  
lectores

El Boletín Informativo para Personal quiere establecer un espacio abierto para que nuestros lectores nos hagan llegar sus impresiones, opiniones, informaciones de interés general, dudas, sugerencias, etc., siempre que se encuentren en relación con el ámbito de la Armada, con la finalidad de servir de enlace y comunicación directa entre el personal de las distintas Zonas Marítimas.



## UN MAR DE ARENA

**H**E aprovechado la oportunidad que me brinda este «Espacio Abierto» del BIP para trasladar una inolvidable experiencia vivida a bordo del B/A *Galicia*: tres meses apasionantes en las lejanas tierras de Irak.

Aún puedo percibir con toda claridad el sentimiento de intranquilidad que sentía ante esta nueva etapa profesional; y no me avergüenza reconocerlo. Significaba que tenía que empezar desde el principio: nuevos mandos, nuevos compañeros, nuevas situaciones y circunstancias...

Desde el helicóptero que nos transportaba hasta nuestro destino, el desierto aparecía como un gran mar de arena, y las dunas, grandes olas coronadas por un ardiente sol. Cuando aterrizamos sobre la cubierta de vuelo del BM L-51 *Galicia*, la sensación de calor fue nuestro gran abrazo de bienvenida, y pronto empecé a identificar muchas caras conocidas que se acercaban a saludarme afectuosamente. En ese mismo momento me di cuenta de que mi estancia en el buque no iba a ser tan dura como había pensado. Me incorporé a mi nuevo destino con la misma

ilusión con la que años atrás había embarcado en el *Príncipe de Asturias*, y ahora mi experiencia me decía que tenía que relativizar todo cuanto sucediera a mi alrededor. Poco a poco me fui adaptando a mis nuevos compañeros —esta vez nuevos de verdad— ya que, por primera vez en la historia de los transportes de ataque, el Ejército de Tierra, la Infantería de Marina y la Armada se unían en una misión humanitaria.

Mi labor allí era la de repostero de jefes y oficiales o, lo que es lo mismo, la de intentar que ellos se sintieran como en su propia casa —al menos con respecto a la comida—. Más de una vez pude ver que uno de nuestros médicos venía con la mirada ausente, seguramente debido a las desgracias que veía padecer a la población civil de aquel maltratado país. Pronto aprendí que ellos serían mis ojos y mis oídos en el mundo exterior, ya que a través de sus conversaciones podía hacerme una idea de lo que había tras las mamparas de acero. Mis horas francas las pasaba con todo aquel que pudiera aportarme alguna información, curioso de saber y de contagiarme de esos mismos sentimientos

# Espacio abierto



que ellos iban recibiendo con el contacto directo con las personas. No hay nada que una más a las personas que las circunstancias que van atadas por los lazos de la fatalidad y del dolor. Realmente, la tristeza nos hermanó

con el pueblo iraquí. Ese no era el sitio ni el momento indicado para denunciar los desastres de la guerra o analizar las causas que mueven a la humanidad a su autodestrucción, pero como militar y cristiano que soy creo que

debemos solidarizarnos para asegurarnos la paz y trabajar sobre el diálogo, como las mejores armas para la armonía entre los pueblos.

A los 17 días de nuestra permanencia en Irak, lejos de mis amigos y de mis seres más queridos, un comandante del Ejército de Tierra se brindó como guía de excepción y nos acompañó a tierra firme. Allí pudimos contemplar lo que hasta ese momento sólo había podido imaginar a través de aquellos que montaban guardias de seguridad o que ejercían la sanidad, en este caso como auténtica virtud del alma. Fuimos directos al Hospital y, por mi uniformidad —no llevaba uniforme mimetizado—, la gente creía que era médico, por lo que se me acercaban pensando que les podría ayudar a calmar su dolor.



# Espacio abierto



Hospital de Umm Qasr.

La única medicina que les podía dar era una sonrisa o una mirada llena de comprensión. Viví ese momento lleno de tensión y hubiera dado lo que fuera por haber podido ayudar a esas personas que se agolpaban a mi alrededor. Por unos segundos me sentí como un «falso mesías». Los niños eran más atrevidos y me pedían tabaco, dólares, comida. Les di todo lo que llevaba y su sonrisa fue la mejor recompensa con la que pudieron agradecerme. Nunca olvidaré esos ojos brillantes cargados de gratitud y esas risas amplias que llenaron mi impresionado espíritu, aunque el bálsamo que representaron para mí esos momentos con los niños duró poco tiempo, pues cuando nos adentramos en lo que ellos llamaban «hospital» se me cayó el alma a los pies. Era un caos total y un ir y venir

continuo de niños quemados o mutilados... La imagen que contemplaba era dantesca. A mi mente acudían miles de pregun-

tas que no hallaban respuesta. Realmente tienes que tener una fe muy firme para que no se tambalee ante tanta sinrazón.

Capitán médico Sánchez Seco.



# Espacio abierto

Más tarde nos acercamos a la escuela, que ya casi estaba reconstruida por nuestros soldados para que los niños iraquíes más afortunados pudieran seguir recibiendo clase. Mi uniforme azul y blanco les llevó a confundirme con algún alto mando y me estrechaban la mano con entusiasmo. Me hice fotos con ellos y me preguntaban si era kuwaití; y en cierta forma no iban del todo descaminados, ya que soy de Zaragoza, cuyo origen musulmán y mudéjar es innegable, y seguramente algo debo de haber recibido en herencia de sus característicos rasgos. Yo me sentía muy cómodo entre mis pequeños amigos; debe de



ser que estoy acostumbrado por el tiempo que paso con mis cuatro sobrinitos.

Ya de vuelta al barco volví a pasar otros 15 días sin salir, hasta que el Estado Mayor organizó

una excursión a la ciudad de Kuwait. La verdad es que la gente lo agradeció y fue una válvula de escape para muchos de nosotros. Nos resultó muy interesante el hecho de mezclar-



Equipo de reporteros españoles, entre los que se encontraba Dña. Letizia Ortiz, a la izquierda de la imagen, cuando estuvo destacada en Irak.

# Espacio abierto



nos con otras etnias en la ciudad: hindúes, paquistaníes, etc. Almorzamos en el zoco y pasamos un día francamente distendido, pues con esta excursión se rompía la monotonía y las tensiones diarias, que es lo que ralentiza el rendimiento de la gente en el trabajo; a veces falta la ilusión, y en la intimidad echas de menos a tus seres queridos.

En tales circunstancias, cada uno pone de su parte lo que está en sus manos por combatir la falta de motivación o el cansancio. Yo cada día iba a la despensa a coger pastelitos para llevárselos a los niños y niñas que estaban hospitalizados en nuestro barco, y más de una vez tenía que disimular para que los niños no percibieran un sentimiento de lástima hacia ellos.

Mi relación con los compañeros de la dotación iba creciendo, y al mes y medio ya teníamos una pandilla hecha: marineros, soldados, cabos y cabos primeros nos reuníamos por la noche

# Espacio abierto



en el comedor de marinería a charlar, como si de una terapia de grupo se tratase. Era el momento en el que todos nos sincerábamos sin esfuerzo y compartíamos ese sentimiento que se da sólo en determinadas circunstancias y se recibe gratuitamente: la amistad.

El cuerpo se acostumbra antes que el ánimo a los nuevos hábitos, y empezaba a flotar por el ambiente un cierto aire de nostalgia. Hubo un momento en que perdimos la noción del tiempo que llevábamos allí, y no sabíamos en qué día vivíamos ni

cuándo volveríamos. Pero eso pertenecía a nuestro mundo interior y no fue obstáculo para que siguiéramos rindiendo con nuestro trabajo al ciento por ciento.

Podíamos ver la tele por el canal internacional, y así fue como nos llegó la noticia de que el avión que transportaba a las tropas españolas de vuelta a casa se había estrellado. Nos causó a todos una gran conmoción, creo que de manera especial a los compañeros del Ejército de Tierra y a los que, como en mi caso particular, conocíamos a alguna de las víctimas de tan desgraciado accidente. Se

trataba del sargento del Ejército del Aire don Francisco Cardona Gil, hermano de un compañero y viejo amigo mío, el cabo 1.º Ignacio Cardona. Quisiera ahora aprovechar para rendir un último homenaje a su memoria, con la certeza hoy de que no desaparecerá nunca de entre nosotros, ya que su recuerdo permanecerá siempre vivo en todos cuantos le conocimos y apreciamos.

**José María Romero Gómez**  
Cabo 1.º



# A CUBIERTA

Iniciamos en este número del BIP una sección dedicada por entero a descubrir los motivos que han llevado a unos hombres y mujeres a ingresar en la Armada. Conoceremos sus expectativas profesionales, trabajos, ilusiones, modo de vida. Con esta parcela informativa, en la que aparecerán nuestros colaboradores de manera absolutamente voluntaria, pretendemos «sacar a cubierta» aquellos aspectos humanos y profesionales que rodean e interesan a nuestra gente

## MARINERO DE PRIMERA RUBEN FERNÁNDEZ PARAPAR

**I**NGRESÉ en la Armada el 30 de octubre de 2000, por tanto he cumplido mi compromiso y lo he renovado. Tengo la especialidad de Administración y estoy destinado en el Órgano Auxiliar de Jefatura de la Jefatura de Personal desde el 19 de marzo de 2001, siendo éste mi único destino hasta el momento.

Siempre me gustó todo lo relacionado con la Marina, ya que soy de puerto de mar, de un pueblo de la costa de Lugo que se llama O Vicedo, localidad en la que la mayor fuente de ingresos en las familias es la pesca de bajura. Así como un número importante de vecinos de toda la comarca de la Mariña Lucense que pertenecen a la Armada, por lo que ese ambiente marineró no me era desconocido; sin embargo, antes de decidirme consulté a compañeros que estaban ya dentro y me incliné por la especialidad de Administración porque era la que más se adaptaba a mis expectativas en el futuro.

Llevé a cabo mi formación en la Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación

Naval de La Graña (ESENGRA), en Ferrol. En esta Escuela se lleva a cabo la formación de las especialidades de Maniobra, Hostelería y Alimentación, y Administración. Estuve en la ESENGRA desde el 30 de octubre de 2000 hasta el 19 de marzo de 2001. En este periodo recibimos dos tipos de formación: la formación elemental militar por un lado, que se basa en la instrucción militar y todo tipo de temas más estrictamente milita-

res, con una duración aproximada de dos meses; y, por otro lado, recibimos la formación específica, que se basa en la especialidad específica, en mi caso temas relacionados con la administración.

Quisiera señalar que donde realmente se aprende lo relacionado con cada especialidad como en todas las carreras es en el destino, ya que en la Escuela no se dispone de los medios ni del tiempo suficientes para salir totalmente



Rubén Fernández Parapar.

preparados a la hora de afrontar las responsabilidades que nos exigen los destinos.

Como dije anteriormente, yo escogí esta especialidad porque creo que es la que más posibilidades presenta a la hora de conseguir un destino estable una vez que alcanzas el grado de suboficial, ya que, por ejemplo, en Madrid hay una gran cantidad de destinos para suboficiales y oficiales especialistas en Administración.

Me gustaría destacar el hecho de que una de las mayores ventajas que ofrece la Armada es la de conocer mucha gente que merece la pena, pero también es verdad que tan rápido como se hacen amigos, también se pierden, ya que la gente cambia de destino o se va al curso de ascenso, lo que supone en ocasiones un trago amargo al que, a pesar de todo, terminas por acostumbrarte.

Como he dicho al principio, llevo dos años y siete meses destinado en esta oficina y, para ser sincero, debo decir que he tenido mucha suerte con mis mandos, con los que nunca he tenido problema alguno. Es un destino en el que se trabaja bastante, ya que llevamos temas de todo el personal de la Armada, lo que supone trabajar con un gran volumen diario de papeleo. Los marineros nos encargamos de la carga y reparto de mensajes, el registro de salida, novedades de personal, órdenes de desembarco, archivo, etc.

Dicho esto, queda claro que es un destino en el que no tienes tiempo para aburrirte, pero recibes un trato muy deferente por parte de tus mandos y esto se traduce en una gran satisfacción personal.

Desde mi ingreso he vivido en el Cuartel General de la Armada, y debo destacar los avances que se han llevado a cabo en lo que a calidad de vida se refiere. Hemos pasado de dormir en literas de dos y tres plazas, con una taquilla metálica en la que apenas tenía cabida la ropa militar, a tener unas cómodas literas y armarios de madera de gran capacidad, que muchos de nosotros no tenemos en nuestras propias casas. Disponemos también de un escritorio por persona con luz individual, de gran utilidad para leer, estudiar, escribir a la familia o darle el uso que cada uno requiera.

En lo referente al futuro que la Armada ofrece a la marinería, prefiero centrarme en mi especialidad, que es la que mejor conozco, y me atrevo a decir que, aparte de las connotaciones positivas que he mencionado antes, tal vez sea esta especialidad sin embargo la que tiene más dificultad a la hora de promocionar en la Armada, ya que la plantilla de escribientes está cubierta con creces y cada vez se ofertan menos plazas para los cursos de ascenso. Este problema afecta directamente a la 21.<sup>a</sup> Promoción de Marinería, a la que yo pertenezco. Los escribientes fuimos destinados todos a

tierra; y al cabo del año, cuando podíamos pedir cambio de destino para embarcar y conseguir unos puntos fundamentales para el baremo del curso de Cabo, sale publicado el Real Decreto 431/2002, de 10 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Destinos del Personal Militar Profesional, que en su artículo 2, apartado g, nos dice que dicho Reglamento no será de aplicación a los militares profesionales de tropa y marinería durante el compromiso inicial. Por lo tanto, sólo nos queda esperar a terminar el contrato para pedir destino de embarque, pero las restantes especialidades no han tenido la misma dificultad para acceder a dicho curso, únicamente Comunicaciones, que está en parecidas circunstancias. Eso sí, se está dando ventaja para ascender al personal que está embarcado, y esto es un gran avance ya que este personal está en condiciones más duras que los que tenemos destino en tierra. Pero tampoco creo que mi promoción tenga culpa de no poder embarcar y exponernos a que las promociones más modernas, que hayan navegado, nos pasen por delante. Tenemos información de que este problema se está estudiando; esperemos que se encuentre una solución que nos favorezca a todos.



# ALPER INFORMA



## REUNIÓN DEL CONSEJO ASESOR DE PERSONAL DE LA ARMADA (CAPA)

LOS días 22 y 23 de octubre, el Consejo Asesor de Personal de la Armada celebró la Sesión Plenaria correspondiente al segundo semestre de 2003, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 del Real Decreto 258/2002, de 8 de marzo, por el que se regulan los Consejos Asesores de Personal de las Fuerzas Armadas.

En esta ocasión, la reunión del Pleno tuvo lugar en Ferrol, en las instalaciones de la Escuela de Especialidades Antonio Escaño.

El pleno del Consejo Asesor de Personal de la Armada, cauce para la presentación de propuestas o sugerencias, referidas al régimen del personal y a la condición de militar, por parte del personal militar profesional de todas las categorías, celebró la reunión de acuerdo con el siguiente orden del día:

- Lectura y aprobación del acta de la reunión celebrada los días 16 y 17 de junio de 2003.
- Adopción de acuerdos sobre las ciento cuarenta y nueve (149) propuestas/sugerencias presentadas al Pleno en la sesión del mes de junio de 2003.
- Nombramiento de comisiones para el estudio de las nuevas propuestas/sugerencias recibidas.
- Ruegos y preguntas.

Las 149 propuestas/sugerencias recibidas, y que fueron objeto de estudio y deliberación, han sido formuladas por personal de la Armada de las siguientes categorías:

- 11 oficiales
- 135 suboficiales
- 3 MPTM.

Estas propuestas/sugerencias están referidas a las reglas por las que se rigen las siguientes materias:

- evaluaciones
- funciones, empleos y categorías militares
- calidad de vida y aspectos sociales
- régimen de ascensos
- disponibilidad para el servicio
- historial militar
- provisión de destinos
- retribuciones
- situaciones administrativas
- plantillas de destinos.

Los acuerdos que adopte el Pleno del Consejo en esta sesión, con los votos particulares que pudieran formular los vocales, serán elevados al Ministerio de Defensa a través del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 del Real Decreto 258/2002.



## IMPORTANCIA DE LOS DÍAS DE MAR Y EMBARQUE EN UNIDADES PREFERENTES PARA ACCESO A LA ESCALA DE SUBOFICIALES

**A**l objeto de destacar la importancia que tiene en los procesos selectivos de acceso a la Escala de Suboficiales la valoración de los días de mar y los años de destino en unidades preferentes, es conveniente hacer referencia a la Instrucción número 34/2002, de 7 de marzo, del subsecretario de Defensa, en la que se aprueban los programas de la prueba de conocimientos específicos y el baremo a aplicar en la fase de concurso de los procesos selectivos de acceso a la enseñanza de formación para la incorporación a la Escala de Suboficiales.

Asimismo establece que la incidencia de la nota de la fase de concurso en la nota final del proceso selectivo será del 50%.

Los elementos a valorar en la fase de concurso son:

Elemento de valoración	Denominación	Puntuación máxima
Méritos académicos	A	10 puntos
Idiomas	B	10 puntos
Cursos de perfeccionamiento naval-militar	C	10 puntos
Informes personales	D	10 puntos
Servicios prestados como militar profesional	E	20 puntos
Cursos de aptitud	F	25 puntos
Recompensas	G	20 puntos

Obteniéndose la valoración final mediante la siguiente fórmula:

$$NOTA_{FINAL FASE CONCURSO} = 3,5 \times (A+B+C+D+2xE+0,4 \times F+0,5 \times G) / 10$$

Las notas finales de la fase de concurso en años anteriores varían entre un máximo de 10,5 y un mínimo de 7,4 puntos, siendo el valor más normal el de 8,4 (no se incluye la valoración de los servicios prestados como militar profesional).

La valoración de los servicios prestados como militar profesional (E) se compone de:

- Días de Mar (DM): 0,5 puntos cada 30 días de mar;
- Tiempo de Servicio Efectivo (TSE): un punto por año;
- Tiempo de Destino en Unidades Preferentes (TUP): un punto por año.

La valoración de este elemento se hace con la siguiente fórmula:

$$E = DM + (TSE + TUP) / 2$$

En esta fórmula, diferencias de embarque de un año en unidades preferentes y de 100 días de mar (valor medio de los días de mar que cada año realizan estas unidades) suponen en la nota final de la fase de concurso una diferencia de 1,5 puntos, es decir, aproximadamente el 15% de la nota total, ya que:

$$Diferencia = 3,5 \times 2 \times (100/30 \times 0,5 + 1/2) / 10 = 1,51$$

En el caso de que la diferencia de embarque en unidades preferentes sea de dos años y 200 días de mar, en la nota final de la fase de concurso se reflejará en una diferencia de tres puntos más, es decir, el 30%, aumentando en la misma proporción según aumente el TUP y los días de mar.

Se consideran unidades preferentes las siguientes:

### MARINERÍA

### TROPA

Buques de superficie y submarinos (1) 

(1) En este apartado se considerarán incluidas, además de los destinos reseñados, las siguientes unidades: flotillas, escuadri-llas, Estados Mayores a flote, Grupo Naval de Playa y CEVACO.

Flotilla de Aeronaves —————> Flotilla de Aeronaves (2)

Unidades de buceo —————> Guardia Real

(2) En este apartado sólo se considerarán incluidos el Grupo Aéreo Embarcable (GAE) y las escuadrillas que constituyan la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB).

## Conclusiones

— El elemento de valoración que más importancia tiene en la nota final de la fase de concurso es el de los servicios prestados como militar profesional, que una vez afectado de su coeficiente puede suponer hasta un máximo de 40 puntos, frente a los demás elementos, cuyo valor máximo es de 10 puntos.

— Dentro de la valoración de los servicios prestados, aquellos que hayan estado embarcados más tiempo en unidades preferentes verán mejorada considerablemente su puntuación final de la fase de concurso, tal como se vio en apartados anteriores.

— Las diferencias de embarque en unidades preferentes (especialmente en la Fuerza de la Flota) de unos dos años, con sus consiguientes días de mar, pueden suponer una mejora de hasta un 30% en la nota final de la fase de concurso.

Asimismo está finalizándose el desarrollo de las condiciones para la adquisición del carácter permanente y la baremación de los diferentes elementos a valorar. Dentro de estos elementos, los servicios prestados como militar profesional tendrán una valoración similar a la que tienen para el acceso a la Escala de Suboficiales.



## SUBOFICIAL MAYOR DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

**E**L día 22 de junio de 2003 se ha creado el puesto de Suboficial Mayor del Estado Mayor de la Armada con la finalidad de mantener informado al almirante segundo AJEMA, de forma inmediata, sobre inquietudes, propuestas y sugerencias en temas de personal que afecten a los miembros de las categorías de suboficial y tropa y marinería, en especial a los destinados en este Estado Mayor.



## NUEVA UNIFORMIDAD PARA MARINERÍA Y TROPA

**C**OMPLETADA la distribución de prendas de la nueva uniformidad para marinería y tropa en las unidades de Madrid, finaliza el periodo de implantación transitoria, por lo que quedan prohibidos los antiguos uniformes, tales como: camiseta con ribete como única prenda superior, antigua prenda superior de faena, etc.

Para las actividades de instrucción o faenas de mantenimiento y aprovisionamiento, la marinería utilizará camisas azules de manda larga o corta, según modalidad, con el pantalón de faena y con/sin jersey de cuello redondo. La tropa de Infantería de Marina utilizará el uniforme de campaña.

El jersey de cuello de pico, entregado con la nueva uniformidad, podrá utilizarse únicamente en modalidad A del uniforme de trabajo.



## APOYO A LA MOVILIDAD GEOGRÁFICA DEL MILITAR

**OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LA COMPENSACIÓN ECONÓMICA ES UN OBJETIVO PRIORITARIO DEL INSTITUTO PARA LA VIVIENDA DE LAS FUERZAS ARMADAS**

**E**L sistema actual de gestión no permite al Instituto conocer los cambios que se producen en los compromisos firmados por los militares de complemento y de tropa y marinería profesionales que mantienen una relación de servicios de carácter temporal, perceptores de compensación económica.

Esta circunstancia hace que, salvo comunicación previa, sean dados de baja en la relación de beneficiarios al finalizar el referido compromiso, sin perjuicio de que, una vez comprobada su nueva situación, continúen percibiéndola hasta completar el plazo correspondiente.

Por ello, en evitación de retrasos innecesarios en el percibo de la compensación económica, es aconsejable que los citados militares comuniquen al Instituto la obtención de la condición de militar de

carrera o la ampliación del compromiso que tenían firmado cuando la solicitaron, aun en caso de que no cambien de localidad de destino.

Por otra parte, se recuerda nuevamente a los militares profesionales de carácter permanente que las solicitudes de vivienda militar y de compensación económica son totalmente independientes.

En las localidades en las que existan viviendas militares no enajenables disponibles, ambas medidas de apoyo pueden solicitarse a la vez, pero la remisión sólo de la primera de ellas no supone el percibo automático de la compensación.

**Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas**

<b>Gerencia:</b>		Huesca .....	974 246394
Pº de la Castellana, 233		Las Palmas .....	928 244787
28046 Madrid		León .....	987 229139
Tfno.: 91 315 25 43		Madrid/ Alcalá de H. ...	91 8891696
Fax: 91 314 29 50		Madrid .....	91 5493500
<b>Delegaciones:</b>		Melilla .....	952 681834
Albacete .....	967 227966	Palma de Mallorca ...	971 770162
Algeciras .....	956 660098	Pamplona .....	948 223778
Almería .....	950 262818	Pontevedra .....	986 851649
Badajoz .....	924 231017	Salamanca .....	923 271630
Barcelona .....	93 4359908	San Fernando .....	956 881702
Burgos .....	947 221677	San Sebastián .....	943 454478
Cartagena .....	968 502647	Sevilla .....	95 4453480
Ceuta .....	956 514051	Tenerife .....	922 292143
Córdoba .....	957 236982	Toledo .....	925 225206
Ferrol .....	981 313195	Valencia .....	96 3914997
Granada .....	958 281958	Valladolid .....	983 238248
		Zaragoza .....	976 284714

**Información**



900.210.425  
(línea gratuita)

**Horario de atención al público**  
De 08,30 a 14,30 h.  
(de lunes a viernes)

**Registro Gerencia**  
De 08,30 a 14,30 y de  
16,00 a 18,00 h.  
(de lunes a viernes)

**Invifas, boletín informativo, Paseo de la Castellana, 233, 28046 Madrid**  
Correo electrónico: [invifasbuzon@oc.mde.es](mailto:invifasbuzon@oc.mde.es) / Correo Notes: Invifas buzón (en listín de Defensa)  
Página del Invifas en la red Intranet: Icono Sugerencias



## DEFENSA CONVOCA UN PROGRAMA DE REINCORPORACIÓN LABORAL

**E**L Ministerio de Defensa ha publicado una convocatoria para un programa de reincorporación laboral dirigido a los militares de complemento y de tropa y marinería que se acogieron a la prórroga de un año del Real Decreto 10/2002 y que finalizan su compromiso con las Fuerzas Armadas, por tanto, el próximo 31 de diciembre.

La convocatoria se materializa en un programa de reincorporación a la vida civil, de naturaleza voluntaria, enfocado al diseño de una estrategia personalizada de búsqueda de oportunidades profesionales e identificación de necesidades en el mercado laboral. Consistirá en una evaluación y diagnóstico de las alternativas profesionales de cada candidato, basado en el análisis de su labor desarrollada en las Fuerzas Armadas, formación, intereses, motivación y posibilidades del mercado laboral; en la preparación de un plan de acción personalizado de estrategia de búsqueda de empleo, y en la activación de un plan de formación que incluye la realización de cursos postgrado para los militares de complemento y de iniciación u oficios para los militares profesionales de tropa y marinería. A esta formación específica se añadirán módulos de formación general dirigidos al aprendizaje de técnicas de búsqueda de empleo y orientación laboral.

Para el desarrollo del programa, con un total de 40 plazas para militares de complemento y de 150 para militares profesionales de tropa y marinería, número susceptible de ampliación, se ha contratado una Unión Temporal de Empresas (UTE), formada por CREADA, CADMO y Lee Hecht Harrison.

Este programa, que comienza en este último trimestre de 2003, se prolongará hasta el 30 de junio de 2004, con independencia de que los candidatos pasen el 31 de diciembre de 2003 a la situación de reservista temporal.



## 25.º ANIVERSARIO DE LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA

(BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978)

### Artículo 8

1. Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional.
2. Una ley orgánica regulará las bases de la organización militar conforme a los principios de la presente Constitución.

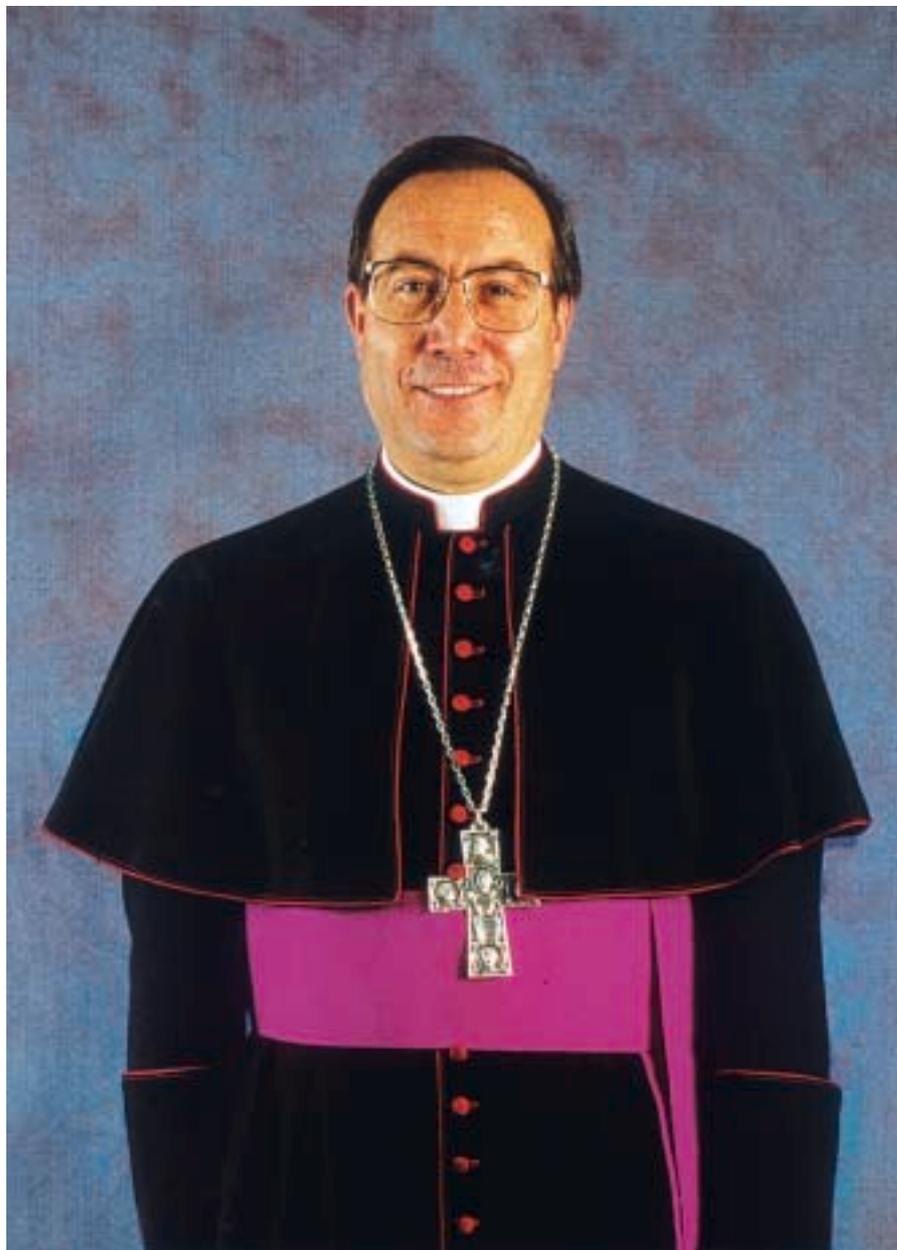
# MONSEÑOR FRANCISCO PÉREZ GONZÁLEZ, NUEVO ARZOBISPO CASTRENSE

**M**ONSEÑOR Francisco Pérez González, de 59 años de edad, es natural de la localidad burgalesa de Frandovínez y fue ordenado sacerdote en 1973.

Tras ejercer su ministerio pastoral en Burgos y Madrid, en 1996 fue nombrado obispo de la localidad de Osma (Soria), donde ha permanecido hasta este nuevo nombramiento.

Su Santidad el Papa aceptó la renuncia que hace ya tres años había presentado por razones de edad el hasta fecha reciente arzobispo castrense, monseñor José Manuel Estepa y Llaurens, quien llevaba más de 20 años al frente del Ordinariato. La baja de monseñor Estepa ha posibilitado que el actual obispo de Osma acceda a presidir esta sede diocesana, de carácter personal y no territorial, que recibe el nombre canónico de Ordinariato Militar y que está reconocida como tal en nuestro país desde los Acuerdos sobre la Asistencia Religiosa a las Fuerzas Armadas, suscritos en 1979 entre la Santa Sede y España.

El nuevo obispo castrense, al conocer la noticia, ha dado «en primer lugar gracias a Dios, que me ha dado la vida y el don más grande: la fe, que ahora tengo que dar a los demás con la vocación a la que el Señor me llama como arzobispo castrense». Del mismo modo ha querido expresar su gratitud al Papa: «Doy las gracias al Santo Padre. No sé si merezco esta confianza que me otorga, pero en comunión con él intentaré servir del mejor modo posible a la Iglesia y a Su Santidad».



El nuevo obispo castrense es también director nacional de Obras Misionales Pontificias desde el mes de febrero de 2001, y tiene la intención de seguir con esta labor, puesto que la Santa Sede le ha pedido expresamente que siga ejerciendo sus funciones: «Seguiré ahí, cumpliendo la

petición de la Santa Sede», afirmó el prelado a la agencia Veritas. En la actualidad, el Arzobispado Castrense cuenta con un total de 155 capellanes, que atienden espiritualmente a los militares españoles dentro y fuera de nuestras fronteras.

# D E NUESTRAS ZONAS MARÍTIMAS

## TOMA DE POSESIÓN DEL ALMIRANTE DE ACCIÓN MARÍTIMA

El ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa Martínez-Conde, presidió el 19 de septiembre, en la sede de Capitanía General en Cartagena, el acto de toma de posesión del nuevo



almirante de Acción Marítima, Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández.

Acompañaron al ministro el almirante jefe del Estado Mayor



El primer almirante de Acción Marítima, Luis Roca Ramírez, acompañado por su Estado Mayor

de la Armada, Francisco Torrente Sánchez, además del presidente de la Asamblea Regional, el delegado del Gobierno en la Comunidad y la alcaldesa de la ciudad.

Tras la toma de posesión en el Salón del Trono de Capitanía tuvo lugar una parada militar formada por unidades de los tres Ejércitos.

El almirante Sánchez-Barriga, de 61 años y natural de San Roque (Cádiz), ostentará, además del mando de la Fuerza de Acción Marítima, la representa-

ción institucional de las Fuerzas Armadas en la Región de Murcia. Releva en el mando al almirante Luis Roca Ramírez, por pasar éste a desempeñar el cargo de direc-

tor general de Personal del Ministerio de Defensa.

Al frente de ella, el almirante de Acción Marítima es el responsable de garantizar el ejercicio de la soberanía y la protección de los intereses marítimos nacionales, así como de coordinar las actividades de colaboración de la Armada con todos aquellos

órganos de la Administración que tengan competencias en el ámbito marítimo.

ORP Armada

## LLEGADA A LA BASE NAVAL DE ROTA DE LOS DOS PRIMEROS AVIONES HARRIER AV-8B II PLUS DEL PROGRAMA DE REFABRICACIÓN

En la tarde del sábado 9 de agosto, arribaron a la Base Naval de Rota, procedentes de Cherry Point (Carolina del Norte, EE.UU.) los dos primeros aviones AV-8B II Plus del programa de refrabricación de aviones Harrier AV-8B a AV-8B II Plus.

Las aeronaves, pilotadas por oficiales de la Armada, partieron de la citada localidad norteamericana el pasado día 8 de agosto y han contado con el apoyo de un avión cisterna del Grupo 45 del Ejército del Aire para cruzar el Atlántico, siendo la primera vez que dos pilotos navales españoles cruzan el Atlántico a los mandos de dos aeronaves de la Armada.

Este programa de refrabricación es el primero considerado de reciclado en la aviación militar y consiste en reutilizar un gran número de componentes de un avión que se encuentra al final de su vida útil, para incorporarlos al nuevo modelo, que tiene prestaciones muy mejoradas con respecto al anterior, tales como capacidad de ataque nocturno, radar, misiles aire/aire de medio alcance y por designación láser.

Este programa comenzó en noviembre de 2001 con estos dos aviones y está previsto que finalice en diciembre de 2003 con la llegada de otros tres. Se realiza en cooperación con las flotillas de aeronaves de la Armada, Casa-EADS, Rolls-Royce y British Aerospace, Boeing.

ORP Armada



**SALIDA DEL BUQUE POLAR A-52 LAS PALMAS PARA LA REALIZACIÓN DE LA CAMPAÑA ANTÁRTICA 2003-2004**

En la mañana del día 2 de octubre zarpó el buque polar A-52 *Las Palmas* del Arsenal de Las Palmas, para iniciar la Campaña Antártica 2003-2004.

Las actividades del *Las Palmas* durante la Campaña Antártica 2003-2004, planificadas por el Ministerio de Ciencia y Tecnología en coordinación con el Estado Mayor de la Armada, tendrán como objetivo fundamental el prestar apoyo logístico a las bases antárticas españolas Juan Carlos I y Gabriel de Castilla, y la base búlgara San Climent Oridsky.

Durante la campaña, operando desde los puertos de Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile), realizará al menos 15 veces la travesía del Paso de Drake, posibilitando el desarrollo de 13 proyectos de investigación diferentes de glaciología, vulcanología, geodesia, biología, geología marina y meteorología.

Los puertos a visitar en la presente campaña serán: Río de Janeiro, Ushuaia, Punta Arenas, Mar de Plata y Salvador de Bahía, estando previsto el regreso del buque a su base en el Arsenal de Las Palmas el 14 de abril de 2004. Su nueva base será Cartagena, a partir de julio de 2004.

Esta es la séptima campaña que realiza el buque, comenzando las tres primeras en el año 1988 hasta 1991, y las más recientes desde el 2000.

Se encuentra al mando del buque Polar A-52 *Las Palmas* el capitán de corbeta Manuel Herrera Pérez. Tiene una dotación de 36 personas, de las cuales 9 son oficia-



les, 6 suboficiales, 9 cabos primeros, 6 cabos segundos y 6 marineros.

El forro está reforzado con una chapa de 10 mm y cumple con las especificaciones para navegar en zonas de hielo; su

estanqueidad y la estructura interna antibalance de sus tanques hacen que el buque sea sumamente sólido, motivo por el cual la Armada hizo uso de él en las misiones científicas en la Antártida durante las citadas campañas.

Desde 1991 tiene su base en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria y depende operativamente del almirante jefe del Mando Naval de Canarias.

**Obras realizadas en el A-52 *Las Palmas***

En el año 1999, el buque fue sometido a una profunda adaptación que le permitió llevar a cabo

los nuevos cometidos. Estas obras de modificación y adaptación, efectuadas bajo la dirección del Arsenal de Las Palmas, se enfocaron principalmente a cumplir con lo estipulado en el Protocolo de Madrid del Tratado Antártico en lo que se refiere a la protección del medio ambiente, y a dotarlo de una mayor capacidad de transporte tanto de personal como de material.

**Características del buque:**

Eslora máxima: 41,2 m.  
Manga máxima: 11,6 m.  
Calado: 6,10 m.  
Desplazamiento: 1.460 t.

**Juan J. Rojano Galea**  
Capitán de corbeta, jefe ORP



**TOMA DE POSESIÓN DEL ALMIRANTE JEFE DEL ARSENAL DE CARTAGENA**

El almirante jefe de Apoyo Logístico, almirante D. Juan José González-Irún Sánchez,



presidió el acto de toma de posesión del nuevo jefe del Arsenal de Cartagena, vicealmirante D. José María Terán Elices, el pasado día 3 de octubre, a las 12.00 horas, en la Plaza de Armas del Arsenal.

El Arsenal de Cartagena es el centro de apoyo logístico más importante en el Mediterráneo; tiene como misiones fundamentales la obtención y sostenimiento de los medios de la Fuerza, asegurando que se efectúen los aprovi-

sionamientos, así como los mantenimientos y reparaciones de sistemas y equipos requeridos para la capacidad operativa de los buques.

**ORP-ALMART**

**UNIDADES DE LA ARMADA PARTICIPARÁN EN EL EJERCICIO NAVAL UNITAS**

Las fragatas *Álvaro de Bazán* y *Extremadura*, así como el buque logístico *Patiño*, de la Armada española, navegan por el océano Atlántico rumbo a Sudamérica para participar en un ejercicio naval, dirigido por Argentina, en el que intervendrán también unidades de Uruguay, Brasil, Estados Unidos y Venezuela.

Este ejercicio, denominado UNITAS, se desarrollará del 16 al 26 del próximo mes de octubre en aguas del Atlántico Sur, comenzando y finalizando en Puerto Belgrano (Argentina).

Las dos fragatas y el buque logístico salieron de la Base de Rota (Cádiz) rumbo a Belgrano, donde realizaron una escala entre los días 11 y 15 de octubre. De regreso a la Península, tras finalizar el ejercicio, los buques españoles recalarán en Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguay) y Río de Janeiro (Brasil).

España participó por primera vez en el UNITAS en el año 1994 con dos corbetas, siendo el primer país de fuera del área en hacerlo. Hasta el momento ha intervenido en seis ocasiones.

**COMDEF**

**ENTREGA DE MANDO DE LA ESCUELA DE SUBOFICIALES (ESUBO)**

El pasado día 21 de julio, a las 12.00 horas, tuvo lugar la entrega de



mando de la dirección de la ESUBO, del capitán de navío Juan Negreira Medina al capitán de navío Enrique González Écija, siendo intervenida por el entonces almirante director



de Enseñanza Naval, Emilio José Nieto Manso, que se dirigió a la dotación, formada en el Patio de Armas, con las frases establecidas para este acto castrense.



## AUDIENCIA REAL A LOS SUBOFICIALES MAYORES DE LAS FUERZAS ARMADAS

*La figura del Suboficial Mayor constituye hoy en día una pieza fundamental para la canalización hacia los mandos de las inquietudes y problemas de los suboficiales y personal de tropa y marinería.*

El pasado día 16 de octubre tuvo lugar la audiencia de S.M. el Rey a los suboficiales mayores de los tres Ejércitos: 15 del Ejército de Tierra, 11 del Ejército Aire, 3 de la Guardia Civil, 1 de los Cuerpos Comunes y 11 de la Armada. La presentación de estos nuevos mandos del Cuerpo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas se efectuó en el Salón de Recepción a las 13.30 horas, tras lo cual, en otro salón donde se ofrecía una copa de vino, S.M. el Rey quiso mantener una distendida charla con todos ellos, que giró en torno a los temas que afectan a los Suboficiales Mayores y a los ejércitos en general, en la que se puso de manifiesto el profundo conocimiento de S.M. acerca de una problemática tan puntual como la existente en



Los once Suboficiales mayores de la Armada asistentes a la audiencia con S.M. el Rey.

materia de ascensos en el Cuerpo de Suboficiales o la adaptación de los suboficiales mayores a las distintas unidades donde está estipulada su incorporación.

Por parte de la Armada, que actualmente cuenta con 90, los 11 suboficiales mayores asistentes fueron:

- SBMY (CES-ES) Carlos E. Vieiro Díaz. (Gabinete AJEMA)
- SBMY (CES-ES) Secundino Rey Lugris. (TEAR)
- SBMY (CES-ES) José Matia Torti Rodríguez. (TEAR)
- SBMY (CES-ES) Juan Martínez Aguera. (ARCART)
- SBMY (CES-ES) José Luis Dopico Pereiro. (41.ª Escuadrilla)
- SBMY (CES-ES) Gerardo Seijo Hermida. (ARFER)
- SBMY (CES-ES) Francisco Ferez Vigeras. (ZM. Mediterráneo)
- SBMY (CES-ES) Gerardo Martínez Cardona. (DIREC)
- SBMY (CES-ES) Juan Carballo Turnes. (DIENA)
- SBMY (CES-ES) Ricardo Rey García. (ESENGRA)
- SBMY (CES-ES) Francisco Vilaboa Iglesias. (JAL)



S.M. el Rey saludando a D. Carlos Eías Vieiro Díaz, Suboficial Mayor de la Armada.

### PARTIDA A BOSNIA DE LA AGRUPACIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA SARGENTO 1.º PADRÓS PAGÉS

El lunes 17 de noviembre, a las 10.45 horas, partió desde la Base Naval de Rota, a bordo del buque de desembarco de la Armada española *Pizarro*, la agrupación de Infantería de Marina Sargento 1.º Padrós Pagés. El buque navegará en demanda del puerto croata de Ploce, donde desembarcará la agrupación para dirigirse a Mostar, en Bosnia Herzegovina.

La agrupación, compuesta por 125 hombres y 7 mujeres destinados mayoritariamente en la 1.ª Compañía del 1.º Batallón de Desembarco de la Brigada de Infantería de Marina, está al mando del comandante de Infantería de Marina José Luis Carballo Álvarez y se integrará en la XXI Agrupación Táctica española (SPAGT XXI), destacada en la zona junto con el resto de las fuerzas que componen la IFOR.

Este es el duodécimo destacamento que consecutivamente se despliega en la zona, donde relevará al Alférez Mayorbe, que se encuentra en Bosnia desde el

pasado mes de mayo. La Armada española ha mantenido de modo permanente diversos contingentes en la zona desde que en el año 1996, e integrada en la IFOR, acudió una primera agrupación compuesta por 400 efectivos.

Esta agrupación lleva el nombre del sargento 1.º Padrós Pagés, conocido como «el Héroe de Imús», quien, pese a no ser poseedor de la Cruz Laureada de San Fernando, es considerado como uno de los héroes del Cuerpo de Infantería de Marina. El sargento 1.º Padrós Pagés, durante la guerra de Filipinas, llevó a cabo una arriesgada acción en el asedio que tropas de Infantería de Marina sufrieron en Imús, destruyendo un emplazamiento clave de la posición defensiva que ocupaba su unidad, para evitar así su utilización por parte de los indígenas que la asediaban. Pese a ello el asedio continuó y los escasos supervivientes se rindieron. Los indígenas reconocieron entre ellos al sargento 1.º Padrós Pagés, que fue torturado y abandonado en la selva, donde semanas más tarde fue encontrado por un destacamento de Infantería de Marina, muriendo poco tiempo después.

La misión de la Agrupación responde al mandato surgido de los Acuerdos de Dayton en orden al mantenimiento de la paz. Entre sus cometidos específicos merecen señalarse la colaboración con la Fuerza de Policía de la UE (EUMP) y las agencias locales en el mantenimiento de la ley, especialmente en áreas de retorno de minorías; el apoyo a las actividades de la misión del Tribunal Internacional para los crímenes de la antigua Yugoslavia (ICTY); la conducción de las operaciones de recogida y destrucción de armamento, munición y explosivos ilegales y, con carácter general, la cooperación en actividades de interés cívico-militar y su intervención como garante de la seguridad y estabilidad de la zona.

A la ceremonia de despedida, que fue presidida por el general de brigada de Infantería de Marina Rafael Baena Solla, jefe del Tercio de Armada, asistieron invitados los familiares de los miembros de la Agrupación.

**ORP**

Cuartel General de la Flota

### BAJA EN LA ARMADA DEL SUBMARINO DELFÍN

El miércoles 10 de septiembre, a las 12.00 horas, tuvo lugar en el Arsenal de Cartagena la ceremonia de

baja en la Armada del submarino *Delfín*, presidida por el almirante de Acción Marítima, Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández.

El *Delfín* es el primero de la clase Daphne de una serie de

cuatro a la que da nombre. Construido por la factoría de la Empresa Nacional Bazán (hoy IZAR) de Cartagena, fue puesto a flote el 25 de marzo de 1972 y entregado a la Armada española el día 3 de mayo de 1973.

Se trata del submarino con más años de servicio continuado en la historia de la Armada española.

La baja de este submarino está encuadrada dentro del Plan de Modernización de las Unidades de la Armada española, que tiene previsto continuar con el desarrollo y construcción en la factoría de IZAR de Cartagena de los nuevos submarinos de la clase S-80, que sustituirán a los de la clase Delfín. Estas nuevas construcciones fueron definitivamente aprobadas en el Consejo de Ministros del día 5 de septiembre.



### ENTREGA DE MANDO EN EL TERCIO LEVANTE

El almirante de Acción Marítima, Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández, presidió el acto de entrega de mando del Tercio de Levante y de la dirección de la

Escuela de Formación y Perfeccionamiento de Tropa de Infantería de Marina. El evento se celebró el día 19 de noviembre, en el Campo de Instrucción del Tercio de Levante.

El almirante Sánchez-Barriga estuvo acompañado por el



contralmirante-director de Enseñanza Naval, José Antonio González Carrión. A su llegada, les fueron rendidos los honores de ordenanza, pasando revista a la fuerza acompañada por el coronel saliente, José Carlos Franco López, quien entregó el mando del Tercio al coronel entrante, Baldomero Rodiles Palomo.

Al finalizar, la fuerza desfiló ante el almirante de Acción Marítima y demás autoridades asistentes al acto.

**ORP-ALMART**



### VISITA DE AGREGADOS NAVALES

Los pasados días 19, 20 y 21 de noviembre se recibió la visita en Cartagena de una comisión de agregados navales, representantes de Marinas de otros países acreditados en España.

La comisión fue recibida por el almirante de Acción Marítima, Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández, y por el almirante del Arsenal, José María Terán Elices.

Dicho viaje, que tiene lugar con carácter anual, incluye visitas a unidades, centros y organismos

navales y tiene la finalidad de dar a conocer a los representantes de otras Marinas los medios y capacidades de los que dispone la Armada, además de proporcionarles información sobre las posibilidades técnicas e industriales de las empresas españolas.

En el viaje de este año han participado los representantes de los siguientes países: Alemania, Argentina, Chile, China, EE.UU., Holanda, Israel, Italia, República Checa y Uruguay.

El programa de actividades incluyó la realización de visitas a la Base de Submarinos, a la Flotilla MCM (Medidas Contra Minas) y a Capitanía General, donde tuvo lugar una exposición sobre la Fuerza de Acción Marítima. Además, se llevó a cabo un recorrido por las instalaciones de la empresa IZAR. El viaje se completó con visitas de carácter cultural a la región.

**ORP-JUCEN**



**Miembro del equipo nacional de TREC de la Federación  
Hípica Española**



# **ENTREVISTA AL TENIENTE CORONEL DE INFANTERÍA DE MARINA PEDRO VEZ PALOMINO**

El teniente coronel Vez Palomino se encuentra destinado desde hace aproximadamente un año en la Sección de Reclutamiento del Cuartel General de la Armada. Anteriormente lo estuvo en el departamento de automovilismo de la Escuela de Infantería de Marina, donde era el responsable de la Escuela de Conductores de la Armada y, con anterioridad, en la Junta Táctica de Infantería de Marina del Tercio de Armada.

En Madrid tuvimos ocasión de descubrir una faceta suya inédita para nosotros, como miembro del equipo nacional de la Federación Hípica Española, en la modalidad de TREC. Tras hablar largo y tendido con el teniente coronel Vez nos convencimos de que este tema podría ser de interés para nuestros lectores, precisamente por tratarse de una disciplina hípica que, hoy por hoy, es bastante desconocida. Así que rogamos a nuestro amable interlocutor nos informara acerca de esta afición que absorbe gran parte de su actividad fuera de la Armada.

**P.—¿Qué significan las siglas que dan nombre a esta disciplina hípica y en qué consiste ésta exactamente?**

**R.—**TREC son las siglas que corresponden a Técnicas de Rutas Ecuestres de Competición. Esta modalidad surgió en Francia hace aproximadamente 30 años. En su gestación está la

necesidad de formar guías ecuestres para la industria del turismo, para lo cual se debía realizar un examen práctico; así, del desarrollo de esta prueba nació la disciplina como tal. Su objetivo es reunir en una competición las habilidades y dificultades que caballo y jinete han de dominar para disfrutar de una ruta por el campo.

**P.—¿Y cuáles son las pruebas que comprende esta modalidad en competición?**

**R.—**Consta de tres pruebas. La de Orientación y Regularidad, en la que el jinete tiene 20 minutos para copiar sobre un plano virgen un itinerario de entre 35-40 kilómetros. Después recorrerá con su caballo el cami-



El equipo español de TREC, medalla de bronce en el Campeonato del Mundo celebrado en España el pasado año.

no trazado, pasando por unos controles secretos de paso que deberá encontrar. Se parte con 240 puntos, a los que se restarán 50 por control no encontrado y uno por cada minuto de adelanto o retraso de llegada a cada control.

La de Maestría en los Aires. En esta prueba el jinete con su caballo deberá superar un corredor de 150 metros de largo y al menos dos de ancho, primero al galope lo más lento posible y luego al paso más rápido. Cuanto más ajustados sean esos ritmos, más puntuación tendrá. Aparte, se penalizarán los cambios de aires y las salidas del corredor.

La prueba de Obstáculos. También llamada Prueba en Terreno Variado (PTV), en ella el binomio jinete-caballo deberá superar, en un recorrido de campo de unos cinco kilómetros, 16 dificultades naturales o simuladas (el Reglamento define 23 tipos). Cada obstáculo superado puntuará hasta 10 puntos, considerando para ello también la efectividad y el estilo con que se resuelve el obstáculo.

En el plano competitivo debes preparar tu caballo para estas pruebas y tener conoci-

mientos de orientación y topografía, así como de *raffle*, porque puede surgir algún problema inesperado en el campo.

**P.—¿Qué país puede considerarse pionero en esta disciplina hípica?**

**R.—**Los primeros en elevar esta disciplina al terreno competitivo han sido los franceses. Esta es la única especialidad hípica en donde el Campeonato del Mundo es anual y cuenta con más de cien concursos distintos. En España desgraciadamente estamos aún muy lejos de alcanzar los niveles de otros países como Suiza o Austria. La Comunidad Catalana ha sido la que introdujo esa modalidad en España y ahora se está extendiendo por otras comunidades, como Andalucía, en donde la Junta está muy interesada en ello porque ve la posibilidad de potenciar el turismo ecuestre, que actualmente está poniéndose muy de moda como complemento al turismo rural.

En Francia esta disciplina cuenta con una federación independiente, lo que refleja la gran importancia que se le da allí; de

hecho cuenta con 70.000 licencias; no en vano son los mejores a nivel internacional; de hecho, en el último Campeonato del Mundo han destacado de una manera abrumadora.

En Suiza este deporte está ya muy arraigado y, curiosamente, el equipo nacional suizo está compuesto sólo por mujeres; de las 28.000 licencias que tienen en esta modalidad, 24.000 son de mujeres. Sin embargo, en España es todo lo contrario: hay pocas mujeres que practiquen el TREC.

**P.—¿Cómo puede iniciarse uno en esta modalidad competitiva?**

**R.—**Aunque sí me era conocida esta disciplina, yo me inicié en la competición por pura casualidad, a pesar de estar en cierta forma integrado en ella, ya que he sido juez internacional antes de competir. Gracias a mis conocimientos de topografía fui responsable del trazado en un Campeonato de Andalucía y en dos Campeonatos de España. Fue el vocal de la Federación Andaluza quien me sugirió pasar a la competición ya que, como juez y trazador de itinerarios,



conocía perfectamente esta modalidad del TREC. Actualmente llevo cinco años en el equipo nacional y actualmente mi máxima ilusión es poder competir en los próximos Campeonatos del Mundo, este año en Alemania, en la Selva Negra, y en Canadá dentro de dos años.

**P.—¿Qué satisfacciones ha recibido como integrante del equipo nacional de TREC?**

**R.—**La mayor satisfacción fue durante el Campeonato del Mundo que se celebró el año pasado en España, en el que quedamos en tercera posición, por lo que recibimos la medalla de bronce. Este último año se celebró en Bélgica y quedamos en quinta posición.

**P.—¿Cuántos países compiten en los Campeonatos del Mundo?**

**R.—**Normalmente alrededor de quince; si bien hay muchos otros países que no presentan participantes por equipos porque carecen de nivel en determinadas pruebas (como por ejemplo en la de Orientación, que es la más dura del Campeonato), y en cambio sí se presentan a nivel individual para participar en alguna de las pruebas.

**P.—¿Cuáles son los requisitos específicos de esta disciplina hípica?**

**R.—**Para presentarse como equipo hay que reunir un mínimo de cuatro jinetes, aunque nosotros consideramos equipo a los seis

que acudimos siempre al Campeonato, pero realmente el equipo son sólo cuatro, y dos participan a título individual, pero no puntúan para el equipo. Los cuatro integrantes del equipo son designados el día anterior a la prueba.

En la competición de TREC se exigen unos requisitos bastante curiosos, como que no se pueda cambiar el hierro ni la montura al caballo durante las pruebas, por lo que se debe tener mucho cuidado a la hora de elegir este material, ya que el campeonato completo se suele desarrollar en dos días. El primer día se celebra la prueba de orientación, y el segundo día tienen lugar las pruebas que se denominan de Aires y la de Pista, que consta de todo tipo de obstáculos naturales, diseñados específicamente en el Regla-

mento por la persona escogida por el comité organizador, en el caso de que no existan de manera natural. En estas pruebas es imprescindible mantener la concentración en todo momento, ya que es muy fácil perder el rumbo y no está permitido abandonar. El Reglamento exige que se pase por la línea de meta, aun cuando se encuentre uno perdido; si no, no puedes participar al día siguiente. Existe una premisa en esta prueba de orientación: «Todo lo que esté en el plano está en el terreno, pero no todo lo que está en el terreno está en el plano», por lo que es imprescindible estar muy centrado para medir exactamente las distancias y los tiempos que se exigen de un control a otro, y son muchas horas las que se pasan así, guiando el caballo prácticamente con las piernas, puesto que en una mano llevas el plano y en la otra la brújula.

**P.—¿Cómo se puede compatibilizar esta afición con el ejercicio de su profesión como infante de Marina?**

**R.—**Desde mi actual destino en Madrid se me hace un tanto difícil, pues tengo que esperar a los fines de semana para practicar; si bien hasta ahora los destinos que he tenido han sido en San Fernando, por lo que tengo el caballo en un club hípico a siete kilómetros de allí.

**P.—¿Ha contado con facilidades en su vida profesional para poder asistir a las diferentes pruebas o campeonatos?**

**R.—**El Campeonato del Mundo tiene fecha fija, en septiembre; entonces siempre se pueden reservar días de permiso para poder asistir. Además, al haber ganado la medalla de bronce nos hemos colocado en la categoría de deportistas de alto nivel, para los que está

contemplado, en el acuerdo que existe entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, se les dé más facilidades para la asistencia a estos campeonatos.

Antes todos los gastos que se generaban al acudir a los campeonatos corrían por cuenta propia; ahora la Armada me facilita el pasaporte con autorización para utilizar vehículo particular —por razones obvias al tener que transportar el caballo—. Desgraciadamente, en España aún hay pocas competiciones. Solemos tener cinco o seis al año, y casi todas se celebran en fin de semana, por lo que no es necesario pedir permiso para participar en la mayoría de ellas.

**P.—¿Es indispensable contar con la propiedad de un caballo para dedicarse a esta disciplina?**

**R.—**No necesariamente, aunque lo ideal es que se disponga de caballo propio; entre otras cosas porque sabes hasta qué punto puedes exigirle. Se puede montar cualquier caballo, pero el tuyo lo conoces a la perfección y sabes cómo puede responderte según qué situaciones, lo cual es imprescindible a la hora de la competición, si bien el Reglamento del TREC exige que el comité organizador ponga un caballo a disposición del jinete que va a participar en las pruebas. Esta facilidad implica, sin embargo, que debes estar tres o cuatro días antes de la competición, para montar y hacerte al caballo asignado.

**P.— Los conocimientos adquiridos como infante de Marina ¿le han ayudado en alguna medida para superar estas pruebas competitivas?**

**R.—**Desde luego, los conocimientos de orientación y de topografía que adquiere cualquier alumno de Infantería de Marina en la Escuela Naval resultan muy

positivos, además del adiestramiento en las marchas por el campo, en donde utilizas la topografía y manejas planos, que son herramientas fundamentales para las pruebas de TREC.

**P.—¿Está considerado el TREC un deporte o disciplina olímpica?**

**R.—**En hípica sólo están considerados deportes olímpicos el salto, el concurso completo y la doma.

**P.—¿Se necesita contar con una condición física especial para dedicarse al TREC?**

**R.—**Realmente no, ya que se supone que montas regularmente y esto ya te mantiene en forma. Lo que sí es conveniente, para los que practicamos el TREC en competición, es realizar algo de *footing*, ya que las pruebas de que consta esta disciplina son largas y a veces te ves obligado a echar pie a tierra para aliviar algo a tu caballo; incluso en ocasiones vas corriendo con el animal detrás si la velocidad de las pruebas lo requiere, ya que en estas pruebas sí está permitido que bajes de tu montura cuando se necesite, lo que es relativamente frecuente en la prueba de campo, en donde hay que atenerse a un tiempo y una velocidad determinados, por lo que en ocasiones resulta más fácil controlarla pie a tierra.

**P.—¿Dónde se puede aprender o practicar esta modalidad del TREC?**

**R.—**Actualmente en Cataluña está muy difundida esta enseñanza. En Andalucía está bastante diseminada, si bien los pioneros estamos en la provincia de Cádiz. Hay otros centros en Granada, Málaga, Córdoba, Sevilla. También hay jinetes en Canarias, Toledo, toda la zona de Extremadura y Aragón.

**P.—¿Cómo se efectúa la selección para el equipo nacional?**

**R.—**Los requisitos mínimos son haber participado en el campeonato de la comunidad autónoma propia, en el de España y en otro campeonato de cualquier otra comunidad autónoma. Cumplidos estos requisitos, se efectúa una puntuación, a través de la cual salen los tres primeros clasificados para el equipo nacional. El único que forma parte del equipo nacional por derecho propio es el campeón de España, y los otros dos son escogidos por el seleccionador nacional; pero, como ya dije, compiten a nivel individual y con ellos se completan los seis integrantes del equipo nacional.

**P.—¿Cómo está considerado el nivel de nuestro equipo nacional de TREC?**

**R.—**El nivel del equipo es bastante bueno, ya que la peor clasificación que hemos tenido en los últimos años ha sido la quinta. No hay que olvidar que tenemos en nuestro equipo al campeón del mundo en la prueba de Orientación, en la de Pista estamos quedando entre los diez primeros del mundo, y en Orientación por equipos entre los veinte, lo que no es mal lugar considerando que esta prueba ha ido adquiriendo mucho nivel en los últimos años.

**P.—¿Es el TREC la única modalidad hípica que usted practica?**

**R.—**Casi todos los jinetes que practicamos el TREC solemos practicar además otras disciplinas, ya que en nuestro país existen pocos campeonatos de esta modalidad hípica. Por ejemplo, yo practico además el Completo, que consiste en pruebas de campo, con obstáculos muy parecidos a los de la prueba de TREC; y el



Modalidad de salto.

*Raid*, que es una prueba de resistencia del caballo en la que se tienen en cuenta sus pulsaciones cada cierto tiempo, lo que te exige un gran conocimiento del rendimiento de tu animal; las dos pruebas me interesan mucho, ya que me sirven de práctica para la competición de TREC.

**P.—¿Qué es lo que personalmente le ha aportado esta afición?**

**R.—**Ante todo mucha satisfacción personal, ya que el hecho de pertenecer al equipo nacional es para mí motivo de orgullo, además de haberme propiciado el conocer muchos países que de otra manera quizás no hubiese conocido nunca, pues prácticamente he competido en casi toda Europa y, si todo va bien, iré el próximo año a Canadá.

**P.—¿Se puede decir que los aficionados a esta disciplina continúan de alguna manera los más puros orígenes de la Infantería de Marina más antigua del mundo?**

**R.—**De alguna manera así es. Actualmente somos bastantes

los infantes de Marina que acudimos a montar al Club de Puerto Real, aunque muchos todavía no han entrado en competición; pero ahí tenemos una magnífica cantera. Además, no debemos olvidar que en el año 68 la Infantería de Marina era aún Cuerpo Montado y, ya se sabe, «la cabra siempre tira al monte»...

Agradecemos al teniente coronel Pedro Vez el tiempo que nos ha dedicado y el hecho de habernos abierto las puertas de un mundo que, curiosamente, está más ligado al entorno de la Armada de lo que podíamos creer.

**Carmen Jáuregui**



El hidroavión Heinkel HE1-14 es transportado por una grúa sobre la cubierta del crucero *Cervantes*.



## 50 AÑOS DEL ARMA AÉREA DE LA ARMADA

**E**L próximo 21 de abril se cumplirán los 50 años de la creación del Arma Aérea. Ese día de 1954, la Armada, mediante la orden ministerial de creación y nombramiento del primer jefe del Grupo de Helicópteros

(D.O. 90), el capitán de corbeta D. Miguel Ángel Brinquis Villanueva, certifica la existencia de nuestra actual Arma Aérea. Quizá a un lector no muy familiarizado con este tema pudiera parecerle que es algo que no tiene antecedentes, y nada más

lejos de la verdad. Ese día comienza una segunda época, que el paso del tiempo ha concretado en algo importante e ilusionante, de igual forma que también lo fue la primera.

Permítame, lector, que, en homenaje a tantos compañeros



El portaaviones *Dédalo*.

que dieron lo mejor de sí mismos en esta empresa, comience desde los inicios.

### Primera época

A lo largo de la primera guerra mundial, la aviación demostró su gran utilidad tanto en los combates en tierra como en múltiples misiones navales. Nacida en 1910 la Aviación Militar española, desde 1912 llamada Aeronáutica Militar por incluir dirigibles, algunos oficiales de la Armada proponían la creación de una Aviación Naval al igual que estaba sucediendo en las marinas de nuestro entorno. La idea fue defendida por el ministro de Marina, contralmirante Manuel de Flórez y Carrió, y apoyada por Su Majestad el Rey Alfonso XIII, de forma que, por Real Decreto de 13 de septiembre de 1917, se crea la Aviación Naval, luego llamada, por igual motivo que la Militar, Aeronáutica Naval.

Comienza su desarrollo con la creación en Barcelona de la Base Aeronaval del Prat del Llobregat y de la Base de Hidros en su puerto, que ya son operativas en 1920, establecién-

dose en ellas la primera escuela, donde inician su formación tanto los pilotos como los mecánicos y dotaciones, realizándose los primeros vuelos de enseñanza el 18 de mayo de 1921.

Seguidamente se establecieron las bases de Marín, Cádiz y Mahón, en las que se tendrían destacamentos permanentes.

Desde un principio se decidió que la base y escuela definitiva se instalaría en el Mar Menor, concretamente en San Javier; y aunque los terrenos se adquirieron con anterioridad, fue con el Plan Aeronaval, aprobado por el Gobierno en enero de 1927, cuando comienza su construcción. En 1930 se inicia el traslado de la escuela y unidades aéreas a la llamada Base Aeronaval de San Javier.

En 1920 comienzan a recibirse los primeros aviones, adquiridos entre los sobrantes de la Gran Guerra. De ruedas, se utilizan para escuela los Avro-504K, de uso generalizado en múltiples países, así como los Parnall-Panther y cazas Martinsyde F-4, monoplazas, y F-6, biplazas. En lo que a hidroaviones se refiere se utilizan los Savoia-13 y 16, para escuela, y los Macchi-18 y los

enormes —*flying boat*— Felixtowe F-3A, para operaciones.

A lo largo de los años se van incorporando nuevos aparatos: en 1923 los torpederos Blackburn Swift y Blackburn Velox; en 1924 los Supermarine Bomber, y en 1925 los hidroaviones Macchi-24. Como consecuencia del Plan Aeronaval de 1927 se incorporan, en 1929, los Dornier Wal; en 1933 los Hispano E-30 y E-34, así como los Casa III; en 1934, los autogiros C-30; en 1935, los torpederos Vickers Vildebest, considerados los más avanzados de su época, y en 1936 los Heinkel HE-60, con los que estaba previsto dotar a todos nuestros cruceros.

Desde el inicio, y dada la situación de la guerra en el norte de África, se lleva a cabo un programa que tiene como objetivo participar en dichas operaciones, de forma que, en octubre de 1921, se decide convertir el buque mercante *España n.º 6*, recibido en compensación por las pérdidas de buques sufridas durante la guerra mundial, en plataforma que le dé movilidad a la Aeronáutica Naval, naciendo así el *Dédalo*, que está operativo en mayo de 1922. Se participa en las campañas de 1922, 1923, 1924 y en la definitiva de 1925, produciéndose en la de 1924 la primera baja en acción de guerra, la del alférez de navío Jorge Vara Morlán.

He pasado de forma rápida por una historia mucho más densa de lo que aquí parece por la necesaria limitación de este artículo, pero quizá el lector se sorprenda al conocer que el actual aeropuerto de Barcelona fue, durante más de 20 años, la Base Aeronaval del Prat del Llobregat, o que la actual Academia General del Aire, cuna de prácticamente toda la oficialidad que ha formado, y forma, nuestro Ejército del Aire, fue en su tiempo la Base Aeronaval de San Javier, joya de la Armada.



Harrier AV-8A de la 8.ª Escuadrilla.

## Segunda época

Desde su creación en 1939, nuestro Ejército del Aire fue fiel seguidor de las teorías del general italiano Giulio Dohuet, confundiendo los «medios» con la «misión», de forma que, aunque la Aeronáutica Naval no se hallaba derogada de derecho, sí lo estaba de hecho. Lo único que se logró fue que los observadores navales de los Heinkel, que iban a embarcarse en los cruceros (proyecto de 1930-31 que fue rescatado después de la guerra civil), fueran oficiales de la Armada. Con esta idea, en 1946 se inicia en Málaga, con finalización en los Alcázares del Mar Menor, el primer curso de observadores de Aviación para oficiales de la Armada, en el que, entre otros, participa el teniente de navío D. Miguel Ángel Brinquis Villanueva y, en 1950, en Málaga, el segundo curso, en el que participan los tenientes de navío D. Eliseo González Mosquera y D. Francisco Mola Mayayo, que formarán, en 1954, el primer núcleo de pilotos del Arma Aérea.

Hay que señalar que el tan añorado y experimentado proyec-

to de llevar hidroaviones en nuestros cruceros sólo se hizo realidad en el *Cervantes*, si bien no con las previstas catapultas sino con una grúa para arriarlos al agua.

Es en 1953 cuando la recién creada empresa Interavia, S.A. ofrece al entonces ministro del Aire, teniente general González Gallarza, la adquisición de helicópteros Bell-47G, quien, no estimando la utilidad de tales medios, sugirió el posible interés de la Armada, ya que ésta insistía en la necesidad de dotarse de medios aéreos. El ministro de Marina, almirante Moreno, acepta de inmediato la oferta e inicia la adquisición de tres helicópteros Bell-47G y la formación del primer grupo de oficiales, antes mencionados, como pilotos de helicóptero.

El día 15 de febrero de 1954 comienzan dicho curso en las instalaciones de la Bell en Fort Worth (Tejas), obteniendo el título de piloto el día 10 de mayo. Los tres primeros aparatos llegan a la Escuela Naval de Marín, que se había decidido fuera su base, el 1 de junio, y el 19 del mismo mes se realiza el primer vuelo. Ya en esos días se estaba constru-

yendo el hangar y torre de control que durante unos años albergó a esta escuadrilla; muchos oficiales recordarán esas instalaciones que durante largo tiempo albergaron a la Comisión Naval de Regatas y que fueron demolidas recientemente. Es el 8 de mayo de 1955 cuando, dentro de un proceso experimental para la utilización de los helicópteros desde los buques, se realiza la primera toma en una improvisada cubierta de vuelo de madera instalada en la popa del remolcador RR-19, hito que ha pasado desapercibido y del que hay constancia fotográfica. Posteriormente, en 1957, y como resultado de esta experiencia, se dota de plataforma de toma primero al minador *Marte* y posteriormente a los *Vulcano* y *Neptuno*.

En 1957, dentro del Convenio de Ayuda y Cooperación con EE.UU., se nos ceden siete helicópteros Sikorsky S-55 y, como las instalaciones de la Escuela Naval no tenían capacidad para tantos aparatos, el ministro de Marina, almirante Abarzuza, ordena el traslado del Grupo de Helicópteros a la nueva Base Naval de Rota, cosa que se materializa el día 17 de agosto. Ese mismo año llegan a Rota desmontados, y en 1958 ya se encuentra en vuelo la que posteriormente sería 2.ª Escuadrilla, que con su capacidad antisubmarina, ciertamente limitada, nos permitió iniciarnos en esta guerra. Después de muchos años de servicio como transportes y para escuela, se les da de baja en 1978.

En noviembre de 1962, el Ejército del Aire crea la Unidad de Cooperación Aeronaval y, mediante convenio con la Armada, se decide que las dotaciones sean mixtas, siendo básica la figura del oficial táctico-navegante. En diciembre de 1963 llegan los primeros aviones Grumman Albatros, que forman el Escuadrón 601 y que se mantienen en servicio hasta



Helicópteros LAMPS III SH-60B.

1978. En julio de 1973 comienzan a recibirse los primeros aparatos Orion P-3A, tipo de avión que compone el actualmente denominado Equipo Naval del Ala 11.

En 1964 se incorporan cuatro Augusta Bell AB-204AS antisubmarinos, que pasan a formar la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla. Éstos incorporan un equipamiento moderno, con capacidad de realizar la lucha antisubmarina con una eficacia aceptable y suficiente margen de potencia, sobre todo en comparación con las enormes limitaciones de los Sikorsky S-55. A partir de 1973 comienzan a incorporarse a esta escuadrilla los Augusta Bell AB-212, helicópteros biturbina y multimisión que aún hoy siguen en actividad. Los AB-204AS fueron dados de baja en 1979.

También en 1964 se adquieren cuatro aeronaves de ala fija Piper Comanche, dos monomotores (las «P A-24»), y dos bimotores (las «P A-30»), que forman la 4.<sup>a</sup> Escuadrilla; llegan con matrícula americana y el Ejército del Aire no les concede las matrículas españolas, por lo que no pueden volar. No será hasta la llegada de los Harrier AV-8A cuando, al admitirse que la

Armada opere con aeronaves de ala fija, su situación se regularice, de forma que, en enero de 1977, comienzan a volar. En 1982 se incorporan a la 4.<sup>a</sup> Escuadrilla los reactores Cessna Citation II, aún en servicio y entre 1988 y 1992 se dan de baja las Piper Comanche, después de haber dado un gran servicio, a la Armada, especialmente en su misión de remolque de blancos para el adiestramiento artillero de nuestros buques.

Es en el año 1966 cuando se produce un hito fundamental para el Arma Aérea en lo que a lucha antisubmarina se refiere: se crea la 5.<sup>a</sup> Escuadrilla, dotada con los aparatos Sikorsky SH-3D. En ese periodo iban a dotar a la US Navy, de forma que, en la línea de montaje, de los dos primeros aparatos uno se entregó a la Armada española y otro a la norteamericana. Muchas horas de vuelo todo tiempo y muchos contactos de submarinos han certificado el acierto de esta adquisición.

La creación del Arma Aérea y su progresiva consolidación generaron la necesidad de contar con un buque portahelicópteros, de forma que, en 1965, comienzan las gestiones con la US

Navy para la cesión de un buque adecuado a nuestras necesidades. Una vez seleccionado, y concluidas en el Arsenal de Norfolk las obras de reacondicionamiento necesarias, se realiza su transferencia a la Armada, el día 30 de agosto de 1967, con el nombre de *Dédalo*, en recuerdo del antecesor del año 1922. Este buque ha sido trascendental para nuestra Armada, tanto para su mentalización aeronaval como para, a partir de 1976, la operatividad de los aviones Harrier, lo que ha dado una capacidad de proyección y autodefensa largamente ambicionada. En 1989, después de más de 20 años de servicio, es dado de baja.

En 1972 se crea la 6.<sup>a</sup> Escuadrilla, dotada con los helicópteros Hughes 500, cuyo destino eran los buques de la ya desaparecida 11.<sup>a</sup> Escuadrilla de Destrucción, para realizar los lanzamientos de torpedos MK-44. No obstante, para este cometido estaban muy justos de potencia, por lo que su misión real ha sido, y es, la de helicópteros logísticos y de enseñanza, tarea en la que han dado un gran rendimiento.

En 1973, y dada la situación de crisis en el entonces Sáhara Español, se crea la 7.<sup>a</sup> Escuadrilla, dotada con los helicópteros Bell Huey Cobra AH-1G, cuya demostrada capacidad de ataque a tierra habilitaba al Arma Aérea para apoyar a nuestra Infantería de Marina con un armamento variado y potente. A finales de 1984 es dada de baja, ya que sus misiones eran realizadas con ventaja por la 8.<sup>a</sup> Escuadrilla.

En 1972, en aguas del golfo de León, un Harrier del fabricante británico operó desde la cubierta del *Dédalo*, demostrando la capacidad del buque para esta función. En 1973 se inició el programa de adquisición de las primeras ocho aeronaves AV-8A, que forman la 8.<sup>a</sup>

Escuadrilla, dos de la cuales eran biplazas. Simultáneamente se inicia la formación en EE.UU. de la primera dotación de pilotos y personal de mantenimiento. El *Dédalo* recoge a los aviones en las proximidades de la costa americana y, una vez levantadas las tablas de lanzamiento y certificada la cubierta, arriba a Rota el 23 de noviembre de 1976. Los aviones llegan a la base en formación, comenzando el que seguramente ha sido el mayor avance de nuestra Arma Aérea, tanto en lo que a capacidades se refiere como en exigencias técnicas y de procedimiento. Esta escuadrilla, después de rendir de forma notable, es transferida a la Marina de Tailandia en 1996.

Continuando con las mejoras en los medios aéreos, en 1987 se crea la 9.<sup>a</sup> Escuadrilla, con los 12 primeros aviones Harrier AV-8B, lo que representa un nuevo salto, tanto tecnológico como en capacidades, acompañado, en 1996, con la llegada de ocho aviones AV-8B Plus, cuya mayor novedad, entre otras, es la incorporación de un radar. Posteriormente se han adaptado cinco aviones AV-8B a la nueva configuración Plus.

En 1988 se crea la 10.<sup>a</sup> Escuadrilla, con seis helicópteros LAMPS III SH-60B, para dotar las entonces nuevas fragatas de la clase Santa María, número que, el pasado año 2002, se vio incrementado en seis unidades más con nuevas capacidades.

El paso inexorable de los años lleva a nuestro segundo y viejo *Dédalo* a su merecido relevo; así, el 30 de mayo de 1988 se entrega a la Armada el portaaviones *Príncipe de Asturias*, hito importante en nuestra construcción naval, ya que es el primer buque de esta clase que se realizaba en España. Sus superiores características, comparadas con las del *Dédalo*, mejoran y facilitan su operatividad como plataforma aeronáutica, aspecto que he comprobado en carne propia por ser el único oficial de la Armada destinado como jefe de vuelo en los dos portaaviones, operando en ambos con nuestros aviones Harrier.

Esta nueva era de nuestra Aviación Naval, tan llena de hitos importantes y acompañada de una notable mentalización de nuestro personal en el uso de los medios aeronavales, se ha ido produciendo de una forma casi exponencial en lo que a su actividad y medios se refiere; así,

desde 1954 a 1972, es decir, en 18 años, se volaron 50.000 horas; bastaron cuatro años, en 1976, para llegar a las 100.000, y ya en estos días hemos superado las 432.000.

En mi opinión, el Arma Aérea, y por tanto la Armada, dispone de unos medios aéreos potentes y proporcionales a nuestra capacidad naval, con unas dotaciones bien preparadas y, sobre todo, muy ilusionadas. Al mirar hacia atrás tengo la seguridad de que nuestra institución puede sentirse orgullosa de la gente que lo ha hecho posible, no habiendo regateado esfuerzos para conseguirlo, incluso a veces, desgraciadamente, con el sacrificio de la propia vida, riesgo muchas veces inevitable y siempre asumido por los que operan en este medio. Aquellos compañeros que iniciaron esta singladura en 1917, mirarán desde arriba con orgullo cómo sus ilusiones y esfuerzos, con el paso de los años, han cristalizado en una unidad muy útil para la Armada.

**Rafael Martín  
de la Escalera Mandillo**  
Contralmirante  
Piloto naval



# LA SEMILLA DERRAMADA EN TIERRA FECUNDA...

**A la memoria de nuestros compañeros  
del Ejército de Tierra y del Aire, agentes  
del Centro Nacional de Inteligencia,  
asesinados en Suwairiya (Irak) el 29 de  
noviembre de 2003**

**Alberto Martínez González**  
Comandante de Caballería (ET)

**Carlos Baró Ollero**  
Comandante de Infantería (ET)

**José Merino Olivera**  
Comandante de Infantería (ET)

**José Carlos Rodríguez Pérez**  
Comandante de Infantería (ET)

**José Lucas Egea**  
Brigada de Caballería (ET)

**Alfonso Vega Calvo**  
Brigada de Infantería Ligera (ET)

**Luis Ignacio Zanón Tarazona**  
Sargento 1.º radiotelegrafista (EA)

**... Siempre termina por dar sus frutos**

# NUEVAS CONSTRUCCIONES



Como resultado de la fusión de los dos grandes constructores navales españoles, IZAR ofrece hoy una de las mayores capacidades constructivas del mundo.

Pero, más allá de la capacidad, nuestra misión es diseñar, construir e integrar los buques de guerra que las Armadas demandan para el nuevo siglo. Y tenemos experiencia en ello.

Así, IZAR es el único constructor naval del mundo que ha diseñado y construido un portaaviones para un país extranjero.

## ¿QUIÉN SINO IZAR?

IZAR es el único astillero del mundo que esta construyendo dos series de Fragatas de última generación, para países europeos.

Y mucho más, porque estamos decididos a satisfacer cualquier demanda, incluso más allá de sus expectativas, ofreciendo soluciones globales.

Traiga su utopía a IZAR



# IZAR

