

LA ISLA Y LOS BARCOS

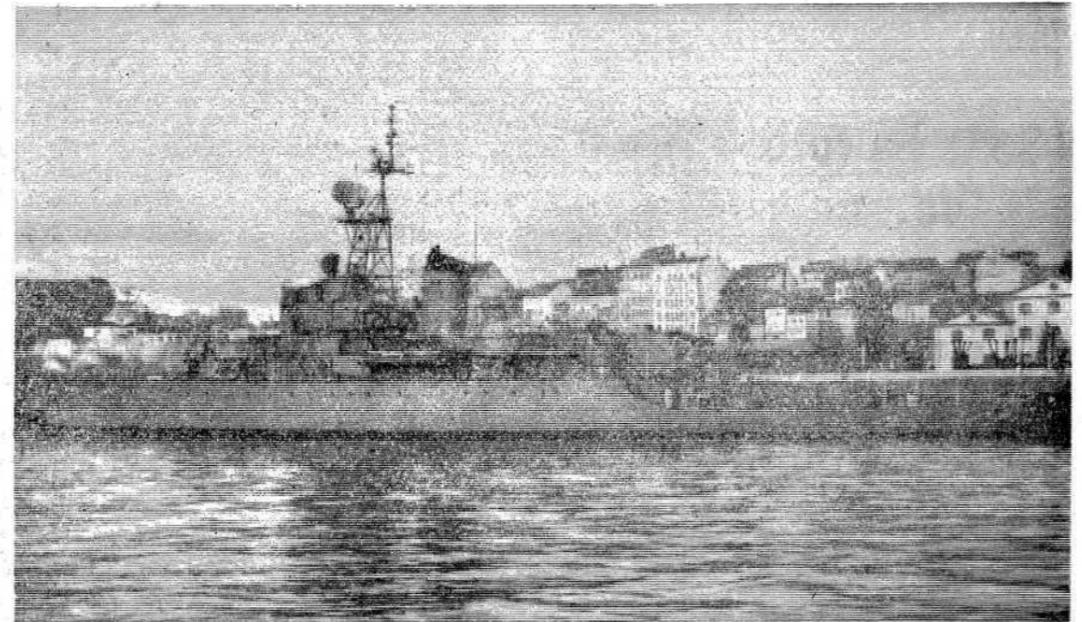
Con guardiamarinas de la Escuela Naval Militar llegarán hoy, en crucero de instrucción, las fragatas "Legazpi" y "Vulcano"

Estas unidades de la Marina de guerra española han sido totalmente reformadas y dotadas de nuevo y moderno armamento

Los dos barcos tienen en su haber un muy amplio e interesante historial mariner

Según el almirante Cervera Valderrama, en 1936 Alemania se interesó por la compra del "Vulcano" y sus gemelos

La fragata "Legazpi", después de las obras de modernización a que fue sometida y que incluyeron el cambio total de su artillería. ➔



Hoy llegará a nuestro puerto una agrupación naval de la Marina de Guerra española, compuesta por la fragata "Legazpi" y minador "Vulcano", a bordo de las cuales viajan alumnos de la Escuela Naval Militar, de Marín.

Hasta el próximo lunes ambos barcos de guerra permanecerán surtos en San Cruz para, luego, proseguir su crucero de prácticas por aguas del Atlántico, crucero en que irán acompañados por los "Pinzón" y "Júpiter", surtos en Las Palmas.

Los nombres de estas dos unidades hoy en puerto, ya han figurado con anterioridad en los espejos de popa de otras que, primeros años del vapor en nuestra Armada, aún se recuerdan por cuanto tienen de evocación de toda una época.

En 1845 entró en servicio la corbeta de ruedas "Vulcano", de 530 toneladas y máquinas con una potencia total de 200 H. P. que, en 1893, pasó a desempeñar tareas hidrográficas hasta que, cuatro años más tar

de, fue dada de baja en las listas de nuestra Flota.

El primer "Legazpi" se botó un año después que la "Vulcano", y era, con sus gemelos los "Elcano" y "Magallanes", un vapor de ruedas apto para servicios auxiliares y de transporte.

Sin embargo hubo un segundo "Legazpi" que, también simple transporte, tuvo una mayor significación en las listas de la Armada y, también, mayor trascendencia e importancia. Cuando fue adquirido, aún se encontraba en activo algunos de los viejos "steamers" ingleses que, adquiridos en 1859, tan buenas servicios prestaron. El "General Alava" había naufragado en Santa Cruz de La Palma en noviembre de 1863; cuatro años más tarde el "Maspina" se perdió durante un tifón en el Mar de la China y, si bien los "Escaño" y "Patino" se encontraban inútiles para navegar, aún lo hacían los "Ferrol", "San Francisco de Borja", "San Antonio", "Bazán", "Marqués de la Victoria" y "San Quintín".

Atlántica Española navegó un "liner" con este nombre —era el antiguo belga "Bruxellesville"— que, al ser adquirido por la Trasmediterránea, lo conservó hasta el final de sus días, en mayo de 1937, cuando fue hundido por un ataque de aviación en Benicásin.

El nuevo "Legazpi"

Una fecha concreta —el 8 de agosto de 1944— marca su primera, corta navegación, desde la grada recién abandonada al muelle de armamento del Arsenal ferrolano.

Entonces —y creo que por vez primera en los anaes de la construcción naval española— tuvo lugar múltiple botadura que completaba la celebrada días antes.

El día 3 fueron botados los "Vasco Núñez de Balboa", "Pinzorro", "Hernán Cortés" y "Martín Alonso Pinzón". Cinco días más tarde lo fueron el citado "Legazpi" y sus gemelos "Magallanes", "Sarmiento de Gamba" y "Vicente Yanez Pinzón".

Así quedó completa la serie de los flamantes cañoneros minadores, según entonces se les denominó oficialmente.

garantizan 5.000 S. H. P. sobre dos hélices y una máxima de 20 nudos. Con 402 toneladas de combustible líquido en sus tanques, y a marcha económica de 15 nudos, la autonomía asciende a 3.000 millas.

Estos cañoneros minadores se clasificaron luego como fragatas y perdieron entonces su primitiva artillería de 105 milímetros, instalándose en su lugar seis piezas de 120 para tiro naval y antiaéreo. Iban éstas, en tres montajes gemelos —es decir, que los movimientos de elevación eran comunes a ambos cañones— y tenían un alcance de 21.000 metros en tiro de superficie mientras que el antiaéreo, con elevación máxima de 90 grados, alcanzaba los 15.000.

Así artillados continuaron

Su vida marinera

En varias ocasiones el nombre del "Legazpi" ha saltado al grito mudo de los titulares de la Prensa.

En mayo de 1953, cuando na

hasta que, en 1959, el "Vicente Yanez Pinzón" y el "Legazpi" fueron sometidos a una total modernización que implicó un cambio radical del armamento y, hasta cierto punto, de sus estampas marineras.

Se les dotó de dos piezas semiautomáticas de 127 milímetros —similares a las que montan los destructores americanos—, dos "erizos", ocho lanzacargas y, a cada banda, una canasta para el lanzamiento de torpedos acústicos antisubmarinos.

La chimenea ganó altura y el antiguo palo trípode fue sustituido por uno de celosía, ligero y resistente, apropiado para los nuevos radares y equipos electrónicos que en ellos se instalaron.

Fue el petrolero "Camporaso" el primero que llegó al lugar del accidente e intentó, sin éxito, el remolque y, ante la imposibilidad de éste, con-

petróleo derramado en nuestras costas, tomase las medidas necesarias.

Entonces se montó una eficaz vigilancia y, desde la base de Jerez, se trasladaron a Santiago de Compostela tres aviones anfíbios, del tipo "Gruman-Albatros", para la vigilancia del Cantábrico. Y, al mismo tiempo, en estrecha colaboración con las autoridades navales francesas, se hicieron a la mar el "RA-1" y la 51ª Escuadrilla de Fragatas Rápidas, compuesta por las "Júpiter", "Liniers" y los dos hoy en nuestro puerto.

Con esta eficaz vigilancia se logró amplia y valiosa infor-

El minador "Vulcano"

El 27 de marzo de 1934 se votó en las Cortes la luego llamada Ley de construcciones navales urgentes que determinaba la construcción de cuatro minadores, dos submarinos —los luego "D-2" y "D-3"—, y un hidrográfico, el actual "Maspina".

Los minadores se construyeron por la Sociedad Española de Construcción Naval en sus astilleros ferrolanos y para

mación que permitió, en todo momento, disponer de los medios necesarios para caso —que no ocurrió— de que la "marea negra" alcanzase costas españolas.

En la Operación Atlántide-69, el "Legazpi" puso su estampa marinera. Y aún la recordamos cuando, con las corbetas y los escoltas franceses, formaba parte del dispositivo de protección inmediata que escoltaba a los transportes mientras, en el horizonte, apenas asomaban los palos y chimeneas de los cruceros "Canarias" y "Colbert" que, con los destructores de las dos flotas y la aviación del "Clemenceau", formaban el anillo exterior de seguridad.

montajes simples de mantelete—, idéntico número de antiáereos de 47, seis ametralladoras y 264 minas que podían fondear, desde la cubierta inferior, a través de dos amplias portas en la popa.

El 14 de septiembre de 1935 fue botado el "Júpiter", seguido por el "Vulcano" —hoy en puerto— el 12 de octubre del mismo año. Los dos restantes, "Marte" y "Neptuno", se lanzaron el 19 de junio de 1936 y 17

Este había abandonado Gibraltar a la 1 hora 10 minutos del 30 de diciembre y, después de cambiar disparos con el "Júpiter" y "Calvo Sotelo", cuando navegaba al NS. de Punta Europa, se encontró con su proa apuntando directamente al "Vulcano".

La colisión era inminente y el "Vulcano" metió a estribor para evitar ser alcanzado por la mitad. Instantes después los dos barcos se abarloan y, en aquel preciso momento, cesa el fuego de la artillería y comienza el de la fusilería y la Infantería de Marina. Como dice el Almirante Moreno en sus "Memorias", entonces se luchó como en los antiguos tiempos de las galeras.

Y mientras continuaban unidos los dos barcos, el "Diez" lanzó un torpedo que pasó sobre la toldilla del "Vulcano" y, al caer por la banda contraria, la cola tocó la borda del minador y dejó sobre su cubierta diversas piezas de su mecanismo.

El "Diez" logró zafarse y pasó por la proa del "Vulcano" que se vio obligado a parar la máquina de estribor para no varar en la costa del Peñón

En 1845 entró en servicio la corbeta de ruedas "Vulcano", de 530 toneladas y máquinas con una potencia total de 200 H. P. que, en 1893, pasó a desempeñar tareas hidrográficas hasta que, cuatro años más tar-

El transporte de guerra "Legazpi"

En agosto de 1880, y para sustituir al "Patiño", arrumbado en el Apostadero de Filipinas, el entonces comandante general de aquel Departamento, contralmirante don Rafael Rodríguez Arias, adquirió el mercante español "Zamboanga", de la matrícula de Manila, que a la sazón se encontraba en Hong Kong. Este barco, de 1.024 toneladas, había sido botado en 1874 en Sunderland, con el nombre de "Formosa", y con destino a una naviera inglesa que, luego, lo vendió a una de las muchas navieras españolas establecidas en Manila y que —en muchos casos— han llegado hasta nuestros días, si bien con sus barcos abanderados en la nueva nación que, el 3 de julio de 1946 —bajo la presidencia de Manuel Rojas— adquirió su total independencia.

Era el "Zamboanga" —rebautizado "Legazpi" al ser adquirido por la Armada— barco de casco de hierro, 68,50 metros de eslora en la flotación, 8,90 de manga, 6 de puntal y 3,90 de calado medio. Estaba equipado con una máquina Wolff, de alta y baja, que tomaba vapor de dos calderas y, sobre una hélice, le daba 9 nudos de media.

Cada una de las calderas tenía dos hornos y en sus "side bunkers" estibaba 218 toneladas de carbón, combustible del que consumía a razón de 18 toneladas por singladura. El barco se encontraba en excelentes condiciones de casco y máquinas y por él se pagaron 450.000 pesetas. Cuando fue entregado a la Marina, ésta le artilló con dos piezas de bronce, inglesas, de nueve libras.

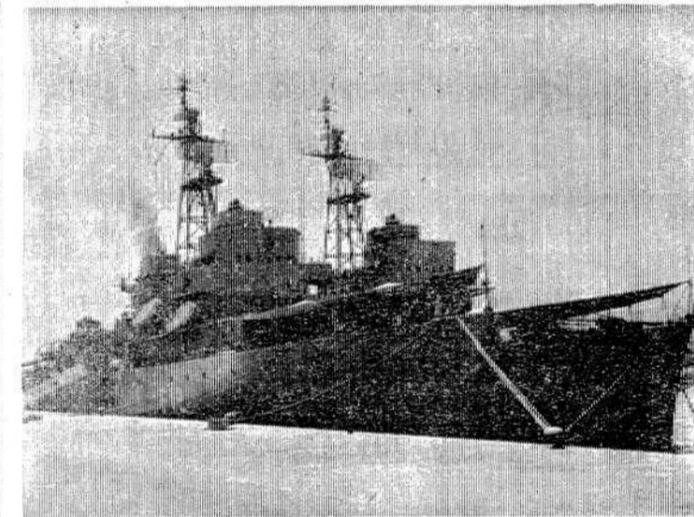
El "Legazpi" era barco con una hermosa estampa marinera. El casco, con ligero arrufo, estaba enmarcado por elegante proa de violín y una popa de espejo, clásica, de líneas muy finas y logradas. Era mixto y aparejaba de goleta de velacho y, en sus dos palos, podía largar 565 metros cuadrados de velamen. Su radio de acción, a la máxima, superaba las 4.000 millas.

Durante sus cuatro años de estancia en el Apostadero de Filipinas, navegó regularmente por las aguas de todo el extenso Archipiélago y, en 1884, fue enviado a la Península. Un año más tarde, al mando de don Raimundo Torres Coll, vino por vez primera a Canarias, viaje que repitió en 1887 con ocasión de tener que marchar a Río de Oro para tomar a remolque a la "Ariete".

En 1910, el "Legazpi" fue destinado a marchar por sí sola a Cádiz.

En otras muchas ocasiones el "Legazpi" visitó las Islas y la zona de África Occidental Española en la que, en 1891, rescató a los tripulantes del pailebot "Icod" que habían sido cogidos prisioneros por las tribus de Cabo Juby.

Destinado al Apostadero de La Habana, el "Legazpi" marchó con aquel destino llevando a su bordo un cargamento de minas, torpedos y explosivos. Una vez en aquellas aguas, se le ordenó realizase un viaje de exploración por las Guayanas en busca del "Filipinas" que, con averías, se había visto obligado a buscar refugio en aque-



lla zona. Después de larga búsqueda y haber sufrido los efectos de un furioso temporal, el "Legazpi" encontró al "Filipinas" fondeado frente a la desembocadura del río Kourón y, una vez le dio las estachas, comenzó el viaje de vuelta que terminó, en La Habana, el 25 de mayo.

Continuó el "Legazpi" en aguas de Cuba y participó en algunas operaciones de guerra así como en cruceros, a lo largo de la costa, para impedir el contrabando de armas con destino a los insurrectos. Y en una de estas habituales navegaciones le llegó el final de sus singladuras cuando, en la madrugada del 13 de noviembre de 1898, se perdió totalmente sobre la punta del río Gavilán. Iba entonces en viaje de La Habana a Cienfuegos y, con este embarrancamiento, desapareció de las listas de la Armada hasta 1944— el nombre del fundador de Manila.

Sin embargo, desde 1910 a 1931, en la flota de la Trasa-

El "Vasco Núñez de Balboa", "Pizarro", "Hernán Cortés" y "Martín Alonso Pinzón". Cinco días más tarde lo fueron el citado "Legazpi" y sus gemelos "Magallanes", "Sarmiento de Gamboa" y "Vicente Yanez Pinzón".

Así quedó completa la serie de los flamantes cañoneros minadores, según entonces se les denominó oficialmente.

En sus líneas y características, los ocho eran nueva edición —corregida y aumentada— de los "Eolo" y "Tritón", los cuales, a su vez, se inspiraron en aquellos híbridos de cañoneros y transporte —"Guanajuato", "Querretaro" y "Potosí"— que en 1934 la Constructora Naval entregó a la Marina de guerra mejicana.

La silueta de las nuevas ocho unidades, gallarda y marinera, resaltaba la proa lanzada y los escobenes de nicho que la flanqueaban mientras, en escalón, muy pronunciado, la toldilla se convertía en "mimelaying deck"—similar a la del noruego "Froya"— con sus instalaciones apro-

piadas para el transporte y fondeo de minas, de las cuales podían transportar quince por banda.

Con sus relativamente modestas dimensiones —95,20 metros de eslora total y 12,15 de manga— estaba este tipo de unidades magníficamente concebido y estudiado e ntodas sus características. Henri Le Masson, el conocido comentarista naval francés, en sus "Les Flottes de Combat", se ocupa de estas unidades y elogia sus espléndidas cualidades marineras.

Salieron por vez primera a la mar —el "Legazpi" fue entregado a la Armada el 8 de agosto de 1951— artillados con tres piezas de 105 milímetros, ocho antiaéreos, semiautomáticos, de 37, y seis ametralladoras de 20. Completaban el armamento cuatro lanzacargas y dos varaderos a popa.

El aparato motor está compuesto por las clásicas turbinas Parsons que, tomando vapor de dos calderas Yarrow, le

La fragata "Vulcano" en nuestro puerto. Abarloada, su gemela, la "Júpiter", que también ha recibido idéntica reforma y modernización.

vegaba de Casablanca a Livorno con carga de fosfatos, sufrió el desprendimiento de una plancha del casco a la altura de la sala de máquinas.

La vía de agua, grande, apagó los fuegos y el barco comenzó a tomar una rápida y peligrosa escora cuando el "Legazpi" lo encontró, entre Pormán y Cabo Palos, a unas seis millas de tierra. Manobrando adecuadamente, el barco de guerra español se acercó al italiano, que con rapidez se acostaba sobre una banda, y recogió a su bordo a los 24 hombres que componían su dotación.

Momentos después el "Serápide" desapareció bajo las aguas y el "Legazpi" prosiguió viaje a Cartagena, donde los naufragos quedaron, hasta su repatriación, bajo la custodia del cónsul italiano, don Pedro Valeriola.

En 1966, cuando la fragata "Ariete" naufragó, de nuevo el nombre del "Legazpi" ocupó las primeras páginas de la Pren-

tero y resistente, apropiado para los nuevos radares y equipos electrónicos que en ellos se instalaron.

Su vida marinera

En varias ocasiones el nombre del "Legazpi" ha saltado al grito mudo de los titulares de la Prensa.

En mayo de 1953, cuando na vegaba de Barcelona a Cartagena conduciendo a su bordo al almirante Vierna, Capitán General de aquel Departamento Marítimo, se recibió un S. O. S. del mercante italiano "Serápide" que, en peligro de rápido hundimiento, demandaba auxilio urgente.

Cambió de rumbo el "Legazpi" y, a la máxima, puso proa a la situación indicada por el mercante italiano en peligro. Otras embarcaciones hicieron lo mismo, pero fue el "Legazpi" el primero que llegó a la zona en que se encontraba el mercante. Este era un viejo "tramp", de cuatro palos y alta chimenea, que, cuando na-

La fragata, en su deriva pasó al Sur de los Meixidos, precisamente por el único paso que hay entre ellos y otros bajos más al Sur. Abatiendo precisamente contra la costa, fondeó la "Ariete" a unos 2.000 metros de Punta Insubia, en 17 metros de fondo. El "Legazpi", valientemente, se introdujo en tre los Meixidos y tierra por el Norte y, de popa, se atracó a la "Ariete".

Nuevo remolque y nuevo fallo de éste. Pero la situación se agravó al enredarse en una de las hélices del "Legazpi" un cable. Entonces se abrió del costado y, con sólo una máquina, tuvo que salir de la difícil situación en que se encontraba. Como luego se comprobó, la hélice no se lió y, de nuevo, el "Legazpi" intentó otro remolque de la "Ariete". Y cuando todo comenzaba a presentarse con visos de optimismo, faltó la cadena del "Legazpi" que, dando toda avance, se mantuvo en las cercanías en espera de un momento propicio para otro intento.

Pero a poco faltó la cadena de la "Ariete" que, momentos después, montó sobre las rompientes. La dotación fue puesta a salvo por el vecindario de Muros y, de acuerdo con la tradición, fue su comandante, señor Carrasco, el último que la abandonó.

Como dijo el comandante del "Vicente Yanez Pinzón", don Salvador Moreno Reyna en carta al jefe de la Oficina de Prensa del Ministerio de Marina: "El comandante del "Legazpi", Pérez Linos, se portó de una forma incommensurable. Las dotaciones, como bravos".

Cuando en 1967 se produjo la catástrofe del "Torrey Canyon" con su secuela de "mareas negras", el Consejo de Ministros adoptó la decisión de ombrear al titular de Marina, almirante Nieto Antúnez, como delegado del Gobierno para, en caso de presentarse el

votó en las Cortes la luego llamada Ley de construcciones navales urgentes que determinaba la construcción de cuatro minadores, dos submarinos —los luego "D-2" y "D-3"—, y un hidrográfico, el actual "Malaspina".

Los minadores se construyeron por la Sociedad Española de Construcción Naval en sus astilleros ferrolanos y para ellos se seleccionaron los nombres de "Júpiter", "Marte", "Neptuno" y "Vulcano".

Por entonces, el servicio de minas estaba a cargo de viejo transporte "Almirante Lobo" y otras unidades menores y, por tanto, eran necesarias unidades modernas para llevar a cabo satisfactoriamente esta misión.

De 2.103 toneladas standard, 2.245 a plena carga, son sus principales dimensiones 100 metros de eslora total por 12,6 de manga y 3,5 de calado. El aparato motor está compuesto por turbinas Parsons que toman vapor de dos calderas Yarrow —de 5.000 S. H. P.— que, sobre dos hélices, les dan 17,4 de máxima. Con 280 toneladas de combustible en sus tanques, y a la velocidad económica de 10 nudos, tienen autonomía muy amplia.

El primitivo armamento estaba compuesto por cuatro piezas de 120 milímetros —en

Los años de mar del "Vulcano"

La entrada en servicio del "Vulcano" significó el desarme del "Ciudad de Palma" —de la Trasmediterránea— que, de crucero auxiliar, pasó a los astilleros bilbaínos de la Sociedad Española de Construcción Naval donde, con toda rapidez, se le transformó en buque-hospital.

Quedó el "Vulcano" agregado a las fuerzas navales que operaban en el Cantábrico hasta que, en octubre de 1937, pasó con el "Júpiter", a la denominada Flota de Bloqueo, al mando del almirante don Francisco Moreno que izaba su insignia en el crucero "Balears".

En diciembre, cuando comenzó el ataque sobre Teruel, los dos minadores fueron utilizados como transportes de tropas desde las Baleares y Marruecas, tarea ésta para la que sus cubiertas de minas se podían adaptar con toda rapidez y facilidad. Luego, en los primeros meses del año siguiente, se les reformó la popa y cambió la artillería —entonces montaban piezas de sólo 105— al tiempo que repararon las averías que, en enero, habían sufrido durante un duro temporal en aguas del Estrecho. Tras estas modificaciones, ambos pasaron a efectuar el tendido de campos de minas en la zona comprendida entre Valencia y Sagunto y, una vez más —fracasadas las conversaciones para la compra de barcos de guerra japoneses— volvieron a la zona del Estrecho. Con el "Mar

te—, idéntico número de antiáereos de 47, seis ametralladoras y 264 minas que podían fondear, desde la cubierta inferior, a través de dos amplias portas en la popa.

El 14 de septiembre de 1935 fue botado el "Júpiter", seguido por el "Vulcano" —hoy en puerto— el 12 de octubre del mismo año. Los dos restantes, "Marte" y "Neptuno", se lanzaron el 19 de junio de 1936 y 17 de diciembre del año siguiente.

En 1936 se aceleraron las obras en los cuatro minadores y fue el "Júpiter" el primero que entró en servicio. En sus "Memorias de guerra", el almirante Cervera Valderrama dice que este tipo de barcos tuvo "gran aceptación en el extranjero y el Estado Mayor de la Armada recibió insistentes proposiciones alemanas para adquirirlos. Admitió con agrado las proposiciones mediante condición de cambiarlos por destructores tipo Z compensando metálicamente lo que excediese cada unidad; pero nunca pudimos llegar a un acuerdo por la resistencia irreductible de ceder destructores".

Por la época de su terminación y entrada en servicio, sólo les superaban los "Adventure" y "Pluton", inglés el primero y francés el segundo, con categoría de crucero ambos.

Basado en Palma, patrulló con los "Canalejas" y "Cánovas" las costas de Cataluña y, una vez más, se le ordenó volver al Estrecho donde, el 17 de octubre de 1938, detuvo al mercante ruso "Katayama". Conducido a puerto, éste fue considerado "buena presa" por el Tribunal correspondiente y, con el nombre de "Castillo Ampurias", pasó a navegar bajo bandera española. El 2 de noviembre apresó a la motonave "Max Hoelts", de la misma nacionalidad que el anterior; ésta se convirtió en el aquí tan conocido "Castillo Montealegre" que, el 9 de abril de 1943, resultó torpedeado y hundido por un submarino alemán a la altura de Freetown. Un crucero inglés salvó a parte de su dotación y, después de larga búsqueda infructuosa, tuvo que volver a puerto sin haber encontrado a un grupo que lo había abandonado en una balsa.

A fines de 1938, el "Vulcano" se convirtió en barco de apoyo para la flotilla de lanchas torpederas y, poco después, se ordenó su vuelta al Estrecho. Fue entonces cuando, al mando del capitán de fragata don Francisco de Abarzuza, tuvo un encuentro con el destructor "José Luis Díez".

Cantábrico), convertido en crucero auxiliar, el "Vulcano" patrulló la zona del Mediterráneo y, posteriormente, marcharon al Canal de Sicilia donde apresaron al mercante griego "Victoria" con un cargamento de camiones.

En la actualidad, ambas unidades, así como también las dos que se encuentran en Las Palmas, están afectas a la Escuela Naval Militar.

Entre los diversos actos que se han programado, figura la visita de los guardiamarinas de primer curso del Cuerpo General —pertenecientes a la 371 Promoción—, cinco del primero de Máquinas, siete de Intendencia, también de primer curso, y cinco de Infantería de Marina, de primero, y pertenecientes a la 33 Promoción. Además, en el "Vulcano" viajan tres cadetes de la Marina de guerra americana.

El "Díez" logró zafarse y pasó por la proa del "Vulcano" que se vio obligado a parar la máquina de estribor para no varar en la costa del Peñón —de la que sólo le separaban 200 metros— y en la que, momentos después, clavó su quilla el destructor.

A los pocos días, el "Vulcano" y sus gemelos fueron destacados a Palma de Mallorca y, cuando la paz llegó, formaba parte de las fuerzas navales destacadas en Cádiz. Estas estaban compuestas por el "Mar Cantábrico", "Calvo Sotelo", "Xauen", el "Uad Kert" —que acaba de ser desguazado en Las Palmas—, "Lanzón", "Castor" y "Pollux", además del "Juan Sebastián Elcano" que, desarmado, permanecía amarrado en la base de aquel Departamento Marítimo.

El "Vulcano" presenta un aspecto muy diferente al de sus primeros años. Con el "Júpiter" fue sometido a una total modernización y, el 28 de febrero de 1961, fue dado de nuevo de alta en las listas de la Armada. Ambos minadores montan hoy cuatro piezas de 76 milímetros, antiaéreas y del tipo Mk 26, en montajes simples. Llevan además igual número de 40 milímetros, dos "erizos", ocho lanzacargas y dos varaderos a popa. Conservan ambos su capacidad para el transporte de 264 minas y, como los "Legazpi" y "Vicente Yanez Pinzón", llevan palos de celosía, ideales para las antenas de radares y moderno equipo electrónico que se les instaló.

El "Vulcano" en la actualidad

En la actualidad, ambas unidades, así como también las dos que se encuentran en Las Palmas, están afectas a la Escuela Naval Militar.

En los "Legazpi" y "Vulcano" vienen, en viaje de prácticas, dieciseis guardiamarinas de primer curso del Cuerpo General —pertenecientes a la 371 Promoción—, cinco del primero de Máquinas, siete de Intendencia, también de primer curso, y cinco de Infantería de Marina, de primero, y pertenecientes a la 33 Promoción. Además, en el "Vulcano" viajan tres cadetes de la Marina de guerra americana.

Entre los diversos actos que se han programado, figura la visita de los guardiamarinas de primer curso del Cuerpo General —pertenecientes a la 371 Promoción—, cinco del primero de Máquinas, siete de Intendencia, también de primer curso, y cinco de Infantería de Marina, de primero, y pertenecientes a la 33 Promoción. Además, en el "Vulcano" viajan tres cadetes de la Marina de guerra americana.