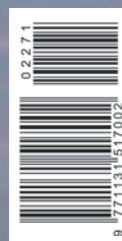


REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA



100 AÑOS de aviación militar española



**10 AÑOS
SIN MILI**

Una década de
ejército profesional

**ENTREVISTA
CON SEGENPOL**

Mejoras en el
convenio con EE.UU.

**ESPAÑA EN
ATALANTA**

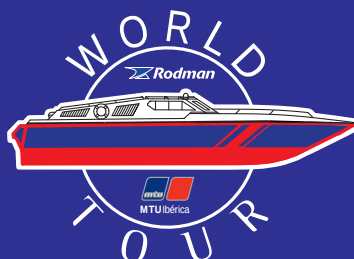
Más medios contra
la piratería



UNA UNIÓN DE ÉXITO EN TODO EL MUNDO

Incomparable funcionamiento. La Patrullera líder
de su tipo con la mejor propulsión

2010-2011	ESPAÑA Guardia Civil	3 PATRULLERAS / R66	2 x 10V2000M72
2008-2009	ESPAÑA Vigilancia Aduanera	4 PATRULLERAS / R55	2 x 10V2000M72
2008-2009	ESPAÑA Vigilancia Aduanera	4 PATRULLERAS / R101	2 x 12V4000M70
2008	BAHREIN Gobierno de Bahrein	4 PATRULLERAS / R66	2 x 8V2000M92
2007-2010	MARRUECOS Armada de Marruecos	10 PATRULLERAS / R101	2 x 16V2000M70
2007	BÉLGICA Policía de Bélgica	1 PATRULLERA / R55	2 x 8V2000M93
2007	BÉLGICA Policía de Bélgica	1 PATRULLERA / R66	2 x 8V2000M72





Director: Goyo Martínez Gutiérrez
Subdirectora: Lula Gómez. **Redactor jefe:** Alfredo Florensa de Medina. **Jefes de sección.** Nacional: Víctor Hernández Martínez. Internacional: Rosa Ruiz Fernández. **Arte y Diseño:** Rafael Navarro Fernández. **Parlamento y Opinión:** Santiago Fernández del Vado. **Cultura:** Esther P. Martínez. **Fotografía:** Pepe Díaz. **Secciones.** Nacional: Elena Tarilonte Álvarez. **Fuerzas Armadas:** José Luis Expósito Montero y Eduardo Fernández Salvador. **Fotografía y Archivo:** Hélène Gicquel Pasquier. **Colaboradores:** Teresa Fernández del Vado, Miguel G. Molina y Pedro José Pérez Gómez. **Fotografías:** Javier Álvarez Laita, Archivo Histórico del Aire, Armada, EFE, Juan Carlos Ferrera, Flintlock 11 Public Affaire, Sebastián Gallego, Iñaki Gómez, Jorge Mata, Ricardo Alberto Pérez Iruela, Diego R. Sánchez y Luis Rico. **Firman en este número:** Alejandro Muñoz-Alonso, José Sánchez-Méndez y Javier Valenzuela.



Edita: Ministerio de Defensa. **Redacción:** C/ San Nicolás, 11. 28013 MADRID. **Teléfonos:** 91 516 04 31/19 (dirección), 91 516 04 17/91 516 04 21 (redacción). **fax:** 91 516 04 18. **Correo electrónico:** red@red.comdef.es. **Página web:** www.mde.es. **Administración, distribución y suscripciones:** Dirección General de Relaciones Institucionales. Centro de Publicaciones: C/ Juan Ignacio Luca de Tena, n. 30. 28071-Madrid. **Tfno:** 91 364 74 21. **Fax:** 91 364 74 07. **Correo electrónico:** suscripciones@oc.mde.es. **Publicidad:** Vía Exclusivas S. L. Macarena Fdez. de Grado. C/ Modesto Lafuente, 4 28010-Madrid. **Teléfono:** 91 448 76 22. **Fax:** 91 446 02 14. **Correo electrónico:** macarena@viaexclusivas.com. **Fotomecánica e impresión:** Estilo Estuñag Impresores, S. L. D. L.: M8620-1988. **NiPO:** 075-11-058-0 (Edición en papel). **NiPO:** 075-11-057-5 (Edición en línea). **ISSN:** 1131-5172. **Precio:** 2,10 euros (IVA incluido). Canarias, Ceuta y Melilla: 2,10 euros (sin IVA, transporte incluido). **Suscripciones:** España: 21,03 euros; Unión Europea: 27,04 euros; resto del mundo: 36,06 euros.

Consejo Editorial: Goyo Martínez Gutiérrez (presidente), Germán Rodríguez Sánchez, Paco Fernández Gutiérrez, Lula Gómez Benito, Javier Pery Paredes, Francisco de Argila Lefler, Carlos Sánchez Barriego, Juan Antonio Moliner González, Elena Gómez de Castro, Juan Campins Miralles, José Carlos de la Fuente Chacón, Antonio Planells Palau y Pablo Gómez Rojo

Los artículos de opinión firmados expresan el criterio personal de sus autores, sin que REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA comparta necesariamente las tesis o conceptos expuestos. La dirección de la revista no se compromete a mantener correspondencia con los autores de las colaboraciones y cartas no solicitadas.

Foto portada: Jorge Mata / Archivo Histórico del Aire.

Diez años sin *mili*

32

Los últimos soldados y marineros de reemplazo se licenciaron a finales de 2001. La suspensión del servicio militar obligatorio dió paso al actual modelo de Fuerzas Armadas plenamente profesionales.

Convenio de Defensa con los EE.UU.

56

El secretario general de Política de Defensa, Luis Cuesta Civis, explica en una entrevista las mejoras en la supervisión y el control del espacio aéreo y de las bases españolas a partir de su aplicación.

NACIONAL

38 EL CONGRESO DEBATE LA LEY DE DERECHOS Y DEBERES

Los grupos parlamentarios escuchan las opiniones de expertos y presentan enmiendas al texto del Gobierno.

MISIONES INTERNACIONALES

40 AL MANDO EN EL ÍNDICO

España cumple los primeros sesenta días al frente de la fuerza naval de la operación Atalanta.

ENTREVISTA

42 KEVIN AMJADI, INTERPRETE EN AFGANISTÁN

«Somos el oído y la voz de los militares españoles en el país asiático».

50 SOMOS LO QUE COMEMOS

Las raciones de combate del Ejército se elaboran según los gustos tradicionales españoles.

INDUSTRIA Y TECNOLOGÍA

54 NAVANTIA BOTA EL PRIMER BPE PARA AUSTRALIA

El buque de proyección estratégica Canberra y su gemelo Adelaide suponen el mayor contrato de exportación hecho hasta hoy por el astillero español.

INTERNACIONAL

60 LOS SIETE PILARES DE LA REVOLUCIÓN ÁRABE

Javier Valenzuela, periodista y escritor, analiza algunas de las claves de la ola de cambios que están caracterizando el mundo islámico.

CULTURA

66 TRAS LA PISTA DE UNA CHAQUETA

El retrato de Francisco Rovira, héroe de la Guerra de la Independencia, resurge de los almacenes del Museo del Prado para viajar a una exposición en Figueras.

68 LA CIUDADELA DE JACA

Monumento histórico artístico, premio Europa Nostra y sede del Museo de Miniaturas Militares.

74 ENIGMA, MÁQUINA PARA CIFRAR MENSAJES

Hitler regaló a Franco las primeras 15 utilizadas en la Guerra Civil española.

6 El Ejército más joven
Crónica de los primeros cien años del Aire.

18 Entrevista al general José Jiménez Ruíz
El jefe del Estado Mayor del Ejército Aire reflexiona sobre el presente y el futuro de la aviación militar.

22 Una Fuerza Aérea para el futuro
El general de división José Sánchez Méndez analiza la evolución de las capacidades del Ejército del Aire en los próximos años.

24 Alas solidarias
Desde hace más de cinco décadas, las aeronaves y las tripulaciones del Ejército del Aire transportan ayuda humanitaria y apoyan a misiones de paz.

28 Innovación y capacidad exportadora
La industria aeronáutica española es líder en áreas como la fibra de carbono o la aviación de transporte militar.

31 Curiosidades y agenda



**La mejor alianza
La mejor solución
La mejor respuesta**

VBR SEGURO DE VIDA

El que mejor se adapta al Programa español

Una compañía



nexTer
SYSTEMS



Dos efemérides SINGULARES

SE celebran ahora dos aniversarios que tienen un relevante significado para nuestras Fuerzas Armadas: los primeros 100 años de la aviación militar española y los 10 transcurridos desde que se suspendió el servicio militar obligatorio para dar paso al actual modelo de Fuerzas Armadas plenamente profesionales, abierto en su integridad a la presencia de la mujer y de alistamiento voluntario.

A la primera efeméride, el centenario de la aviación militar española, dedica el presente número unas páginas especiales, en las que se incluye una extensa información periodística y gráfica que se completa con una entrevista al jefe del Estado Mayor del Aire, general del aire José Jiménez Ruiz, y con un artículo del general de división José Sánchez Méndez. En ellas recordamos una apasionante historia que comenzó el 12 de marzo de 1911, con el estreno del primer aeródromo militar, el madrileño de Cuatro Vientos, y llega hasta nuestros días, cuando el Ejército del Aire se ha convertido en una Fuerza Aérea moderna, dotada con 27.000 hombres y mujeres y más de 450 aviones, y capaz de responder a cualquier amenaza dentro y fuera de nuestras fronteras.

En cuanto al final del servicio militar, una década constituye ya un plazo suficiente para hacer una valoración. En este tiempo se ha configurado un modelo atractivo, que además de ofrecer garantías a quienes pretenden hacer carrera militar pone en condiciones de acceder a un trabajo civil a los que no quieren dedicar toda su vida laboral a las Fuerzas Armadas. Hoy disponemos de unos Ejércitos servidos por cerca de 130.000

militares –entre ellos 16.000 mujeres–, que reciben instrucción específica y permanente para cumplir sus misiones y un respaldo a sus proyectos vitales, familiares y sociales.

Es importante subrayar que la profesionalización de las Fuerzas Armadas ha supuesto un proceso de modernización que ha afectado a todos los ámbitos de la institución militar y ha implicado transformaciones de carácter orgánico y estructural. También representa un cambio de estilo y de mentalidad en el ejercicio del mando y, sobre todo, de la relación de los Ejércitos con la sociedad, de manera que actualmente ésta tiene una imagen favorable sobre sus militares, como reflejan numerosas encuestas.

La suspensión de la *mill*, el 31 de diciembre de 2001, respondía al deseo mayoritario de la sociedad española, que entendía el compromiso con la Patria de una forma muy distinta a cómo lo concebieron quienes habían regularizado el servicio de reclutamiento a comienzos del siglo XVIII. En 2011 parece claro lo acertado de aquella decisión, que ha permitido mejorar sensiblemente la eficacia de nuestras Fuerzas Armadas, proporcionándolas material tecnológicamente adecuado y un óptimo entrenamiento de sus hombres y mujeres; y ha demostrado que no es mejor el ejército que tiene más componentes, sino el que es capaz de hacer frente con agilidad y diligencia a las misiones encomendadas, en escenarios situados frecuentemente a cientos o incluso a miles de kilómetros del territorio nacional.

RED

100 AÑOS



Archivo Histórico del Aire

El Ejército más joven

*Se cumplió el primer
centenario de la aviación
militar española*

J. L. Expósito



Pepe Díaz

Un siglo ha transcurrido entre aquellas imágenes en las que las tripulaciones volaban tocadas con boina y las de los pilotos actuales enfundados en un casco con oxígeno.

Cien años separan la entrada en servicio de los biplanos Henry Farman de 1911 y los modernos EF-2000 Eurofighter en los albores del siglo XXI. A los componentes de la primera promoción de pilotos militares españoles —tres capitanes y dos tenientes— podía distinguírseles durante el vuelo a los mandos de sus aeronaves construidas en madera y tela, sin cabina o barcaza y con unas enormes ruedas de bicicleta que conferían a estos aparatos una apariencia frágil y a sus pilotos un punto de suicidas.

Por contra, la última promoción del Ejército del Aire es la número LXI del Cuerpo General de la Escala Superior de Oficiales. A ella pertenecen 27 tenientes con aptitud de vuelo en aviones de caza y de transporte y en helicópteros formados durante los últimos cinco años en la Academia General del Aire. Su número uno es la teniente Lourdes Losa de 26 años de edad, algo inconcebible a principios de la pasada centuria.

No es lo único que ha cambiado en este tiempo. Sus predecesores, aquellos pioneros, todos hombres, volaban a cara descubierta, lentamente, a 70 kilómetros por hora, y a baja cota: no superaban los

300 metros de altura. Hoy, el ojo humano sólo dispone de un minuto para seguir la estela vertical que dibujan los Eurofighter hasta alcanzar los 10.600 metros de altitud a una velocidad dos veces la del sonido. Estos cazas de última generación han sido construidos en fibra de vidrio y diseñados en ala delta y canard que convierten a este avión en una plataforma de maniobrabilidad sin límites. Su capacidad de vuelo y de combate depende de 24 ordenadores que gestionan la aeronave y permiten al piloto concentrar sus esfuerzos en las misiones aire-aire o aire-suelo.

PIONEROS

La historia de la aviación militar española comienza en febrero de 1911 al suroeste de Madrid, en Cuatro Vientos. Sus protagonistas son cinco oficiales del Arma de Ingenieros —todos aerosteros como pilotos de globo libre—, tres biplanos Farman y dos hangares desmontables. Los capitanes Kindelán, Herrera y Arrillaga y los tenientes Barrón y Ortiz compaginaron el aprendizaje y los ensayos de vuelo en la primera escuela de aviación para pilotos del aeródromo

La aviación militar se consolidó a nivel operativo en las campañas de África entre 1913 y 1927

madrileño, concebida también como unidad de experimentación de aeroplanos.

Los Farman —dos del modelo Henry y uno del Maurice que nunca llegó a entrar en servicio— habían sido adquiridos en diciembre de 1910 en Francia porque, como recogía la Real Orden que reguló esta adquisición, «la aviación es ya una realidad a cuyo conocimiento no puede sustraerse una nación civilizada». El primer programa de la aeronáutica militar española tuvo un coste aproximado de 100.000 pesetas y, aunque hoy pueda parecer extraño, estos aviones no llegaron a nuestro país sobrevolando los Pirineos, sino a través de ellos, por vía férrea, embalados pieza a pieza.

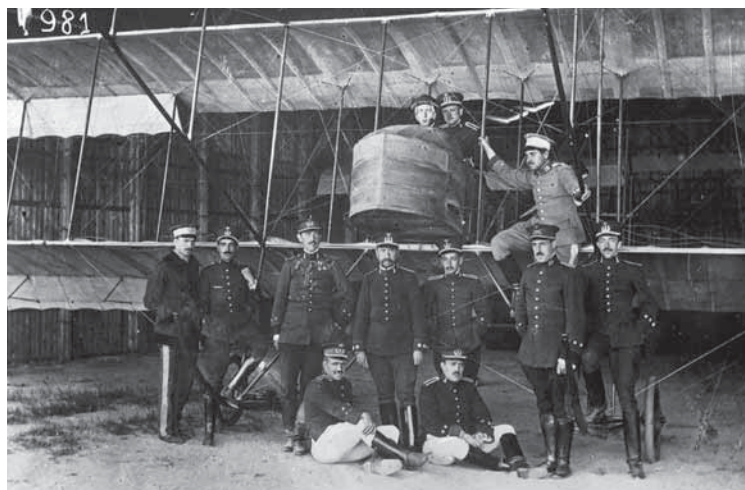
El 15 de marzo de 1911 comenzaron los vuelos de aprendizaje. Desde esa fecha y durante los ocho años siguientes, hasta 1919, todos los aviadores militares se soltaron como biplanistas en los Farman. Las aeronaves carecían de doble mando. El instructor volaba sobre el borde de ataque del ala inferior y el alumno atendía sus explicaciones detrás de él observándole por encima

del hombro y rodeándole con sus brazos para poder coger la palanca de vuelo.

Con la adquisición un año después de los nuevos Bristol Baskite británicos y la versión mejorada de los Farman, las promociones siguientes a la de Kindelán y compañía pudieron realizar el curso de piloto avanzado en biplano. Sus miembros eran ya oficiales procedentes de distintas Armas, no sólo de Ingenieros como los primeros. También pertenecían a otros cuerpos, tanto del Ejército de Tierra como de la Armada, incluso de la Guardia Civil.

En febrero de 1913 fue creado el Servicio de Aeronáutica que englobaba las ramas de Aeroestación y de la todavía incipiente Aviación. Su puesta en marcha significó el final de la experimentación con distintos modelos de aviones en Cuatro Vientos. También supuso el empleo por primera vez en el mundo de unidades aéreas de combate contra objetivos en tierra. Aquella incipiente fuerza aérea quedó constituida por cuatro Farman MF.7, tres monoplanos Nieuport y cuatro biplanos Lohner Pfeilflieger austriacos. Fue la primera escuadrilla expedicionaria que actuó a partir de octubre de 1913 en la pacificación del recién creado Protectorado de Marruecos.

Desde un punto de vista operativo, la aviación militar española tomó forma y se consolidó en los cielos del norte de África situándose a la vanguardia de cualquier otra en el mundo entre los años 1913 y 1927. Un periodo jalonado de numerosos éxitos, como el primer bombardeo de la historia en noviembre de 1913 o el desembarco de Alhucemas el 8 de septiembre de 1925 (ver recuadro), pero también



Archivo Histórico del Aire

Los miembros de la segunda promoción de pilotos militares de 1912 posan, junto a Vives y Kindelán, delante del biplano Bristol.

Cronología de la aviación militar

1911

📅 **12 de marzo.** Estreno del primer aeródromo militar, Cuatro Vientos, con la llegada del avión Henry Farman, propiedad de Benito Loygorri y pilotado por él mismo.

📅 **15 de marzo.** Comienzan los vuelos del Henry Farman militar y la instrucción de los primeros pilotos militares.

📅 **5 de agosto.** El capitán Alfredo Kindelán, primer piloto militar español instruido en Cuatro Vientos, obtiene su título.

1913

📅 **28 de febrero.** Se crea el Servicio de Aeronáutica Militar con ramas de Aeroestación y Aviación.

📅 **17 de diciembre.** Primer bombardeo aéreo de la historia de la aviación.

1915

📅 **27 de julio.** El capitán Barrón vuela ante el rey Alfonso XIII el biplano Flecha. Es el primer ensayo en vuelo del motor Hispano-Suiza.

1917

📅 **1 de mayo.** La Escuela Nacional de Aviación pasa al Ministerio de la Guerra y Getafe se convierte en aeródromo militar, aunque mantiene actividades civiles.

📅 **13 de septiembre.** Se crea la Aviación Naval, que no será realidad hasta 1921, bajo el nombre de Aeronáutica Naval.

1921

📅 **18 de mayo.** Comienzan en Barcelona los vuelos de la

Escuela de Aeronáutica Naval.

📅 **22 de julio.** Desastre de Annual.

1923

📅 **17 de enero.** Primer vuelo de una aeronave de alas giratorias, el autogiro C.4 de Juan de la Cierva, en Getafe.

📅 **28 de mayo.** Combates de Tafersit-Tizi Asa (Marruecos) con actuación de la aviación.

📅 **18 de agosto.** Operaciones de socorro a Tifarutin, con abastecimiento aéreo.

Primeras misiones en África



Archivo Histórico del Aire

Los capitanes Barrón, como piloto, y Cifuentes, como observador, a bordo de un Lohner durante el primer bombardeo aéreo oficial de la historia de la aviación.

Día 18 de octubre de 1913. En el aeródromo de Cuatro Vientos se recibe la orden de preparar una escuadrilla de aviones para enviarlos a Marruecos, cuya zona norte se encuentra bajo la protección de España desde principios de siglo. La intervención del Servicio de Aeronáutica fue una decisión adoptada, a pesar de los recelos que aún despertaba la labor de los aviadores entre los mandos militares, para hacer frente a las continuas rebeliones protagonizadas por la población local. Una de ellas, la encabezada por El Raisuni en la zona de Tetuán, provocaría la respuesta del ejército español con la participación, por primera vez, de aviones de apoyo a las operaciones terrestres. La escuadrilla enviada a la zona al mando del capitán Alfredo Kindelán, era la primera de carácter operativo que se constituía en España

Los aviones participaron, por primera vez, en apoyo de las operaciones terrestres

y estaba formada por nueve pilotos, seis observadores y 12 aviones Maurice Farman, Lohner Pfeil y Nieuport II.G. A bordo de uno de estos últimos, el 2 de noviembre, el teniente Alonso y el teniente de navío Sagasta realizaron el primer vuelo español en África.

Llevaba la escuadrilla en el aeródromo de Sania Ramel algo más de un mes cuando protagonizó el primer bombardeo aéreo oficial de la historia universal de la aviación. Fue el 17 de diciembre y en el ataque participaron los capitanes Eduardo Barrón y Carlos Cifuentes a bordo de un Lohner. La acción se produjo sobre Ben Karrix y en ella se utilizaron auténticas bombas de aviación y visores especialmente diseñados para este uso que se habían adquirido en Alemania un año antes.

Tras la I Guerra Mundial, muchos aviones excedentes de la contienda llegaron al norte de África, como los bombarderos Farman-50 y los biplanos Breguet XIV y De Havilland DH-4. Se potenciaron los aeródromos y se cambió el emplazamiento de algunos de ellos. Con los donativos recogidos tras el conocido como desastre de Annual se compraron numerosos aparatos para la zona.

El final de la Guerra del Rif llegó con el primer desembarco aeronaval de la historia mundial, el de Alhucemas, el 8 de septiembre de 1925. Fue una operación combinada de la Armada, el Ejército de Tierra, la Aviación y un contingente aliado francés en la que participaron 13.000 soldados españoles, 160 aviones, nueve

navíos de guerra de gran porte, 36 navíos de guerra, 58 transportes, remolcadores y barcasas de desembarco. El apoyo aéreo lo prestaron las escuadrillas de

Melilla con aviones Breguet XIX, Fokker C-IV, Havilland Rolls y Bristol Fighter y participaron hidroaviones del Atalayón, reforzados con los Dornier Wal, escuadrillas de hidros Macchi de la Aeronáutica Naval y bombarderos Farman Goliath de la Aeronáutica francesa.

Elena Tarilonte

1925

✂ **8 de septiembre.** Desembarco de Alhucemas.

1926

✂ **22 de enero.** Primer gran raid de la aviación española. El Dornier Wal Plus Ultra vuela de Palos a Buenos Aires.

✂ **5 de abril.** Raid de la escuadrilla Elcano a Filipinas.

✂ **10 de diciembre.** Raid en formación de la Patrulla Atlántida (tres Dornier Wal) de Melilla a Guinea.

1928

✂ **29 de mayo.** Vuelo de Sevilla a Nasirya (Mesopotamia) a bordo del Jesús del Gran Poder.

1929

✂ **24 de marzo.** Vuelo de Sevilla a Bahía (Brasil) a bordo del Jesús del Gran Poder.

1933

✂ **10 de junio.** Vuelo de Sevilla a Cuba a bordo del Breguet 19 Super TR Cuatro Vientos. Desaparecieron entre Cuba y Méjico.

1936

✂ **5 de septiembre.** Creación del Ministerio de Marina y Aire y la Subsecretaría del Aire.

1939

✂ **8 de agosto.** Creación del Ministerio del Aire.

✂ **15 de diciembre.** Se crea la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos.

1942

✂ **5 de abril.** Primer vuelo del biplaza de escuela de trans-

formación Hispano-Suiza HS-42.

✂ **7 de mayo.** Creación del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial.

1945

✂ **15 de octubre.** Inauguración de la Academia General del Aire en San Javier.

1948

✂ **23 de enero.** Primer salto paracaidista en España en la Escuela Militar de Paracaidismo de Alcantarilla.

salpicado de fracasos como el denominado Desastre de Annual en 1921.

En esos años las escuadrillas y los grupos aéreos realizaron todo tipo de misiones. Desde bombardeos hasta labores de reconocimiento y topografía realizando fotografías sobre las zonas enemigas o la vigilancia permanente de esas áreas y el apoyo a la corrección del tiro artillero, además de vuelos de estafeta y de carácter sanitario.

El modo de combatir también se hizo célebre. A partir de 1922, tras la creación de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, nuestros aviadores pusieron en práctica lo que los franceses denominaron el *vuelo a la española*, operaciones de bombardeo y ametrallamiento sobre objetivos rifeños realizados especialmente con cazas biplaza Bristol F.2B Fighter. Se trataba de ataques sin descanso y en cadena de todos los componentes de la patrulla, a muy baja cota —les disparaban desde las crestas de las montañas que atravesaban— para romper el cerco que sufrían las posiciones propias.

El conflicto en el norte de África abrió los ojos a la Marina española sobre el potencial que podía ofrecer la fuerza aérea. No hubo que esperar al desembarco de Alhucemas. En septiembre de 1917 nació la aviación naval, denominada a partir de 1920 aeronáutica naval que, al igual que la Militar, contó con una rama de aeroestación. Un año después el ingeniero aeronáutico Juan de la Cierva presentó en el aeródromo de Cuatro Vientos el autogiro.

Concluida la campaña de Marruecos en julio de 1927, los pilotos españoles se sumaron a la corriente de los grandes vuelos (ver página 16), periodo que se prolongó hasta el comienzo de la Guerra Civil. Los cielos de España se convirtieron durante tres años «en centro de



El autogiro La Cierva C-6 durante una exhibición en la feria de Farnborough (Inglaterra) en octubre de 1925.



Tres Bücker Bü 131 y un Stearman de la Fundación Infante de Orleans en vuelo sobre Cuatro Vientos.

► 1955

✈ **16 de junio.** Creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

✈ **12 de agosto.** Vuelo del primer avión de reacción fabricado en España, el Hispano HA-200 Saeta.

✈ **20 de septiembre.** Creación del Ala de Caza nº 1.

1955

✈ **28 de septiembre.** Primer vuelo del bimotor de transporte CASA C-207 Azor.

1960

✈ **1 de marzo.** Primera operación de gran entidad de ayuda humanitaria en el maremoto en Agadir (Marruecos).

1965

✈ **10 de julio.** Se reorganiza el Ejército de Tierra y se crea la Unidad de Aviación Ligera de la División Acorazada Brunete nº 1.

1966

✈ **27 de mayo.** Se inaugura en Colmenar Viejo (Madrid) la

primera base de helicópteros del Ejército de Tierra.

✈ **29 de julio.** Llegan a la base de helicópteros los primeros Bell UH-1B Iroquois.

1970

✈ **25 de abril.** Primer vuelo del Hispano Aviación HA-220 Super Saeta.

✈ **13 de junio.** Llegan los cazas Dassault Mirage III.

✈ **06 de agosto.** Nuevo acuerdo de Cooperación y Amistad entre España y Estados Unidos.

1971

✈ **18 de febrero.** Llegan dos apagafuegos Canadair CL-215.

✈ **26 de marzo.** Primer vuelo del avión Casa C-212 Aviocar.

✈ **17 de junio.** Llegan los primeros Mc Donnell Douglas-4C Phantom II.

✈ **6 de septiembre.** Compra de 26 Dornier Do-27 alemanes.

1972

✈ **13 de febrero.** Se crea un escuadrón de reabastecimiento en vuelo en el Ala 12.



Pepe Díaz

Un Super Puma durante una misión de evacuación médica en Afganistán.



Archivo Histórico del Aire

Los cazabombarderos F-86 Sabre estuvieron en servicio desde 1955 hasta 1973.



Pepe Díaz

El avión de transporte táctico CN 295 comenzó a operar en el Ala 35 en el año 2000.

experimentación de las nuevas tácticas aéreas que empleaban los aviones más modernos y que más tarde serían desarrolladas durante la Segunda Guerra Mundial», señala el teniente general del Ejército del Aire retirado Pedro Bernal, experimentado piloto de transporte y ex director del CESEDEN.

Combate aéreo, vuelos nocturnos, ataques contra buques y submarinos o sobre columnas motorizadas, bombardeos de ciudades, de centros de aprovisionamiento, y de bases aéreas, transporte de tropas, etcétera, fueron algunas de las operaciones puestas en práctica. La superioridad aérea inicial de los pilotos republicanos se vería mermada con la entrada en acción de los cazas He-51 alemanes y Fiat Cr-32 italianos del bando nacional y de nuevo potenciada con el apoyo a partir de noviembre de 1936 de los bombarderos bimotores Katiuskas, los cazas biplanos I-15 o Chatos y los monoplanos I-16 Moscas o Ratas de fabricación rusa.

Nada más concluir la Guerra Civil se creó el Ministerio del Aire en agosto de 1939 y como máximo responsable del mismo fue nombrado el general del Ejército de Tierra Juan Yagüe Blanco. Dos meses después, en octubre, nació el Ejército del Aire, por fin el tercer brazo de las Fuerzas Armadas. «Comienza un largo proceso de configuración, reorganización y adaptación para un Ejército que, proveniente de una guerra, no es el adecuado para la paz», explica el teniente general Bernal.

La II Guerra Mundial impide renovar el material y reduce al mínimo el abastecimiento de combustible. «Le siguen años de aislamiento internacional para España que influyen en el material cada vez más anticuado, sin posibilidades de ser sustituido, y el reducido

✂ **18 de agosto.** Creación del Archivo Histórico del Aire.

1973

✂ **25 de julio.** Llegan los tres primeros Lockheed P-3 Orión.

✂ **18 de diciembre.** Llega el primer Lockheed C-130 Hércules a la base aérea de Zaragoza.

1975

✂ **18 de junio.** Llegan los primeros Dassault Mirage F1.

✂ **28 de junio.** Primeros Aerospatale SA.330 Puma.

✂ **16 de diciembre.** Operación Golondrina en el Sáhara para evacuar a los españoles.

1977

✂ **13 de mayo.** Creación del Mando Aéreo de Combate.

✂ **27 de junio.** Primer vuelo del avión Casa C-101 Aviojet.

✂ **04 de julio.** Creación del Ministerio de Defensa.

✂ **23 de julio.** El teniente general Ignacio Alfaro Arregui es nombrado jefe del Estado Mayor del Aire.

1978

✂ **3 de mayo.** Alta del primer Douglas DC-8.

✂ **20 de septiembre.** Disolución del Grupo de Escuelas de Maticán. Nace la Escuela Militar de Transporte Aéreo.

1980

✂ **5 de diciembre.** Traslado a Granada de la Escuela de Helicópteros del Ejército del Aire.

1981

✂ **24 de mayo.** El Museo del

Aire abre sus puertas al público.

1982

✂ **22 de diciembre.** Llega el primer Aerospatale AS 332 Super-Puma.

1983

✂ **31 de mayo.** Firma del contrato para la adquisición de 72 Mc Donnell Douglas F-18 Hornet con Estados Unidos.

✂ **1 de junio.** Creación del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire en Madrid. ▶

Con la OTAN en los Balcanes

El regreso del último contingente español procedente de los Balcanes, el pasado 15 de noviembre, ponía fin a 18 años de presencia de las Fuerzas Armadas en este convulso territorio azotado por la guerra. La ceremonia de bienvenida, presidida por el Rey en la base aérea madrileña de Torrejón de Ardoz, se convirtió en un homenaje a los 46.000 militares españoles que han participado en la misión, muchos de ellos pertenecientes a la fuerza aérea.

El papel del Ejército del Aire se asocia normalmente al destacamento Ícaro, de la base de la OTAN en Aviano (Italia). Pero antes del despliegue de esta fuerza en 1994, la presencia de personal del Ejército del Aire era habitual en la antigua Yugoslavia; al comienzo del conflicto formaron parte de los equipos de verificación de la OSCE y realizaron múltiples misiones de transporte aéreo para apoyar, tanto el despliegue de las sucesivas fuerzas españolas en territorio croata o bosnio, como al reparto de ayuda humanitaria a la asediada Sarajevo.

APOYO AÉREO

Los aviones de patrulla marítima P-3 Orión participaron en la vigilancia de los embargos marítimos a las partes del conflicto; un C-212, desde la localidad italiana de Vicenza, realizaba vuelos de enlace y, desde tierra, los equipos de control aerotáctico (TACP), los Bullfighter, proporcionaron apoyo aéreo cercano a las tropas con más de 11.000 conducciones de aviones de combate.

El 23 de noviembre de 1994, se activaba el destacamento Ícaro. Durante ocho años, cazabombarderos F-18 reabastecidos por Hércules KC-130, llevaron a cabo 7.500 misiones en las que emplearon 28.000 horas de vuelo. También se transfirieron ocho millones de litros de combustible pero no solo a las aeronaves españolas, sino también a canadienses, estadounidenses, británicos y alemanes en el Adriático. Con este despliegue el Ejército del Aire demostró su capacidad expedicionaria de forma que, por primera vez, cazas españoles operaron integrados en una fuerza multinacional bajo mando de la OTAN.

El bautismo de fuego del destacamento se produjo el 25 de mayo de 1995, dentro de la operación *Deny Flight*. Su siguiente intervención fue en la primera campaña aé-



rea de la OTAN, *Deliberate Force*, el 30 de agosto del mismo año. Cuatro años después, durante el conflicto de Kosovo, los cazabombarderos españoles F-18 tomaron parte en los bombardeos de la Alianza Atlántica en Belgrado y en territorio kosovar que propiciaron el cese de las últimas hostilidades en los Balcanes.

El destacamento Ícaro contó, además, con la ayuda del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y del Grupo Móvil del Centro de Control Aéreo (GRUMOCA), además de la colaboración de aviones de transporte C-212, CN-235 y de un Boeing 707 del Centro de Inteligencia Aérea de la base de Torrejón de Ardoz.

Concluidas las acciones bélicas en los Balcanes las misiones se redujeron y, a partir de 2001, las unidades fueron replegadas paulatinamente. Con el regreso del destacamento Ícaro, en el verano del 2002, finalizaba el grueso de la participación española en la antigua Yugoslavia. El punto final lo puso en el año 2008 el Ala 78, de la base granadina de Armilla, con dos helicópteros para misiones de evacuación médica (MEDEVAC) en Sarajevo.

El personal de la fuerza aérea realizó misiones de verificación de la paz, logísticas y tácticas

► 1984

✂ **5 de enero.** Regulación de los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar.

1985

✂ **4 de junio.** Formación de la Patrulla Águila.

1986

✂ **11 de julio.** Llegan los primeros cazas Mc Donnell Douglas F-18 Hornet a la base aérea de Zaragoza.

1989

✂ **Enero.** Primera operación de mantenimiento de la paz española, en Angola.

✂ **20 de marzo.** Primera participación de medios aéreos en misión ONU. En Namibia

✂ **22 de agosto.** Traslado de material sanitario a Tanzania.

✂ **25 de noviembre.** Despliegue en Namibia por elecciones en proceso independentista.

1990

✂ **23 de junio.** Ayuda huma-

nitaria a Irán por un terremoto.

✂ **5 de agosto.** Misiones de apoyo a la liberación de Kuwait.

1991

✂ **1 de abril.** Apoyo en la operación Provide Confort de ayuda a los kurdos en Irak.

✂ **29 de julio.** Despliegue de C-130 en Yibuti con ayuda humanitaria a Etiopía.

1992

✂ **3 de abril.** Creación de la Academia Básica del Aire.

1993

✂ **25 de enero.** Traslado de Ayuda Humanitaria a Somalia por guerra civil.

✂ **Abril.** Operación Deny Flight. Control del espacio aéreo bosnio en apoyo de UNPROFOR.

✂ **1 de junio.** Destacamento C-212 en Vicenza (Italia).

✂ **01 de julio.** Destacamento de un P-3B en Sigonella (Italia).

✂ **21 de septiembre.** El aeródromo de Cuatro Vientos se constituye como base aérea.

✂ **20 de agosto.** Destaca-



Pepe Díaz

Un F-18 español del destacamento Ícaro es armado antes de participar en una misión de apoyo aéreo cercano.

El Ejército del Aire tiene hoy 27.000 hombres y mujeres y más de 450 aeronaves de combate y de apoyo

desarrollo doctrinal y conceptual del Arma», añade. A pesar de ello, la aviación mantiene ese afán de superación, especialmente en el ámbito industrial con la construcción del avión de transporte C-207 Azor y del primer reactor nacional HA-200 Saeta.

ORGANIZACIÓN Y DOCTRINA

Sin embargo, el auténtico punto de inflexión para la fuerza aérea son los acuerdos de amistad y de cooperación de 1953 con los Estados Unidos, que traen consigo la modernización del material, la puesta al día del personal y de la doctrina de empleo. También el establecimiento

de un sistema de mando y control, base de nuestro actual sistema. «La aviación comienza un lento proceso de reorganización que evolucionará del modelo territorial de entonces a otro más funcional», señala el teniente general Bernal. Es el paso de una estructura de zonas aéreas a otra donde prima el Ala y la Base. El proceso continuará con la creación en 1977 del Ministerio de Defensa y en 1978 de los Mandos Aéreos de Combate, Táctico y de Transporte.

En 1985 España ingresa en la OTAN, inicialmente al margen de su estructura militar: «Para el Ejército del Aire supone otro gran impulso», señala el teniente general Bernal. Fruto



Un caza Polikarpov I-15 Chato republicano capturado por la aviación nacional.

Archivo Histórico del Aire

mento de Control Aerotático en Bosnia-Herzegovina.

1994

✂ **13 de marzo.** Finaliza al estancia de 14 años del Destacamento de C-212 en Guinea

✂ **13 de abril.** Aeroevacuación desde Ruanda con C-130.

✂ **1 de mayo.** Incorporación del primer Dassault Falcon-20 al Centro de Inteligencia Aérea.

✂ **1 de agosto.** Primera participación en el ejercicio *Red Flag* en Estados Unidos.

✂ **13 de noviembre.** Destacamento CN-225 en Ruanda.

✂ **23 de noviembre.** Activación del destacamento Ícaro en Aviano, para participar en misiones de la OTAN en los Balcanes.

✂ **28 de noviembre.** Constitución del Sistema Helios español.

1995

✂ **30 de agosto.** Operación *Deliberated Force*. Primera acción ofensiva de la OTAN en su historia. Objetivos serbobosnios.

✂ **21 de diciembre.** Operación *Joint Endeavour*. Apoyo a la IFOR en Bosnia-Herzegovina.

1996

✂ **16 de febrero.** Reorganización de escuelas de formación: ESTAER, EMACOT y ETESDA.

✂ **22 de noviembre.** Constitución del Mando Aéreo de Combate en la base aérea de Torrejón de Ardoz.

✂ **21 de diciembre.** Operación *Joint Guard*. Apoyo a la SFOR en Bosnia-Herzegovina.

1997

✂ **3 de marzo.** Incorporación del B-707 al Centro de Inteligencia Aérea.

1998

✂ **Junio.** Operación *Determination Falcon* en Albania.

✂ **5 de noviembre.** Ayuda humanitaria a Centroamérica por el huracán *Mitch*.

✂ **23 de septiembre.** Ayuda humanitaria a la República Dominicana para los afectados por el huracán *George*.

Los acuerdos de colaboración con Estados Unidos de 1953 suponen el despegue definitivo de la fuerza aérea

de los acuerdos de coordinación con la Alianza es la creación del Mando Operativo Aéreo. «Este organismo actúa como interlocutor entre los mandos orgánicos del Ejército del Aire anteriormente mencionados y los de la Alianza de marcado carácter operativo», destaca el teniente general Pedro Bernal.

«Este catalizador de nuestra relación con la Alianza Atlántica asume la defensa aérea

primeros pilotos y especialistas salen de nuestro país para formarse en suelo americano o en sus bases europeas.

En 1954 llegaron los T-33 A y los Grumman Albatros que entrarían en servicio respectivamente en la Escuela de Reactores de Talavera la Real (Badajoz) y en el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR) creados el primero en 1953 y el segundo en 1955.

Las unidades de transporte potenciaron su operatividad con la incorporación de los DC-3 y DC 4 americanos a finales de la década de los 40. Sin embargo, la entrada en servicio de los C-130 Hércules en 1973 «significa volar por todo el mundo. Es el caballo de batalla de las misiones en el exterior españolas», dice Bernal. También supuso la entrada en acción de la Escuadrilla —hoy Escuadrón— de Zapadores Paracaidistas con una función fundamental, el apoyo al despliegue aéreo, pero manteniendo el espíritu combatiente de aquellas recién estrenadas unidades paracaidistas que intervinieron en Sidi Ifni en 1957 y 1958.

«Eran unos años de enorme influencia americana.» Por ello y por no estar en manos de una única fuente de adquisición de material se empezó a mirar a Francia que disponía de uno de los cazas más modernos del momento: el Mirage III. Comienza la década de los 70. Para el general Bernal, a partir de ese momento se establece una fase de renovación de material propia de los aviones de combate en la que coinciden tres tipos de aparatos: «uno a punto de cumplir su ciclo de vida, otro en plenitud operativa y un tercero que está llegando». Por ejemplo, los Sabre F-86 (1959), los Starfighter F-104 (1965), y los Mirages III E (1971).

En 1975 se adquieren los primeros Mirage F-1C franceses que constituirán el núcleo de la defensa aérea hasta la entrada en servicio de los F-18 Hornet en 1987 como sustitutos de los Phantom F-4C, operativos desde 1971, y de los ya citados Mirage III E.



Pepa Díaz

Un Hispano Ha-220 Super Saeta y dos North American T-6 Texan de entrenamiento.

y posteriormente pasa a denominarse Mando Operativo de Combate sumando más tarde a sus funciones las de transporte».

MATERIAL

Los acuerdos de amistad y cooperación con los Estados Unidos de 1953 suponen para el Ejército del Aire el comienzo de su desarrollo conceptual, operativo y de material. Los

A continuación es el turno de los North American T-6 y, posteriormente, de los Sabre F-86F, estos últimos columna vertebral de Ala de Caza nº 1 ubicada en Manises (Valencia). Los cazas supersónicos F-104 comenzaron a aterrizar en España en 1965. Ese año fueron adquiridos 70 cazas tácticos y de enseñanza F-5 hoy todavía en servicio y el Ejército de Tierra creó su Unidad de Aviación Ligera.

1999

✂ **12 de febrero.** Operación Joint Guardian. Kosovo.

✂ **24 de marzo.** Operación Allied Force. Primera misión bélica en la que se venció con el único uso de la fuerza aérea.

✂ **1 de abril.** Ayuda humanitaria a Kosovo.

✂ **1 de noviembre.** Ayuda a Turquía por un terremoto.

2000

✂ **1 de marzo.** Operación India-Mike por lluvias torrencia-

les que inundaron Mozambique.

2001

✂ **14 de enero.** Ayuda humanitaria a El Salvador. Terremoto.

✂ **1 de febrero.** Destacamento de aviones CN-235 en Grazzanise (Italia).

✂ **13 de febrero.** Ayuda humanitaria por segundo terremoto en El Salvador.

✂ **1 de noviembre.** Incorporación de C-295 al Ala 35.

✂ **3 de noviembre.** Ayuda a refugiados afganos en Pakistán.

2002

✂ **17 de enero.** Primera misión de ayuda humanitaria a Kabul (Afganistán).

✂ **25 de enero.** Inicio del destacamento del Escuadrón de Apoyo Aéreo en el aeropuerto de Kabul.

✂ **2 de febrero.** Destacamento de una unidad médica del Ejército del Aire en Bagram (Afganistán).

✂ **1 de marzo.** Inicio del destacamento Géminis en Manás (Kirguizistán).

✂ **9 de marzo.** Inicio del destacamento Orión en Yibuti.

✂ **1 de diciembre.** Comienza la participación en la crisis del barco Prestige.

2003

✂ **13 de febrero.** Inicio del destacamento del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo en el aeropuerto de Pristina (Kosovo).

✂ **21 de mayo.** Ayuda humanitaria a Argelia por terremoto.

✂ **9 de noviembre.** Entrega del primer EF-2000 en Getafe.



Héctor Giraldo

El EF 2000 Eurofighter es el avión de combate más avanzado del Ejército del Aire.

Un Boeing 707 durante una operación de repostaje en vuelo a un F-18.



Pepe Díaz

«Con los F-18 el Ejército del Aire adquiere una independencia estratégica en el ámbito de la aviación de combate que no posee ningún país del mundo sobre este caza, a excepción de EE.UU.», explica Bernal. «España puede actuar sobre su software sin necesidad de recurrir a los americanos».

A pesar de la gran capacidad tecnológica adquirida en las últimas décadas, «nuestro país no puede afrontar por sí sólo el desarrollo de sistemas tan complejos como el caza EF-2000 o el avión de transporte A400». Son programas europeos que llevarían a Kindelán y compañía donde jamás hubieran imaginado, en distancia, altura, rapidez, capacidad de combate y eficacia.

El Ejército del Aire es hoy una Fuerza Aérea moderna, capaz de responder a cualquier amenaza dentro y fuera de nuestras fronteras, con alrededor de 27.000 hombres y mujeres y más de 450 aviones. Todo comenzó hace ahora 100 años con tres aviones de madera y tela, cinco intrépidos aviadores y cien mil pesetas (600 euros) de la época, una gran inversión como lo es hoy la dedicada al Eurofighter y al avión de transporte estratégico Airbus A400.

✂ **28 de noviembre.** Inicio del destacamento Altair (C-130) en Kuwait.

2004

✂ **27 de noviembre.** Presentación del Eurofighter en Morón.

2005

✂ **10 de enero.** Destacamento aéreo en Indonesia para ayuda humanitaria a raíz del tsunami.

2006

✂ **1 de agosto.** Un destaca-

mento de Mirage F-1, en la misión de policía aérea de la OTAN en los países bálticos (Lituania, Letonia y Estonia).

2007

✂ **10 de julio.** La alférez Rosa María García Malea se convierte en la primera mujer piloto de avión de combate.

2008

✂ **7 de junio.** Destacamento en Yamena (Chad) como parte de la misión de la Unión Europea de

ayuda a los refugiados de Darfur

✂ **30 de noviembre.** Primer lanzamiento de misiles Mistral por el EADA desde un puesto de tiro ATLAS.

2009

✂ **22 de abril.** Despliegue de un P-3 Orion en Mombasa (Kenia) para reforzar el apoyo a los atuneros dentro de la operación *Atalanta* contra la piratería.

✂ **1 de octubre.** Un contingente del Ejército del Aire asume el control del aeropuerto interna-

cional de Kabul, en Afganistán.

✂ **10 de noviembre.** Se inicia el Programa de Liderazgo Táctico en Albacete para formación de pilotos de la OTAN.

✂ **11 de diciembre.** Primer vuelo del avión de transporte militar A400M.

2010

✂ **12 de enero.** Colaboración en el terremoto de Haití. Transporte de personal y ayuda humanitaria.

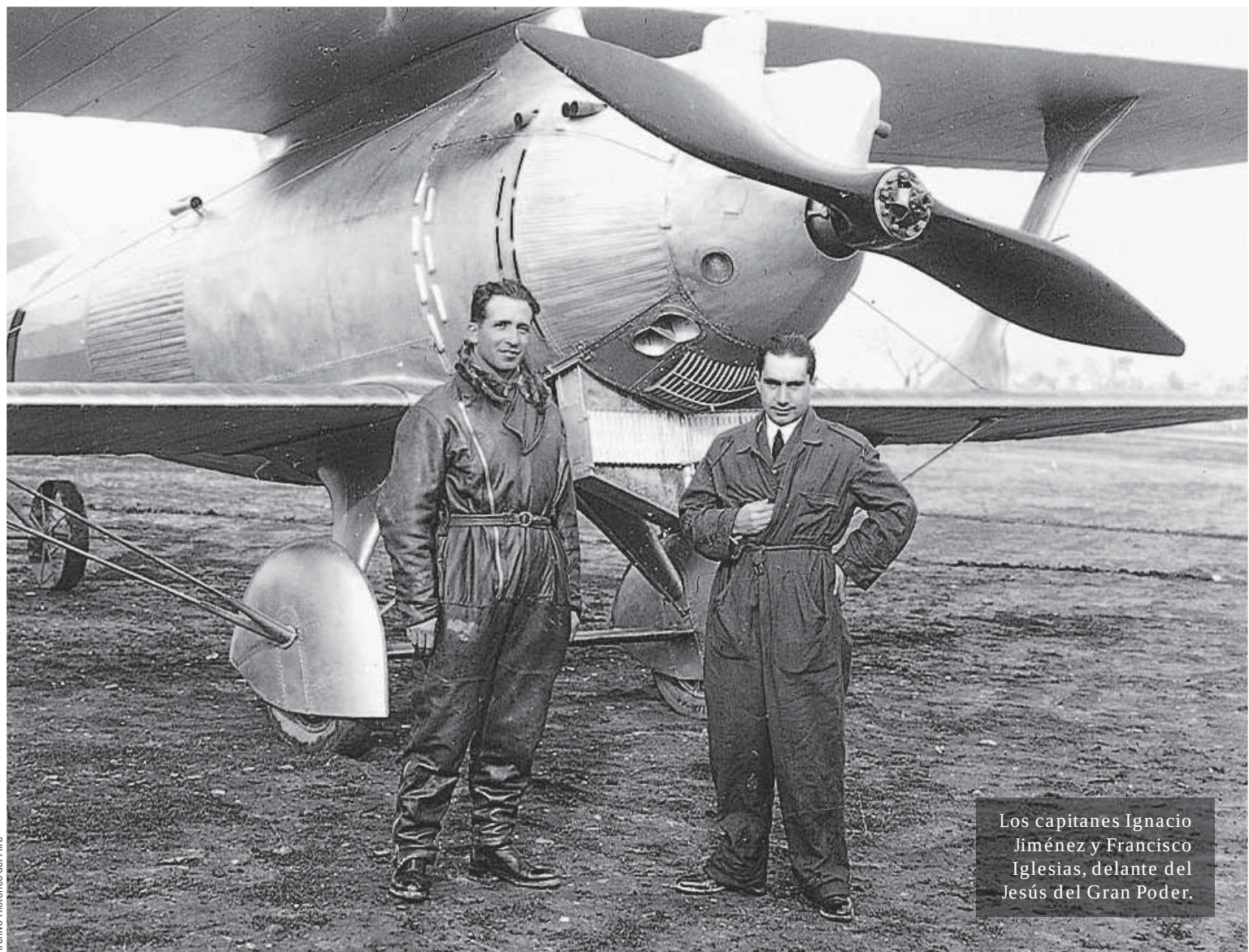
E.T.

100 AÑOS

*Los aviadores españoles
se sumaron a la carrera
internacional por batir
las más diversas marcas*

La época de los grandes vuelos

Santiago F. del Vado



Los capitanes Ignacio
Jiménez y Francisco
Iglesias, delante del
Jesús del Gran Poder.



Archivo Histórico del Aire

La Patrulla Elcano, en el aeródromo de Cuatro Vientos, en abril de 1926.

En las décadas de los años 20 y 30, aviadores españoles realizaron los llamados grandes vuelos, aquellos viajes en los que, a bordo de frágiles aviones, se jugaban la vida impulsados por su vocación e imbuidos por el deseo de emular las grandes gestas aéreas de otros pilotos para llegar más lejos y más rápido. Nuestra aeronáutica se incorporó a esta carrera en diciembre de 1925, cuando el Gobierno autorizó tres *raids* que los aviadores habían propuesto, los que tenían por destino las antiguas colonias de Hispanoamérica (a bordo del Plus Ultra), Filipinas (Escuadrilla Elcano) y Guinea Española (Patrulla Atlántida).

El Plus Ultra fue el primer avión que llegó en vuelo desde Europa hasta América del Sur. Era un hidroavión Dornier Wal, que partió del mismo lugar del que, siglos atrás, lo hiciera Colón rumbo a las Américas: Palos de la Frontera, donde despegó el 22 de enero de 1926 para amerizar el 10 de febrero en Buenos Aires. Se recorrieron 10.270 kilómetros en 59 horas y media, con escalas en Las Palmas, Cabo Verde, varias localidades brasileñas y Montevideo. La tripulación estaba formada por el comandante Ramón Franco, el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Manuel Durán y el cabo mecánico Pablo Rada, quienes contaron con el apoyo del crucero Blas de Lezo y del destructor Alsido en su travesía por el Atlántico.

Unos meses después se produjo el viaje de la Escuadrilla Elcano, integrada por tres Breguet XIX que el 5 de abril de 1926 salieron del aeródromo de Cuatro Vientos hacia Filipinas. Los pilotaban los capitanes Eduardo González-Gallarza, Joaquín Loriga y Rafael Martínez Esteve, que llevaban como

mecánicos, respectivamente, al cabo Joaquín Arozamena, al sargento Eugenio Pérez y al soldado Pedro Calvo. El vuelo se dividió en cuatro etapas principales: Madrid-El Cairo, El Cairo-Karachi, Karachi-Saigon y Saigon-Manila. En la segunda de ellas, el avión de Martínez Esteve sufrió una avería en el motor y se vio obligado a aterrizar en el desierto, donde el piloto y su mecánico permanecieron cinco angustiosos días antes de ser rescatados por pilotos ingleses. González-Gallarza y Loriga prosiguieron su viaje, no sin dificultades, como la serie de averías causadas por una nube de mosquitos entre Saigon y Macao. Más adelante, Loriga tuvo que tomar tierra en Tien Pack (China). Como se acercaba la estación de los monzones, no esperaron la llegada del motor de repuesto que se necesitaba para poner

Hispanoamérica, Filipinas y Guinea fueron los primeros destinos de la aviación militar

nuevamente su avión en vuelo y decidieron seguir a Filipinas en el otro aparato, en el que volaron los dos capitanes, dejando en tierra a sus mecánicos. El avión aterrizó el 13 de mayo tras haber cubierto 17.000 kilómetros en 106 horas y 15 minutos.

Por su parte, la Patrulla Atlántida viajó con tres hidroaviones Dornier Wal, que despegaron de Melilla el 10 de diciembre de 1926 y llegaron el 25 a Santa Isabel (Fernando Poo-Guinea), bordeando la costa occidental africana. Los hidroaviones volaron en formación durante todo el trayecto, sin separarse en ninguna de las nueve etapas, en las que recorrieron 6.829 kilómetros en 54

horas. Formaron las tripulaciones los pilotos, comandante Rafael Llorente y capitanes Ignacio Jiménez, Antonio Llorente, Manuel Martínez y Niceto Rubio; los capitanes navegantes Antonio Cañete y Teodoro Vives; el fotógrafo capitán Cipriano Grande; el sargento radio Lorenzo Navarro; y los soldados mecánicos Modesto Madariaga, Antonio Naranjo y Juan Quesada.

A estas tres experiencias pioneras le siguieron otros grandes vuelos. Así, en un Breguet XIX bautizado como Jesús del Gran Poder; los capitanes Francisco Iglesias e Ignacio Jiménez viajaron en 1928 desde Tablada (Sevilla) hasta Nasiriya (Iraq), y el año siguiente a Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Perú, Ecuador, Panamá, Nicaragua, Guatemala y Cuba.

En 1930, el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos Haya batieron, en el circuito Sevilla-Utrera-Carmona, las marcas mundiales de velocidad sobre 5.000 y 2.000 kilómetros, en un Breguet XIX Gran Raid 71. A finales de 1931 se desplazaron de Tablada a Bata (Guinea), en un viaje en que sobrevolaron la cordillera del Atlas y el desierto del Sáhara. La vuelta se vio truncada en la segunda etapa, entre Niamey y Bamako, haciendo imposible continuar el regreso; fueron rescatados por los indígenas, quienes avisaron a los franceses, que los recogieron.

Fernando Rein Loring, que había sido ascendido a brigada por méritos en la guerra de Marruecos, al licenciarse repitió el vuelo Madrid-Manila de la Escuadrilla Elcano, pero lo hizo en solitario y en dos ocasiones, en 1932 y 1933.

En 1933, el Cuatro Vientos, un Breguet XIX, viajó de Tablada hacia Camagüey (Cuba), donde aterrizó tras 40 horas de vuelo sobre el Atlántico.

Una vez allí, debía volar desde La Habana hasta México DF, pero desapareció durante este trayecto por causas que no llegaron a esclarecerse. La tripulación estaba compuesta por el capitán navegante Mariano Barberá, el teniente piloto Joaquín Collar y el sargento Modesto Madariaga como mecánico.

El vuelo Santander-México que llevó a cabo Juan Ignacio Pombo en una avioneta deportiva está considerado como el más osado de cuantos emprendiera un aviador civil. Con una avioneta British Aircraft Tagle.2, monoplano de ala baja, llegó en 1935 a México después de atravesar el Atlántico sur en una etapa de 3.160 kilómetros sobre el mar:

■ General del aire

José Jiménez Ruiz

Reflexiones sobre el presente y futuro de la aviación militar

«Uno de nuestros retos es el espacio»

Hijo de militar, del Ejército de Tierra, «de origen humilde, humilde», recalca, el general José Jiménez Ruiz (Madrid, 1946) pasó a dirigir el Ejército del Aire cuando le quedaban pocos días antes de pasar a la reserva. A pesar de ser ajeno a esta institución, comenta que siempre tuvo muy claro que volaría, y que jamás imaginó que llegaría a *pilotar* a los 27.000 hombres y mujeres del Ejército del Aire español. No montó en un avión hasta su primer año en la Academia y dice que, ya entonces, en aquel primer vuelo, sintió que el aire era su medio. Como militar y piloto, cuenta con más de 9.000 horas de vuelo y ha pisado 88 países ejerciendo como soldado. Con ocasión del centenario de la aviación militar, «del Ejército más moderno», como repite varias veces durante la entrevista, *Pépito*, como es conocido esta autoridad militar, recibe a la *Revista Española de Defensa* para hablar y reflexionar sobre el futuro de los profesionales que garantizan la defensa del espacio aéreo del territorio nacional.

¿Qué similitudes hay entre los pioneros de la aviación de hace cien años y los militares de hoy?

El perfil y las similitudes son prácticamente los mismos: los militares han cambiado exactamente igual que la sociedad y por eso

hoy nuestros ejércitos son más modernos, hay mujeres, emigrantes... Ha cambiado sin duda la formación, el sistema de enseñanza en las academias... pero los valores de disciplina, valor, entrega, espíritu de sacrificio y solidaridad siguen igual de vigentes que hace cien años.

Actualmente los jóvenes saben manejar mejor que nadie una videoconsola, pero son tan sacrificados como los primeros pilotos de la aviación. Mantienen el espíritu de los pioneros, de los capitanes Kindelán, Herrera y Arrillaga, de los tenientes Barrón y Ortiz Echagüe o de los compañeros del Ejército

«El A400 M nos permitirá acceder a lugares remotos sin depender de medios aéreos ajenos a nuestras Fuerzas Armadas»

de Tierra, que supieron ver las amplias posibilidades que presentaban los aviones, máquinas entonces con todavía escaso desarrollo. Aquellos aviadores necesitaron vencer barreras que se extendían más allá del ámbito tecnológico, establecer alternativas viables a las inercias doctrinales y convencer de la utilidad de las nuevas plataformas desde el punto de vista militar. Hoy, igual que entonces, estamos abiertos a las opciones que mejoren

el servicio que prestamos y para ello tratamos con la vanguardia de la tecnología.

¿Cuáles serían hoy los retos de la aviación?

Salvando las inevitables diferencias con aquellos militares de hace un siglo, hoy nos enfrentamos a nuevos desafíos que exigen soluciones imaginativas y, en algunos aspectos, también arriesgadas. Las aeronaves han avanzado enormemente, pero también, en este comienzo del siglo XXI, marcado por la globalización y por tensiones que habían permanecido latentes desde el fin de la Guerra Fría. Los desafíos ahora son multidimensionales.

Nuestros retos pasan por el desarrollo de nuevos sistemas. Y me refiero en particular a la apuesta y consolidación de los aviones no tripulados, unas naves que ofrecen un amplísimo abanico de posibilidades tanto en el ámbito civil como militar para tareas de información, vigilancia, control de fronteras... Debemos avanzar en procedimientos que autoricen sus vuelos de una forma más sencilla. Existen temores lógicos de que un avión comercial interfiera en su ruta, pero hay que avanzar en la legislación internacional que les permita poder volar y recoger información con menos restricciones.

Y luego, si miramos y analizamos todos los



«Hay que avanzar en la legislación internacional que permita que los aviones no tripulados vuelen con menos restricciones», dice el general Jiménez Ruiz.

logros a los que ha llegado la aviación en tan sólo cien años hay que ser ambicioso. Hemos pasado de unas técnicas casi rudimentarias para volar a pisar otros planetas... Ahora hay que apuntar al dominio del espacio en su más alta concepción de la palabra. Porque cuanto más alto, más ves.

Bajo ese panorama, ¿cómo será el Ejército del Aire en 2050?

El Ejército debe seguir proporcionando los servicios que nuestra sociedad demanda, adaptándose a cada momento y circunstancia. Pero al hablar de futuro no debemos dejarnos

eclipsar por los logros tecnológicos, o de la ciencia ficción. El gran valor de los ejércitos está representado por las personas, que son las que aportan su visión, esfuerzo y pueden obtener el mayor rendimiento de los medios disponibles. En 2050 concibo un Ejército del Aire compuesto por hombres y mujeres con una alta preparación técnica, sirviéndose de los avances que les brinde la técnica y con los valores que establecieron los pioneros.

Y sí, quizás en ese futuro tengamos menos aviadore, porque haya más aviones no tripulados o gente en el espacio. Y quizás su formación sea de científicos, astrónomos o informáticos... No sé. No obstante, este Ejército siempre requerirá de pilotos, para que desde tierra o desde el aire, sepan controlar esas naves al servicio de todos. Y siempre necesitaremos especialistas que sepan volar en situaciones de emergencia... La clave pasa por saber adaptarse a la cambiante naturaleza de los conflictos y amenazas.

¿Cómo responder a amenazas como la del terrorismo internacional y las guerras asimétricas?

De la experiencia del 11 de septiembre en Estados Unidos aprendimos mucho. La respuesta es prevención y saber que, igual que en aviación cada día, cada vuelo, es distinto, la amenaza también lo es. Desde aquel atentado, para responder a un ataque así hay una mayor coordinación: se han firmado acuerdos internacionales para compartir datos y se han creado redes de información. Esa cooperación internacional busca eliminar amenazas terroristas y trabajar de una forma más coordinada. Aparte, ese trabajo se complementa con el control de los aeropuertos, de los aviones, con labores de inteligencia y con intercambio de información, que es la *madre* de la prevención. Que aparecerán nuevas amenazas, sí... Y para eso hay que estar preparados porque el mal siempre existirá. Nos movemos en un espacio que no tiene límites y a unas velocidades enormes.

Y para hacer frente a esas necesidades, ¿que prioridades tienen marcadas, desde un punto de vista operativo?

Nuestras prioridades se orientan a la mejora de nuestro sistema de Mando y Control, al sostenimiento de una flota adecuada de aviones de caza y ataque, a la renovación de la flota de helicópteros, a la modernización

de nuestros aviones de entrenamiento y a mantener nuestra capacidad expedicionaria. Sin embargo, el entorno presupuestario en el que nos movemos dirige nuestros esfuerzos y recursos a asegurar los compromisos adquiridos, asegurando los programas principales: Eurofighter y A400M.

¿Cómo está afectando el recorte presupuestario a los planes del Ejército del Aire?

Pues como a todos, esos recortes nos afectan. Si no tienes dinero, el desarrollo tecnológico se frena. Las empresas invierten mucho y ese parón no se recupera yendo a unos grandes almacenes: se sufre durante años. En aviación, cuanto más complejo sean los sistemas, más difícil resulta recuperar ese frenazo, pero saldremos adelante, seguro. Ya se sabe, cuando no hay, se piensa.

¿Qué aportará el futuro A400M? Y mientras, ¿podrán seguir los C-130 Hércules asegurando la capacidad de transporte hasta su llegada?

El A400M es un avión de transporte con características estratégicas (gran alcance y capacidad de carga) y cualidades tácticas (operación en pistas cortas, no preparadas, lanzamientos, reabastecimientos en vuelo...). Su incorporación va a permitir tener capacidad de acceder con continuidad a teatros de operaciones remotos sin depender de medios aéreos ajenos a nuestras Fuerzas Armadas.

El hecho de que el avión sea fruto de un programa internacional permite a España ser partícipe de la experiencia tecnológica



Para el General del Aire, asegurar los compromisos respecto a los programas del A400M y Eurofighter resulta fundamental.

e industrial que ha supuesto el proyecto y desarrollo de la aeronave. Para el Ejército del Aire, además de las capacidades derivadas de sus características, contar con ellos supone disponer del mismo tipo de avión que las principales Fuerzas Aéreas del entorno europeo, abriendo la posibilidad real de colaboración estrecha en diversas áreas, desde el entrenamiento al sostenimiento e incluso la propia operación.

Mientras, se está planificando el sostenimiento y operación de nuestros Hércules C-130 para que puedan seguir prestando sus servicios hasta que la flota de A400M sea operativa, sin olvidar la capacidad que nos prestan otras aeronaves de transporte, como los C-295 o los B-707.

Disponemos ya de 34 Eurofighter, de los 87 previstos en el programa de

adquisición, ¿qué capacidades aporta este nuevo caza?

El Eurofighter es un avión que destaca por su agilidad, aceleración y velocidad, además de por su elevada tecnología en aviónica y su capacidad de integración de sistemas de armas sofisticados. La diversidad de sus sensores y su alcance, su integración para trabajar en la red con otras plataformas aéreas, de superficie, y de mando y control, así como su capacidad de identificación para discernir entre amigos y enemigos, son características que permiten que la defensa aérea de España sea más profunda, lejana y de menor tiempo de reacción. Estas características, unidas a sus medios de autoprotección electrónica, lo convierten en uno de los aviones más avanzados que existen actualmente..

Lula Gómez
Fotos: Pepe Díaz

«El aviador tiene mucho de romántico»

EL aire tiene la ventaja de la rapidez: estamos en zona en horas, pero nuestra desventaja es que desaparecemos también enseguida», afirma el general del aire Jiménez Ruiz. «Creo que esta carrera tiene mucho de romanticismo y de aventura: por el riesgo que implica y porque cada día es distinto. No sabes dónde dormirás, en qué pista te tocará aterrizar, qué país será tu siguiente destino... y eso se traduce en emociones y en sacrificio, sin duda». De ahí que el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire haga un reconocimiento a determinadas unidades que por sus características asumen un mayor esfuerzo: el de vivir más tiempo desplegados en zona de operaciones. Entre esos militares

se encuentra su hija, por la que padece como padre cuando piensa en su destino, Afganistán, pero por la que se siente también absolutamente orgulloso como militar.

No obstante, el máximo responsable de la Fuerza Aérea no olvida sus orígenes y de dónde viene. Por eso, conoce bien la importancia de todos los eslabones de la cadena que forman su Ejército. «Nuestro oficio es un reto constante. Al trabajo en las zonas de operaciones, hay que sumarle el que realizamos en el territorio nacional para, preparar, adiestrar y alistar al personal y material que van a ser desplegados y las tareas que permanentemente tenemos asignadas para estar preparados para aquellas misiones que puedan surgir».

Usted elige...

Buscar entre toda
esta documentación
o encontrar
en RED las claves
de la Defensa

Información
Análisis
Opinión



Cada mes, la Revista Española de Defensa (RED) recoge en sus páginas la información más puntual elaborada por un equipo de periodistas que analiza y selecciona con criterios profesionales todos los datos generados día a día en torno a la Defensa.

*Evolución de las capacidades
de la fuerza aérea en los
próximos años*

Un ejército del aire para el futuro

José Sánchez Méndez
General de división (r) del
Ejército del Aire

La Directiva de Defensa Nacional 01/2008 en vigor dispone la Acción Única del Estado en materia de Seguridad y Defensa. El componente militar de la Acción Aérea del Estado es el Ejército del Aire, que posee unas características esenciales propias que le definen y diferencian de las Fuerzas de Superficie como son: utilización de la tercera dimensión, que va desde el suelo hasta el límite del espacio exterior; velocidad y alcance, que le facilita llegar en cuestión de horas hasta cualquier punto de la Tierra. Desde esta perspectiva, ¿cómo debe ser el Ejército del Aire de los próximos años para que pueda cumplir su misión, tanto constitucional como de participación en la seguridad colectiva en el seno de la OTAN y en la Unión Europea y en la gestión de una crisis de carácter internacional?

Hoy, el Ejército del Aire cuenta con unidades equipadas con cazas F-1, F-18 y Eurofighter y tiene al tiempo capacidad de disuasión para desalentar cualquier amenaza contra nuestro suelo y mar. Nuestros cazabombarderos poseen un moderno armamento aire-aire, como son los misiles Sidewinder, IRIS-T Sparrow y AMRAAM, y en cuanto al ataque contra superficie disponen de armamento balístico y guiado en lo que destaca el misil Taurus, capaz de llegar hasta 400 kilómetros desde el punto en el que es lanzado y que cuenta con una ca-



beza de penetración de objetivos bunkerizados. El Ejército del Aire ha venido participando en numerosas misiones en el exterior. Actualmente está en Yibuti, participando en la operación *Atalanta*, y en Afganistán, especialmente en la base de Herat. En Yibuti opera con aviones P-3 Orión y CN-235 VIGMA de vigilancia y patrulla marítima y en Afganistán con helicópteros Superpuma de evacuación médica militar y aviones de transporte C-130 Hércules y C-295. Los elementos de la Unidad de Apoyo al Despliegue Aéreo respaldan y posibilitan la operación de las aeronaves y sus tripulaciones.

Igualmente posee capacidad de proyección hasta miles de kilómetros de distancia, como lo demuestra su participación en los ejercicios *Red Flag* en territorio norteamericano, donde nuestros cazas F-18 son repostados en vuelo por C-130 KH y B-707 para cruzar

el Atlántico. Igualmente, nuestros aviones de transporte C-295 pueden llegar hasta cualquier continente en vuelo directo por su capacidad de ser reabastecidos en el aire.

Pero, ¿son suficientes esas capacidades a medios y largo plazo? En lo que a los aviones se refiere, se ha de completar la recepción de los 34 cazas Eurofighter restantes de los 86 previstos, para dar de baja a los Mirage F-1. Pero hay que ir planeando ya la selección del Futuro Sistema Aéreo de Combate, que comience a reemplazar a los F-18. Éste podría ser una mezcla de cazas tripulados y de sistemas no tripulados debidamente equipados. En este sentido, España participa en un programa paneuropeo, el *Neuron*, basado en un Vehículo de Combate no Tripulado (UCAV). La capacidad defensiva de los caza se está potenciando con la llegada de los misiles IRIS-T que están sustituyendo a los Sidewinder para el combate cercano así como con la recepción de los Meteor para el enfrentamiento lejano.

UN EJÉRCITO MODULAR

Para actuar en el exterior el Ejército del Aire debe estar capacitado para hacerlo tanto en el seno de la OTAN como de la UE. Por ello, hay que ser capaces de enviar los elementos modulares de una base aérea completa o contribuir con ellos a una base multinacional en un teatro alejado del territorio español sin contar con apoyo exterior alguno y, además, poder permanecer desplegados por un largo período de tiempo. La fuerza aérea expedicionaria puede estar compuesta por aviones de combate, de reabastecimiento en vuelo, de transporte, helicópteros SAR/CSAR y elementos de protección de la Fuerza. La impredecible evolución mundial obliga a que esa capacidad deba ser doble para acudir simultáneamente a otro escenario diferente si fuera necesario.

Para extender la permanencia en el aire o ampliar el radio de acción de los cazabombarderos hace falta sustituir a los aviones cisternas Hércules y B-707 por otros más modernos como podrían ser los Airbus A-330 MRTT, de mayores capacidades y utilizables alternativamente como plataformas de transporte de carga o pasaje cuando no son necesarios para reabastecimiento.

En lo que respecta al transporte, con la próxima adquisición de 27 A-400M, el Ejército del Aire multiplicará su capacidad estratégica. Debería además completar dos escuadrones de C-295 para misiones complementarias y de menor entidad.

La acción sobre el mar es otro de los desafíos. Un sistema de vigilancia multisensores permitirá sustituir a los veteranos P-3 y a los actuales CN-235 VIGMA, por aeronaves que proporcionen al Ejército del Aire una capacidad completa de observación sobre tierra y mar; cuyo principal protagonismo lo deberán desempeñar los Vehículos Aéreos no Tripulados. Por ello, es imprescindible disponer de un UAV de media altitud, que podría estar basado en el Talarión del grupo europeo EADS.

A este respecto, parece indudable el protagonismo que adquirirán los Sistemas Aéreos No Tripulados (UAS) en las operaciones aéreas del futuro. El Ejército del Aire debe liderar también la operación de estos sistemas en nuestro país y capacitar a otros usuarios de los mismos para que hagan un

«Detrás del más avanzado sistema de armas, siempre estará el hombre»

empleo seguro de ellos, de forma que en el momento en que sea posible se integren adecuadamente y con garantías en la circulación aérea.

La flota de helicópteros del Ejército del Aire hay que renovarla y está muy necesitada de acciones de mantenimiento. Para las misiones de Búsqueda y Salvamento, SAR de Combate y VIP es necesario disponer de una plataforma moderna, que si bien satisface los requisitos operativos, podría ser el nuevo NH-90 o un aparato similar al EC-725. No hay que olvidar los entrenadores para la enseñanza y formación aeronáutica de los futuros pilotos. Por ello habría que seleccionar el sustituto del C-101.

Pero detrás del más avanzado sistema de armas siempre estará el hombre, por lo que su formación además de tecnológica e intelectual, debe ser sobre todo moral, es decir en valores, donde el amor a la Patria, el valor, el honor, la disciplina, la abnegación, la capacidad de sacrificio, el compañerismo, la subordinación, y todas las demás virtudes de la vocación militar deben ser inculcadas y asumidas por aquél que ha querido seguir la carrera de las armas.



«Volando por la paz», acrílico sobre tela de Pedro José Pérez Gómez, mención de honor Premios Ejército del Aire 2010

Desde hace más de cinco décadas, las aeronaves y tripulaciones del Ejército del Aire transportan ayuda humanitaria y apoyan a misiones de paz

Alas solidarias

Edu Fernández



Jorge Mata

Los C-212 españoles volaron más de una década en Guinea.

Dushanbe, Herat, Qala-i-Naw y Yibuti son para el personal del Ejército del Aire destacamentos tan cercanos a su labor diaria como lo puedan ser las bases de Torrejón de Ardoz, Villanueva o Zaragoza. La diferencia es que, además de encontrarse a miles de kilómetros de España, el tipo de tareas que realiza el personal del Ejército del Aire en ellas es muy diferente al llevado a cabo en territorio nacional. En Afganistán o en las aguas del océano Índico, los militares españoles continúan un viaje iniciado hace más de 50 años, al margen de las misiones más tácticas y tradicionales de los Ejércitos, y en el que han sido los pioneros de nuestras Fuerzas Armadas.

Esta dilatada experiencia es el eje sobre la que se apoyan el personal y las aeronaves del Ejército del Aire para continuar con este tipo de trabajo. Ayudan a la reconstrucción y a la seguridad en misiones como la de Afganistán o luchan contra la piratería en la operación *Atalanta*. También desarrollan acciones humanitarias, como la de hace un año, para socorrer a las víctimas de catástrofes, como las del terremoto de Haití.

En esta operación en el Caribe, el comandante Juan Domínguez se despidió, por el momento, de una larga lista de intervenciones en misiones de paz y humanitarias. Gallego de 44 años, a lo largo de sus más de 5.600 horas

a los mandos de los aviones de transporte Hércules, ha participado en un amplio abanico de misiones. Ha volado sobre la antigua Yugoslavia, Kuwait e Irak o Afganistán y ahora, desde su despacho en el cuartel general del Ejército del Aire en Madrid, rememora con cierta nostalgia su última misión humanitaria.

En enero de 2010 comandó un destacamento de tres Hércules del Ala 31 que, con base en Santo Domingo, transportó incubadoras para recién nacidos y diverso material de ayuda. «Recuerdo especialmente una escena, entre el caos del aeropuerto de Puerto Príncipe, en la que dos controladores aerotácticos estadounidenses, bajo una sombrilla a pie de pista, intentaban poner un poco de orden al tráfico aéreo y evitar que algún helicóptero pudiera colisionar con los aviones de transporte que aterrizábamos o despegábamos constantemente», indica el comandante Domínguez.

PIONEROS AL RESCATE

Cincuenta años antes de la misión de Haití, el 1 de marzo de 1960, el Ejército del Aire iniciaba sus vuelos solidarios con un destacamento en Agadir, Marruecos, para prestar ayuda humanitaria a la población que sufrió los efectos de un maremoto devastador. La misma noche del seísmo, un avión AD-1 Grumman del 802 Escuadrón de la base aérea de Gando, despe-

Las bodegas de los aviones del Ejército del Aire han transportado la solidaridad española por los cinco continentes



gaba hacia Marruecos para realizar una evaluación de daños y reconocimiento fotográfico de la zona. Durante su misión también evacuó a 12 heridos graves a Casablanca, antes de regresar a las Canarias. En total participaron 19 aviones desplegados entre las bases de Rabat-Sale, Nousseaur, Port Lyautey y Casablanca. Efectuaron, en total, 172 salidas con más de 300 horas de vuelo en las que transportaron tropas marroquíes, material y equipos.

AYUDA HUMANITARIA

A esta primera intervención lejos de las fronteras españolas, le sucedieron una serie de actuaciones solidarias en países asolados por otras catástrofes naturales. En el continente americano, los terremotos de Chile o El Salvador en 2001, México en 1985 y los huracanes George y Mitch, que azotaron el Caribe y Centroamérica, fueron algunos de los escenarios del trabajo humanitario del personal y los aviones del Ejército del Aire. Igualmente, socorrieron a las víctimas de la erupción del volcán Nevado del Ruiz, en Colombia, en 1985.

El continente asiático también ha conocido la entrega de los militares españoles. Irán, en dos ocasiones, fue el destino de las alas humanitarias de los Hércules, destacando por su entidad la intervención en Barm. En aquella ocasión, cuatro aviones C-130 trasladaron a la zona varias plantas potabilizadoras, equipos de emergencia y diversa ayuda humanitaria.

En lo que sería la participación más lejana del territorio español, en enero de 2005, dos Hércules pertenecientes al Ala 31 transportaron ayuda humanitaria a la isla de Sumatra.

Esa fue la primera respuesta de España al maremoto que devastó el sudeste asiático el 26 de diciembre de 2004. A continuación, un destacamento denominado Sirius, con más de 60 militares y tres aviones CN-235 partió hacia Pekanbaru, encuadrado en la operación *Respuesta solidaria*. Durante tres meses, los militares españoles llevaron a cabo 163 misiones en las que realizaron 429 horas de vuelo para transportar más 152.752 kilos de ayuda humanitaria y 581 pasajeros entre su base y los aeropuertos de Batam y Sabang para llevar ayuda a la región de Banda Aceh.

Al regreso del destacamento Sirius a España, el entonces comandante Pedro Caballero reconocía ante la prensa que «ni una guerra deja un nivel de devastación como del que fuimos testigos en Indonesia». Aunque reconocía que la envergadura del desastre había sido también su principal acicate para redoblar los esfuerzos en ayuda de la población.



Las intervenciones del Ejército del Aire lejos de España no se han limitado a las misiones de ayuda humanitaria. También fueron pioneros en la participación en operaciones de mantenimiento de la paz, bajo el auspicio de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales.

VUELOS POR LA PAZ

Entre enero de 1989 y diciembre de 1993, un total de 21 militares españoles participaron en la verificación de la retirada total de las tropas cubanas en Angola, además de supervisar el proceso de independencia y electoral. También en 1989, aeronaves españolas se desplegaron en la misión de la ONU en Namibia. «Los primeros tiempos fueron duros» recordaba al final de la misión el general Luís Ferrus, jefe, entonces de la unidad aérea española en UNTAG. «Prestar transporte aéreo desde tres bases distintas, en un país con una extensión que duplicaba con creces la de España, sin apenas infraestructuras ni servicios aeronáuticos apropiados que garantizaran la seguridad en los vuelos, no fue una tarea fácil». Centroamérica fue otro de los escenarios con pre-

*Los cielos sobre
el océano Índico,
Somalia y
Afganistán son
los escenarios
en los que opera
actualmente
la fuerza aérea
española*



Pepe Díaz

Un Superpuma transporta alimentos para las víctimas de las inundaciones en Mozambique.

El destacamento del Ejército del Aire en Herat apoya la logística de la misión española en Afganistán.



Pepe Díaz

sencia de boinas azules del Ejército del Aire. Ellos fueron la columna sobre la que se vertebraron desde 1989 y durante 15 años las sucesivas operaciones de mantenimiento de la paz en Guatemala, Honduras, Nicaragua y El Salvador.

Para el coronel José Miguel Jiménez, observador de ONUSAL, esta misión supuso un paréntesis de 15 meses en su carrera militar, centrada entonces en unidades paracaidistas. «Fui impulsado, en parte, por cierto sentido de aventura y altruismo», explica el coronel Jiménez, quien reconoce que el mayor impacto que recibió fue, sobre todo, por el aspecto más humano de la misión. «El trato estrecho con la población salvadoreña, propiciado por el idioma, principalmente, fue un elemento importante para poder llevar a cabo las tareas de control de refugiados, búsqueda de armamento y supervisión del proceso electoral». Igualmente, el coronel reconoce el poso enriquecedor de haber compartido labores con militares de más de una docena de países, tanto latinoamericanos como europeos.

COMPROMISO SOLIDARIO

Más longeva que la intervención en Centroamérica lo fue la realizada en el territorio de la antigua Yugoslavia. Durante 16 años se realizaron misiones de verificación y mediación entre las partes del conflicto y de apoyo con aviones de transporte al despliegue de las agrupaciones en tierra. Asimismo, llevaron a cabo vuelos de vigilancia y patrulla marítima y se integraron en el despliegue aéreo de la OTAN con el destacamento *Ícaro* en Aviano.

En la actualidad, las siluetas de los aviones de transporte Hércules, los helicópteros Superpuma o de las aeronaves de patrulla P3 Orion, recortándose sobre los cielos de Afganistán y del océano Índico, son la imagen del compromiso solidario español con la seguridad y la ayuda humanitaria lejos de nuestras fronteras. Desde el 18 de mayo de 2005 España lidera en territorio afgano la Base de Apoyo Avanzado (FSB) de Herat. También apoya las operaciones del PRT de Qala-i-Naw.

Y saltando de nuevo a África, desde septiembre de 2008, un avión de patrulla marítima lleva a cabo labores de vigilancia y prevención de la piratería en aguas de Somalia y sobre su territorio costero. El destacamento Orión, con base en Yibuti e integrado en la Fuerza Naval de la Unión Europea en la operación *Atalanta*, protege a los barcos pesqueros españoles y de otras nacionalidades que faenan en esta zona del Índico.

La industria aeronáutica española es líder en áreas como la fibra de carbono o la aviación de transporte militar

Innovación y capacidad exportadora

Alfredo Florensa



El establecimiento en Sevilla de la línea final de ensamblaje del avión de transporte A-400M ha convertido a la capital andaluza en uno de los grandes polos del sector aeronáutico europeo.



En el proyecto *Atlante*, de aviones no tripulados, participan EADS, Indra, GMV y Aries.

Montaje de helicópteros en la factoría de Eurocopter en Albacete.



Cassidian

Eurocopter

Los grandes programas continentales, como Eurofighter o el A-400M, han potenciado especialmente el sector nacional que hoy ocupa el quinto puesto europeo

Nacida a la par que la propia aviación, la industria aeronáutica española se distingue hoy por ser «un importante contribuyente a la economía nacional en términos de fabricación, generación de tecnología punta y elevada actividad exportadora». Así lo indica el informe sobre este sector recién elaborado por la Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio (TEDAE), según el cual la Aeronáutica da actualmente empleo directo en nuestro país a unas 36.000 personas. Y esa cifra se multiplica por cuatro si consideramos los puestos de trabajo indirectos. A destacar que más del 40 por 100 de quienes trabajan en el sector son titulados superiores.

Con actividad en programas especialmente significativos, como el del Airbus 380, la aeronave comercial más grande del mundo; el del avión CN-235 de patrulla marítima adaptado a los requerimientos de la Guardia Costera de los Estados Unidos; o el del caza europeo Eurofighter, en el que compañías españolas se encuentran entre los principales contratistas no sólo del conjunto del avión sino también de su motor EJ-200 o de los múltiples sistemas y componentes embarcados, el sector aeronáutico español ocupa hoy el quinto puesto europeo. Su facturación se sitúa en torno a los 5.500 millones de euros,

lo que significó en 2009 —último ejercicio del que se dispone de cifras completas— el 5 por 100 del mercado continental.

Aunque de dimensiones no grandes, este sector, considerado estratégico dentro de las políticas del Ministerio de Industria, y cuya actividad representa el 0,5 por 100 del Producto Interior Bruto, ha experimentado un intenso crecimiento en los últimos 25 años, en especial debido a la participación en grandes programas multinacionales europeos.

El principal motor de la industria aeronáutica nacional es ahora el avión de transporte militar A-400M, un proyecto de ocho naciones europeas cuya línea de ensamblaje final ha convertido a Sevilla en el tercer polo de la aviación europea, junto a Toulouse y Hamburgo.

FIBRA DE CARBONO

Con una actividad equilibrada entre el mercado civil y el militar, el sector se distingue especialmente por ser muy exportador, con el 70 por 100 de la fabricación vendida en el exterior según el análisis realizado por TEDAE.

La otra característica de la industria aeronáutica es su carácter innovador. Del total de empleados sectoriales, aproximadamente el 16 por 100 se dedica al I+D+i. La inversión en esta partida es del 14,5 por 100 de la facturación.

Tan antigua como el avión

La llegada de los primeros aparatos supuso también el nacimiento de una incipiente industria

Desde 1909 pioneros de la aviación en España, como Gaspar Brunet, no sólo realizan los primeros vuelos sino que diseñan y construyen sus propios aviones en pequeños talleres. El aeródromo militar de Cuatro Vientos será también la primera maestranza ocupada del mantenimiento de los aviones y su fabricación.

La I Guerra Mundial genera un cierto aislamiento que fomenta la aparición de productos nacionales. La fábrica de automóviles Hispano-Suiza inicia el diseño y construcción de motores de aviación que alcanzan un gran éxito exportador. Ingenieros militares, como Eduardo Barrón con el Flecha, afrontan la construcción de aviones propios que llegarán a entrar en servicio en la Aeronáutica Militar, a pesar de la marcada preferencia por aparatos extranjeros.

La gran diversidad de modelos de aeroplanos en servicio genera la convocatoria de grandes concursos en 1919 y 1923 de los que sale un número limitado de aparatos de obligada uniformidad. Ello facilita la constitución de algunas empresas grandes que ya conforman una auténtica industria aeronáutica. Otro veterano piloto militar,



EADS-CASA

José Ortiz de Echagüe, funda Construcciones Aeronáuticas S.A. para la fabricación de los Breguet XIX.

La Guerra Civil supone la llegada de nuevos aviones, como el entonces moderno Rata, fabricado por CASA en Alicante. Sin embargo el aislamiento tras la II Guerra Mundial genera un gran retraso en la industria aeronáutica española, que sólo se recuperará en los años 70 con la fabricación bajo licencia de los F-5 norteamericanos.

CASA inicia en paralelo una exitosa línea de desarrollos de aviones de transporte ligeros, como el C-212. Tras 75 años, de vida, esta compañía se integra en el grupo europeo EADS en 2000.

En la década de los 20 CASA comienza a construir los Breguet.

La industria española se ha convertido especialmente en un referente internacional en el desarrollo y fabricación de estructuras en fibra de carbono, un material que permite aligerar los pesos de las aeronaves, reduciendo el consumo de carburantes.

Gran parte de la innovación y producción sobre la fibra de carbono se realiza en las factorías de EADS (Getafe, Illescas y Sevilla). Por su parte, la compañía Aernnova es un destacado suministrador de piezas en fibra para fabricantes de aviones y helicópteros de Norte y Sur América.

Las empresas se enfrentan no obstante al problema del alto coste que representa la innovación y la producción en fibra y al aumento de la competencia surgida tanto desde países emergentes, por ejemplo China, como desde otras naciones integradas en el grupo EADS.

Así lo manifiesta un reciente informe del Grupo de Vigilancia Tecnológica de la Plataforma Aeroespacial Española. Según este documento, «el mantenimiento del liderazgo a medio-largo plazo, demanda una estrategia armonizada de todo el sector y que genere conciencia de trabajo en equipo y potencie los recursos y capacidades en materiales compuestos en España».

SUBSECTORES

El sector aeronáutico español está formado hoy por siete empresas de más de 1.000 empleados, ocho con más de 250 y unas 360 PYMES.

Esta industria se concentra especialmente en la Comunidad de Madrid, en el País Vasco, Andalucía y en Castilla-La Mancha. Hablar de industria aeronáutica es referirse en realidad a múltiples subsectores: diseño, desarrollo y fabricación de sistemas finales, como aviones, helicópteros o aeromotores; producción de equipos embarcados o de apoyo, como simuladores o sistemas de control aéreo; otras compañías aportan el mantenimiento de todo ello.

«El sector español puede presumir de participar en todas las fases de la producción de aeronaves, desde la investigación, la producción y venta hasta el mantenimiento y servicios de apoyo», comenta César Ramos, director de TEDAE y experto en el sector aeronáutico.

La producción dedicada a la fabricación de aeronaves y sistemas se sitúa en torno al 71 por 100 de la actividad sectorial, mientras que el 14 se dedica a equipos y el siete a motores. En el campo de aviones, EADS es un reconocido fabricante de transportes militares y derivados. En motores, la creación de Industria de Turbopropulsores (ITP) en 1985 a raíz del programa Eurofighter permitió llenar un vacío existente, como lo ha llenado Eurocopter en el campo de los helicópteros.

El esfuerzo, tanto de grandes empresas como SENER, como de otras de pequeño tamaño, se dirige ahora a la obtención de Vehículos Aéreos No Tripulados, un subsector aún poco desarrollado en España pero hacia el que apunta el futuro.

La industria aeronáutica española fabrica aviones, helicópteros y aeromotores, además de equipos embarcados, simuladores y sistemas de control aéreo

*Las anécdotas menos oficiales
de un siglo de vuelos*

Curiosidades

Esther P. Martínez

Azulejos con hitos aeronáuticos como el vuelo de los hermanos Wright y diseños del *rokiski* —emblema de la Aviación Militar ideado por la infanta Beatriz de Orleáns— decoran el vestíbulo principal del Pabellón de Oficiales de la base aérea de Cuatro Vientos, conocido como el *Palace*. Esa primera casa de aviadores se inició en 1914 y fue parte del proyecto original del aeródromo, al igual que su torres de señales (que sigue las pautas de los faros marítimos); y el laboratorio aerodinámico, elogiado por el mismísimo Einstein y dotado con el mayor túnel de ensayos de aquella Europa de principios de siglo.



El escritor y piloto Saint-Exupéry (con gafas de sol) en Cabo Juby.

Eran los años en que despegaba nuestra aviación y con ella, Alfonso XIII, que voló en el dirigible *España*. El motivo para no surcar los aires, razones de seguridad: se lo había prometido tanto a su esposa como al Gobierno.

Quizás los miedos venían de ver montar y desmontar los aviones, como los primeros que cruzaron los Pirineos, en tren, o viajaron, también entre vías y por mar; a Tetuán. Pero la historia avanzaba y poco a poco el interés por la aviación se contagió a toda la sociedad. ¡Tanto que hasta se pagaron 10 pesetas en Tablada por



El Atlético de Aviación ganó la Liga en 1940 y 1941.

asistir a un festival! Y, por suscripción popular, los aviadores consiguieron 50 aeroplanos tras el desastre de Annual.

Así, la pasión por el aire llegaba a todos los sectores. En la base hispana de Cabo Juby (Sahara occidental), el escritor Saint-Exupéry escribió su novela *Correo al sur*. También al fútbol: los hoy atléticos son hijos de Atlético de Aviación, que como tal ganó las ligas 1940 y 1941. Años más tarde, las calles de Madrid fueron pistas improvisadas. En 1952 un Bücker realizó un aterrizaje de emergencia en Príncipe de Vergara y en 1989, un C-101 compartió asfalto con los conductores de la Castellana: era parte del guión del anuncio.



El aeroplano de los hermanos Wright decora el vestíbulo del Palace.

Agenda

■ El 18 de marzo arranca la celebración del primer centenario de la Aviación Militar española con un acto conmemorativo en la madrileña base aérea de Cuatro Vientos, cuna de la aeronáutica hispana.

■ En los meses de abril y/o mayo, el cumpleaños viajará a Granada. La ciudad de la Alhambra acogerá unas jornadas aeronáuticas.

■ Después del verano, en septiembre, el Cuartel General del Ejército del Aire acogerá otro de los platos fuertes de la celebración: la entrega de sus Premios anuales, este año dedicados a los 100 años de la Aviación Militar española.

■ También tras las vacaciones, en los meses de septiembre y octubre, Salamanca será sede de unas nuevas jornadas aeronáuticas.

■ Por otra parte, el Ejército del Aire se ha sumado al centenario de la carrera aérea París-Madrid (www.raidparismadrid.com) que se celebra en mayo. En el marco de su agenda, el día 26 de mayo se inaugurará una exposición sobre la historia de la aviación en la base aérea de Getafe, localidad madrileña a la que llegó el raid hispanofrancés. También se van a proyectar sendos documentales sobre los aviadores pioneros y los grandes vuelos. Asimismo hay previstas dos exposiciones más, una de arte y otra sobre la industria aeroespacial.

El día grande del centenario de la carrera será el 4 de junio. Hasta la base madrileña llegará el vuelo solidario *Las alas que compartimos*. Además, se preparan ya diferentes exposiciones y exhibiciones, entre ellas, la de la patrulla acrobática de helicópteros del Ejército del Aire ASPA. Y, para el fin de fiesta: ¡fuegos artificiales!

Militares del último
reemplazo abandonan la
base de la Brigada X, en
Cerro Muriano (Córdoba) a
finales de 2001.



DIEZ AÑOS sin mili

Los últimos soldados de reemplazo se licenciaron en 2001 dando paso al actual modelo de Fuerzas Armadas plenamente profesionales

LOS españoles menores de 29 años es posible que hayan oído hablar de la *mili* a sus padres y abuelos, pero seguramente no conocen el significado de expresiones como furriel, peluso, garita o retreta. Y es que los nacidos con posterioridad al 1 de enero de 1982 ya no fueron llamados a prestar el servicio militar obligatorio. Los últimos reclutas se incorporaban a sus destinos hace ahora diez años, en marzo de 2001 y, nueve meses después, recibían «la blanca», la cartilla que certificaba su licencia definitiva y, por extensión, la de las nuevas generaciones. El 31 de diciembre de aquél año la *mili* quedaba suspendida dando paso al actual modelo de Fuerzas Armadas profesionales.

De los 12.265 jóvenes llamados a filas en el último reemplazo de 2001, únicamente se presentaron en los cuarteles 1.894, apenas el 15 por 100. Los demás aprovecharon los diversos medios a su alcance para no hacerlo: se declararon objetores de conciencia, quedaron exentos por razones médicas o solicitaron prórrogas de estudios. Algo similar venía ocurriendo desde que, dos años antes, el Gobierno decidiera poner fecha al fin de la *mili*. Aquellos últimos 1.894 militares de reemplazo contribuyeron a que la



compleja transición a las Fuerzas Armadas profesionales tuviera una mínima incidencia en la operatividad militar.

Desde que hace diez años el ordenador del Ministerio de Defensa dejara de asignar los destinos del reemplazo anual, ninguna institución del Estado ha evolucionado tanto como las Fuerzas Armadas. Los cambios en la organización, junto a la modernización de material y equipos y las inversiones realizadas para mejorar los salarios y las condiciones de vida en las unidades han consolidado el modelo profesional. Hoy, un total de 82.875 sol-

dados y marineros prestan servicio en los tres Ejércitos. La estabilidad laboral y las posibilidades de formación han convertido la milicia en una opción atractiva, no solo para los varones españoles, sino también para las mujeres y los inmigrantes, que cada vez tienen más presencia en las Fuerzas Armadas.

Desde el punto de vista operativo, el salto ha sido notable. En opinión del teniente general Jaime Domínguez Buj, comandante del Mando de Operaciones del EMAD, estos diez años de Ejército profesional «han permitido disponer de unas Fuerzas Armadas capaces de generar, desplegar y mantener contingentes con capacidades complejas y críticas, asumiendo en muchos casos el liderazgo de fuerzas multinacionales, cumpliendo siempre su misión, y sin que la actuación de nuestros soldados se haya visto jamás ensombrecida por denuncias o actos contrarios al Derecho de la Guerra».

Responsable de las tropas españolas desplegadas en Afganistán, Líbano y el Océano Índico, el general Domínguez Buj asegura que «el soldado profesional es preferible al de reemplazo, no por su motivación, similar en ambos casos — aclara —, sino por su experiencia, especialización y dominio del oficio. Ello

La estabilidad laboral y las posibilidades de formación han convertido el ejército profesional en una opción atractiva



permite, entre otras cosas, el empleo de materiales más sofisticados, de los que, además, se obtiene mayor rendimiento».

EL CAMBIO DE MODELO

Hasta la suspensión del servicio militar, soldados de reemplazo y profesionales convivían en los cuarteles en el marco del modelo mixto de Fuerzas Armadas que el Congreso de los Diputados aprobó en 1991. Fruto de ese acuerdo fue la Ley Orgánica 13/1991 del Servicio Militar, que redujo su duración de doce a nueve meses e instauró una *mili a la carta* que permitía a los jóvenes elegir un destino ajustado a sus preferencias. Además, dejaba a los profesionales la realización de las tareas más complejas o que requerían mayor experiencia, algo que sólo podía adquirirse con periodos de permanencia superiores a los del servicio militar.

Los que hicieron la *mili* en la década de los noventa conocieron también otra realidad que no vivieron sus padres y abuelos, la de la presencia femenina en las unidades, que en 2001 alcanzaba ya cifras significativas al situarse en unas 10.000 mujeres, más del 8 por 100 del conjunto de las Fuerzas Armadas. Hoy, su número supera las 16.000, algo más del 12 por 100 del total de los efectivos.

Pero la sociedad española reclamaba un cambio más profundo. Distintas encuestas reflejaban que el número de los

Los soldados y marineros profesionales reciben una completa formación en especialidades técnicas y operativas.

En las FAS profesionales, hombres y mujeres acceden en condiciones de igualdad a todos los cuerpos y destinos.

que rechazaban el servicio militar aumentaba. Los resultados de un sondeo del CIS realizado en febrero de 1997 fueron elocuentes: el 75 por 100 de los españoles —y, en particular, la inmensa mayoría de los jóvenes— apoyaban la supresión de la *mili*. Este rechazo se reflejaba, además, en el número de los que se declaraban objetores de conciencia. Cada vez eran más los que optaban por la llamada prestación social sustitutoria, a pesar de que su duración duplicaba a la del servicio militar. Un dato: en 1998, se presentaron 144.823 solicitudes, número que superaba ya al de soldados de reemplazo.

En la calle se vivía con intensidad el debate sobre la conveniencia o no de caminar hacia la plena profesionalización. Argumentos a favor y en contra eran objeto de múltiples artículos, comentarios, tertulias y conversaciones en todos los ámbitos de la sociedad. Para la mayoría, la idea de vestir el uniforme suponía tener que dejar el trabajo o los estudios para realizar una actividad que consideraban una pérdida de tiempo. Por el contrario, estaban los que veían en el servicio militar el mejor modo de involucrar a los ciudadanos en la defensa nacional o, simplemente, como una opción que les ofrecía la posibilidad de conocer mundo y relacionarse con gente de otras regiones del país. Algunos también valoraban la oportunidad de sacarse el carné de conducir o de recibir otros tipos de formación, como



Una historia de quintos

EL soldado de reemplazo ocupó una parte importante de nuestra historia. Su origen se remonta a 1770, cuando el rey Carlos III ordenó que uno de cada cinco varones de entre 18 y 40 años (las «quintas»), mediante sorteo, tendría que incorporarse al Ejército. La Constitución liberal de 1812 amplió el reclutamiento a todos los varones. Con la vuelta del régimen conservador se promulgó la llamada ley de redención y sustitución, que permitía a los hijos de las clases altas quedar exentos a cambio de aportar dinero al Estado o bien pagar a otros para que les sustituyeran en los conflictos de África, Cuba y Filipinas.

Con la I República se abolió el servicio militar y se sustituyó por una ley de movilización de reservistas para caso de guerra. Pero, años más tarde, la Constitución de 1876 volvió a implantar la obligatoriedad de la *mili*. En aquella época duraba ocho años: de los que cuatro eran de servicio activo y otros cuatro en reserva.

A comienzos del siglo XX se implantaron los «soldados de cuota», sistema que volvía a favorecer a las

clases pudientes que pagaban al Estado para no ir a la guerra de África. Esta injusticia se arregló en parte en 1912 con la reforma de Canalejas: la cuota ya no eximía de la *mili* sino que la reducía en el tiempo. Esta situación se mantuvo durante la II República hasta 1936 y desapareció con el inicio del régimen franquista.

Desde entonces, y hasta bien entrada la posguerra, la *mili* duraba dos años. Mediado el siglo se deter-

minó que quedarán exentos los hijos de viuda, los que eran responsables del sustento familiar y trabajadores de sectores estratégicos, como la minería. Los universitarios tenían opción de pedir prórrogas de estudios y también podían ingresar en la Milicia Universitaria, con los grados de sargento o

alférez. A finales de los años 60 la *mili* duraba 18 meses. El proceso del reclutamiento se iniciaba cuando los mozos, al cumplir la mayoría de edad (entre 18 y 20 años, según las épocas) acudían a tallarse. Si superaban la estatura mínima y no alegaban impedimentos físicos quedaban alistados en la caja de reclutas de su

admite que estaba equivocada. «Ahora existe una integración entre las Fuerzas Armadas y la sociedad como no la ha habido nunca. En ello ha influido, entre otras cosas, el cambio de la estructura social de los Ejércitos que, actualmente, son un reflejo de la realidad española. En sus filas hay mujeres, inmigrantes...».

El creciente rechazo social al servicio militar impulsó al Gobierno a optar por un modelo de Fuerzas Armadas totalmen-

te profesionales. El 3 de mayo de 1996, en su discurso de investidura, el presidente José María Aznar expresó el compromiso de suprimir el servicio militar obligatorio. Para implicar en el proceso a toda la sociedad, se creó una Comisión Mixta Congreso-Senado que sería la encargada de elaborar un informe sobre la fórmula y plazos para la implantación del nuevo modelo. Más de 50 expertos civiles y militares ayudaron con sus opiniones y su

Aunque las quintas surgen en el reinado de Carlos III, la rechuta universal no se instauró hasta la Constitución de 1812



Terminada la *mili*, los soldados pasaban a la situación de reserva, estando obligados a realizar revistas periódicas durante varios años antes de obtener la licencia absoluta.

provincia. Al año siguiente, entraban en el sorteo del reemplazo. El bombo —en los últimos años, sustituido por un programa informático— asignaba los destinos y señalaba los excedentes de cupo. Coincidiendo con el momento de tallarse, los mozos organizaban las fiestas de quintos. Hoy, diez años después de la suspensión del servicio militar, esta tradición se mantiene en algunos pueblos como una forma de celebrar la entrada en la edad adulta.

había sucedido en épocas anteriores con los programas de alfabetización, que permitieron a muchos jóvenes de zonas rurales aprender a leer y escribir.

La socióloga Valentina Fernández Vargas, investigadora del CSIC, era de las que se inclinaban por mantener la *mili*. «Pensaba que había que cambiarla de arriba abajo —señala—, pero que era un servicio que todavía podía tener sentido». Con la perspectiva de estos diez años,

Las encuestas reflejaban el rechazo de la sociedad al servicio militar obligatorio y su opción por unas FAS profesionales

experiencia a perfilar el dictamen de la Comisión Mixta. El documento final, fue aprobado por los Plenos del Congreso y del Senado a mediados de 1998. «Las Fuerzas Armadas —señalaba el informe— son progresivamente más reducidas pero requieren hombres y mujeres cada vez mejor preparados profesionalmente, con plena dedicación al desarrollo de sus tareas y plena disponibilidad de actuación allá donde se les requiera». Las conclusiones de la comisión también se apoyaban en decisiones similares adoptadas en otros países. En el entorno europeo los únicos que han mantenido esta tradición son Alemania —que lo eliminará a partir de 2013— Turquía, Grecia, Chipre, Austria, Noruega, Finlandia y Estonia.

Una vez logrado el acuerdo de las fuerzas políticas, se aprobó la Ley 17/1999 de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas, que adaptaba el estatuto de los militares a las necesidades del nuevo modelo. Dicha ley, columna vertebral de la profesionalización, determinaba que, a partir del 31 de diciembre de 2002, quedaría suspendida la obligatoriedad del servicio militar. Es decir, la *mili* no fue abolida, sino que se dejó abierta la puerta del alistamiento forzoso por si era necesario en el futuro, una opción poco probable, pero prevista en la Constitución.

La presión de la opinión pública, unida al hecho de que cada vez llegaban menos reclutas a los cuarteles y la proximidad



La participación en misiones internacionales exige mucha preparación y experiencia, algo que sólo se puede conseguir con periodos de permanencia prolongados.

de las elecciones de 2000 fueron determinantes para que el Gobierno decidiera adelantar en un año, al 31 de diciembre de 2001, el fin del servicio militar.

Así, las nuevas Fuerzas Armadas nacían con una plantilla de 48.000 soldados profesionales. Pero el alistamiento cayó durante los dos años siguientes. A finales de 2003 se intentó paralizar el descenso del reclutamiento con dos medidas: aumentar un 30 por 100 los salarios y abrir la puerta de los cuarteles a los extranjeros. En la actualidad son un total de 4.725, en su mayoría de Ecuador y Colombia; suponen el 5,7 por 100 de los efectivos, por debajo del cupo máximo del 9 por 100.

En 2006 la Ley de Tropa y Marinería introdujo medidas que permitieron au-

mentar la captación y prolongar la permanencia. Los nuevos incentivos salariales que se introdujeron a finales de ese año facilitaron que el número de soldados se elevara a 78.000. Las mejoras profesionales y económicas, unidas al inicio de la crisis y el aumento del paro juvenil, dispararon la demanda para ingresar en el Ejército. El punto culminante llegó en febrero del pasado año, cuando se alcanzaron los 86.112 efectivos.

En 2011, décimo aniversario del modelo, las medidas de austeridad han limitado las previsiones a un máximo de 83.000 militares, dentro de los márgenes de la Ley de la Carrera Militar aprobada en 2007, que determina una horquilla de entre 80.000 y 90.000. En todo caso, son cifras «suficientes para el cumplimiento de nuestras misiones y para satisfacer las necesidades estratégicas», aseguraba en el Senado el subsecretario de Defensa, Vicente Salvador, el 24 de febrero.

En este sentido se expresaba el jefe del Estado Mayor de la Defensa, general José Julio Rodríguez, al hacer balance de estos diez años en la clausura de unas jornadas: «Hoy, los tiempos han cambiado y el Ejército profesional se amolda mejor a los escenarios de las operaciones actuales, a las características de nuestra sociedad y a la gran importancia de la tecnología en el empleo de las Fuerzas Armadas. Nuestros soldados y marineros —añadía el JEMAD— siguen siendo ciudadanos y soldados, pero ahora son ellos los que libremente eligen servir en sus ejércitos, y optar con frecuencia al desarrollo de una carrera profesional en su seno».

Víctor Hernández
Fotos: Pepe Díaz

Fuerzas Armadas profesionales, la institución más valorada

CON su profesionalización y proceso de modernización, el Ejército se ha convertido en la institución más valorada por la sociedad española. Así se pone de relieve en un informe que la ministra de Defensa, Carme Chacón, presentó el pasado 5 de marzo al Consejo de Ministros. El documento analiza los primeros diez años de las Fuerzas Armadas profesionales al cumplirse este mes el aniversario de la publicación de un Real Decreto de marzo de 2001 que establecía la suspensión del servicio militar obligatorio.

La profesionalización de los Ejércitos, señala dicho informe, ha afectado a todos los ámbitos de la institución militar y ha implicado transformaciones de tipo orgánico y estructural, así como un cambio de mentalidad y de estilo en el ejercicio del mando y, sobre todo, de la relación de las Fuerzas Armadas con la sociedad.

La renovación de los medios materiales, las reformas legales y las misiones internacionales, han sido también instrumentos de modernización en estos años, en los que se ha pasado de un modelo de Fuerzas Armadas en el que cuatro de cada diez efectivos eran reclutas cumpliendo el servicio militar obligatorio, a un Ejército de alistamiento voluntario que garantiza a los soldados y marineros la posibilidad de desarrollar una carrera profesional y abierto en su integridad a la presencia de la mujer.

Del servicio obligatorio al Ejército profesional

LA plena profesionalización de las Fuerzas Armadas y la consiguiente suspensión del servicio militar obligatorio se plantea como uno de los objetivos de la legislatura en el discurso de investidura del presidente del Gobierno José María Aznar en mayo de 1996. Inicialmente, el Partido Popular proponía una profesionalización paulatina y el PSOE había apostado por un sistema mixto, mitad profesional, mitad procedente de la tradicional recluta obligatoria. La idea de la profesionalización plena surgió en las negociaciones entre el PP y CiU y así apareció en el documento que consagró el pacto entre ambas formaciones políticas. Era un empeño ambicioso y complejo y Aznar quiso que la iniciativa se estudiara previamente en el Parlamento, para lo que, en el citado discurso, propuso que se formara una subcomisión en el seno de la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados, que presidía quien esto escribe. Los senadores de la comisión homóloga del Senado se dirigieron a mí porque querían participar desde el principio en los estudios previos y, tras los pertinentes asesoramientos de los servicios jurídicos —que no consideraron reglamentaria una subcomisión mixta— se decidió la creación de una Comisión Mixta Congreso de los Diputados-Senado para la Plena Profesionalización de las Fuerzas Armadas, para cuya presidencia fui elegido. Inmediatamente nos pusimos a trabajar.



Alejandro
Muñoz-Alonso
Senador por Madrid

Se estimó que un buen principio podría ser organizar una larga serie de comparecencias de personas que por su formación, dedicación y experiencia podían iluminarnos en la tarea emprendida. Nos interesaba también conocer las experiencias de profesionalización de los países más significativos de nuestro entorno. Fue así como ante la ponencia pasaron una serie de personalidades, españolas y extranjeras, que nos aportaron una importante información. Los ministerios de Defensa de varios países de la Unión Europea enviaron a sus más destacados expertos y, en algún caso, a los agregados militares de sus embajadas en Madrid. Conscientes de que nuestras futuras Fuerzas Armadas deberían tener una gran capacidad de proyección en el exterior, recurrimos a un espléndido plantel de militares españoles que ya tenían experiencia en este tipo de misiones. En nuestras Fuerzas Armadas ya existían soldados profesionales y ya era una realidad la presencia de la mujer en sus filas, por lo que tuvimos un especial interés en contar con la participación de soldados profesionales, hombres y mujeres. Como presidente de la Comisión Mixta viajé con las autoridades del Ministerio de Defensa para estudiar sobre el terreno dos experiencias tan importantes y tan diferentes, como son las de Francia y de los Estados Unidos. El fruto de este trabajo que se prolongó durante más de un año fue un

detallado informe en el que se analizaban las características, estructura, dimensiones, reclutamiento, financiación, etc. del futuro modelo de Fuerzas Armadas plenamente profesionales. El Gobierno lo utilizó como base para el proyecto de ley que, tras su discusión y aprobación por ambas Cámaras, dio origen a la Ley 17/1999, de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas, que consagraba el nuevo modelo.

Razones de todo tipo justifican unas Fuerzas Armadas profesionales y la suspensión del servicio militar, que a veces se olvida que ha tenido una limitada vigencia histórica y que ha coincidido con la etapa de las más sangrientas guerras. Iniciada con las napoleónicas (*la levée en masse*), la conscripción obligatoria se prolonga hasta las dos guerras mundiales del siglo XX. España, neutral en ambas confrontaciones, pero con conflictos en el norte de África hasta el primer tercio del siglo, mantuvo también un servicio militar, con diferentes modalidades.

Ya en 1930 Churchill lamentaba la conscripción obligatoria que, en tiempos de guerra, se llevaba por delante tantas decenas de millones de vidas humanas: «En vez de un pequeño número de profesionales bien entrenados que luchan por la causa de su país —escribió— ahora son poblaciones enteras, incluyendo hasta las mujeres y los niños, enfrentadas las unas contra las otras en una brutal exterminación mutua». Y el historiador francés François

Furet, refiriéndose a los horrores de la Primera Guerra Mundial, tras afirmar que fue más un asunto de civiles que de militares, escribía que fue «una prueba sufrida por millones de hombres arrancados de su vida cotidiana, más que un combate de soldados de profesión». Y añadía: «La guerra se hizo por masas de civiles regimentados, obligados a pasar de la autonomía ciudadana a la obediencia militar por un tiempo cuya duración no conocían y arrojados a un infierno de fuego».

La supresión de la conscripción obligatoria la podemos considerar como uno de esos «dividendos de la paz», fruto del fin de la Guerra Fría, que marca también el fin, esperemos, de las guerras totales. Otras muchas razones, entre ellas las de índole técnica, derivadas de la preparación que requiere actualmente el manejo de los nuevos sistemas de armas, hacen necesarios ejércitos profesionales. Las guerras tienen siempre que evitarse, salvo las exigencias de la legítima defensa. Pero cuando haya que hacerlas deben ser asunto de los profesionales. Lo cual no quiere decir que se pierda de vista «el derecho y el deber de defender a España» que nuestra Constitución atribuye a todos los españoles en su artículo 30.

«Las guerras tienen siempre que evitarse, pero cuando haya que hacerlas deben ser asunto de los profesionales»



El proyecto determina los derechos y las obligaciones de todos los militares, así como los cauces para transmitir sus inquietudes y aspiraciones.

El Congreso debate la Ley DE DERECHOS Y DEBERES

Los grupos parlamentarios escuchan las opiniones de expertos y presentan enmiendas al texto del Gobierno

EL proyecto de Ley Orgánica de Derechos y Deberes de los Miembros de las Fuerzas Armadas ha iniciado su debate en la Comisión de Defensa del Congreso. En ella comparecieron, los pasados 9 y 10 de febrero, 14 personas, civiles y militares, que expresaron su opinión sobre el proyecto de Ley, al que los grupos parlamentarios han presentado 249 enmiendas parciales a distintos artículos.

Una de las enmiendas del PSOE, que están centradas en cuestiones de forma, plantea que se elimine la entrada en vigor del texto el 1 de abril de

2011, ya que previsiblemente no va a estar aprobado en esta fecha.

El PP propone modificar el artículo referido a la neutralidad política y sindical, en busca de una mayor concreción, de manera que se especifique que «el militar mantendrá una estricta neutralidad pública en relación con la actuación de los partidos políticos». El Partido Popular reclama también que se incluya una referencia específica a la no discriminación por discapacidad.

Según CIU, el Observatorio de la Vida Militar que se creará con la Ley ha de ir más allá del carácter asesor y

consultivo que le atribuye el texto del Gobierno y constituirse como un órgano independiente, adscrito a las Cortes. Por su parte, el PNV sugiere que se incluya, entre los derechos fundamentales de los militares, el de la seguridad.

ERC-IU-Iniciativa per Catalunya Verds pide que la Ley permita a los militares afiliarse a partidos políticos, aunque precisa que «sin que su participación en los mismos sea activa».

Unión, Progreso y Democracia propone en una enmienda que se fijen reglamentariamente las compensaciones a que haya lugar por la modificación de la jornada de trabajo.

El Bloque Nacionalista Galego, también integrado en el Grupo Mixto, solicita una política de atención a las familias y la firma de convenios con comunidades autónomas y ayuntamientos en materia de educación, sanidad, servicios sociales, vivienda y otras que incidan en la calidad de vida de los militares y de sus familiares.

INTERVENCIONES

Entre los comparecientes estuvieron el presidente de la Asociación de Caballeros Inválidos y Mutilados Militares de España (ACIME), Andrés Medina; el de la Asociación de Militares Españoles (AME), Leopoldo Muñoz; el de la

La Comisión de Defensa citó a los representantes de diversas asociaciones de militares, entre otras personas

Asociación de Suboficiales de las Fuerzas Armadas (ASFAS), Pedro Amador; el de la Asociación Unificada de Militares Españoles (AUME), Jorge Bravo; el del Círculo de Oficiales de las Fuerzas Armadas (CIOFAS), Ignacio San Julián; el de la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil, Eduardo González-Gallarza; y el asesor jurídico de la Asociación de Militares en Activo y Reserva/Retirados de los tres Ejércitos

y Cuerpos Comunes (AMARTE), Jesús Navarro.

También intervinieron el almirante Francisco Torrente, presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Armamento y Material de Defensa y Seguridad (AFARMADE); el general José Luis Rodríguez-Villasante, director del Centro de Estudios del Derecho Internacional Humanitario de Cruz Roja Española, y Núñez Villaverde, director del Instituto de Es-

tudios sobre Conflictos y Ayuda Humanitaria; Fabio Pascua, secretario general de la Asamblea de la Comunidad de Madrid y autor del libro *Fuerzas Armadas y derechos políticos*; el general Jorge Ortega, director editorial de la revista *Atenea*; Jesús Ignacio Martínez Paricio, catedrático de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid; y Tomàs Gisbert, miembro del Centre d'Estudis per a la Pau Jaume Delàs.

Santiago F. del Vado

El subsecretario de Defensa, en el Senado

LOS efectivos de las Fuerzas Armadas, con especial referencia a los militares extranjeros, motivaron el pasado 24 de febrero la comparecencia del subsecretario de Defensa, Vicente Salvador Centelles, en la Comisión correspondiente del Senado.

Vicente Salvador explicó que actualmente se cuenta con 46.439 cuadros de mando –sin incluir 1.283 alumnos en formación– y 82.875 soldados y marineros, cifras que están en consonancia con las que fija la Ley de la Carrera Militar: de 130.000 a 140.000 militares en activo, distribuidos entre un máximo de 50.000 cuadros de mando y de 80.000 a 90.000 soldados y marineros. Recordó que la Ley de Presupuestos para 2011 establece un límite de 83.000 soldados y marineros para el próximo 31 de diciembre, que consideró «coherente con el esfuerzo de austeridad» impulsado por el Gobierno para afrontar la crisis económica.

Según el subsecretario de Defensa, si las Fuerzas Armadas disponen hoy de 13.000 soldados y marineros más que hace seis años (83.000 en lugar de 70.000), se debe no sólo al crecimiento del paro, sino también al «acertado» modelo propuesto en la Ley de Tropa y Marinería de 2006. Explicó que el aumento del número de candidatos que se ha producido en los procesos selectivos, de dos a siete por plaza, «ha permitido mejorar la calidad de la selección, ya que se ha ido incrementando la exigencia del nivel académico». En este sentido, aclaró que si en 2005 el 56 por 100 de los soldados y marineros que se incorporaron a las Fuerzas Armadas tenían formación de enseñanza secundaria obligatoria o superior, en 2009 este porcentaje había ascendido al 86 por 100.

Vicente Salvador indicó que de los 82.875 soldados y marineros 4.725 son extranjeros, lo que representa el 5,7 por 100. De ellos,

3.963 son hombres y 762 mujeres; por nacionalidades, los más numerosos son los colombianos (2.274) y ecuatorianos (1.604). En las misiones internacionales hay 283 extranjeros, aproximadamente la décima parte del contingente español desplegado en las mismas.

Destacó que «la participación de los extranjeros en la defensa del Estado como militares supone una apertura sociológica en paralelo a la profesionalización de las Fuerzas Armadas» y que «se configura

como un instrumento adicional de integración de inmigrantes en España, objetivo prioritario de las políticas públicas comunitarias y nacionales en extranjería».

El subsecretario de Defensa señaló que la relación de servicios con las Fuerzas Armadas de los extranjeros residentes en España se establece bajo la modalidad de compromiso inicial, renovable hasta completar un total de seis años. Quien en ese tiempo adquiera la nacionalidad española podrá suscribir un compromiso de larga duración, pudiendo continuar en los Ejércitos hasta alcanzar los 45 años, e

incluso acceder a la condición de permanente, en la que mantendría su vinculación con las Fuerzas Armadas hasta los 65 años, edad en que pasaría a retiro.

«He observado –comentó Vicente Salvador– que la posibilidad de que los extranjeros estén en las Fuerzas Armadas, no en unidades específicas de extranjeros sino en las normales como el resto de militares, es una excepción positiva española y una apertura singular que no ocurre en la mayoría de los países de nuestro entorno». En este sentido, recalcó que «sus condiciones de régimen y garantía son exactamente las mismas que las de sus compañeros nacionales que se encuentran en el mismo empleo y destino».



Jaime Blanco, presidente de la Comisión, y el subsecretario de Defensa, Vicente Salvador, conversan antes de la sesión.

Pepe Díaz



Un equipo de infantes de marina escolta a un carguero en el Índico.

Al mando en EL ÍNDICO

España cumple los primeros sesenta días al frente de la fuerza naval de la Unión Europea

La operación *Atalanta* navega, desde hace dos años, por aguas del golfo de Adén y alrededor a las costas de Somalia para luchar contra la piratería que amenaza el tráfico marítimo. La Armada está presente junto a la flota europea desde el comienzo de la misión y, actualmente, el buque insignia de la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) es una fragata española, la Canarias. A bordo, el contralmirante Rodríguez Garat dirige, desde el pasado mes de enero y hasta mediados de abril, el despliegue multinacional que vigila esas conflictivas aguas, tarea que afronta por segunda vez un marino español.

Alcanzado el ecuador del mando español, EUNAVFOR se enfrenta a un escenario en constante evolución. «Los piratas han superado casi día a día sus propios umbrales de agresividad —resalta Rodríguez Garat— y esta tendencia se ha visto acelerada en los dos últimos meses». Desde finales del 2010, la situación en el océano Índico y, particularmente, en el Mar de Arabia se ha de-

gradado considerablemente. Actualmente hay 32 nave secuestradas y más de 650 rehenes, dos de ellos españoles. Uno de los factores que contribuyen a esta evolución negativa es la creciente utilización de buques secuestrados, como plataformas que los piratas utilizan para llevar las embarcaciones usadas en los asaltos a los transportes y pesqueros en las zonas de mayor densidad de tráfico marítimo, en la alta mar. «Estos nue-

Con el final de la época de los monzones se recrudecen los asaltos piratas

vos buques nodriza, que reemplazan a las balleneras y dhow que se utilizaron anteriormente, permiten que los piratas mantengan la actividad durante los períodos monzónicos, en los que tradicionalmente el mal tiempo imponía una tregua en sus ataques», explica el militar español. Con estos barcos, a menudo de gran tonelaje, los delincuentes llevan su actividad criminal a nuevas

zonas, cada vez más lejos de la costa de Somalia y fuera del alcance de fuerzas navales que puedan oponerse.

Otro factor es el uso generalizado de los rehenes como escudos humanos. Los piratas amenazan a la tripulación de sus propios buques nodriza para disuadir a las fuerzas navales que intentan detenerlos. «Hace pocas semanas, —explica el contralmirante Rodríguez Garat— registramos la primera evidencia del asesinato a sangre fría de uno de los rehenes. El aumento de la violencia, a menudo gratuita, que los piratas ejercen sobre sus rehenes, con maltratos hasta el límite de la tortura física o psicológica, es el factor más doloroso para quienes participamos en la operación».

LUCHA A MAR ABIERTA

Este es el escenario al que hace frente la fuerza naval europea que cumple con éxito sus misiones prioritarias: dar escolta, a petición de las Naciones Unidas, a los convoyes del Programa Mundial de Alimentos (PMA), que transportan ayuda indispensable para la supervivencia de más de dos millones de somalíes, y proteger a los buques de apoyo a la Misión de la Unión Africana en Somalia (AMISOM). También proporciona seguridad al corredor internacional del Golfo de Adén que, como vía de acceso al canal de Suez, es de una importancia crítica para la economía global.

Además, la misión de *Atalanta* va más allá. «El mandato de la Unión

Europea incluye la protección de buques y la lucha contra la piratería en general —detalla Juan Rodríguez Garat— en un área geográfica del tamaño del Viejo Continente, por lo que todavía es difícil conseguir una disminución duradera de la frecuencia de los asaltos en el Índico».

El contingente europeo, en el que se incluye la Canarias, está formado por seis barcos, cuatro aviones de patrulla marítima, ocho helicópteros y 1.500 hombres y mujeres de distintos países europeos. La fragata española ha escoltado, recientemente, a un buque del PMA, el carguero Masar Trade. Igual-

SOMALIA

mente, aseguró en dos ocasiones la navegación de un transporte de la AMISOM, el Petra I. Otra actividad de la fragata española es la vigilancia de los campamentos base de los piratas. Para ello, la Canarias lleva a bordo dos helicópteros modelo SH-60B. «La piratería es un fenómeno que no puede erradicarse solamente desde la mar —señala el jefe de la EUNAVFOR— ya que su origen está en la propia Somalia, donde el desgobierno, la miseria y la posibilidad de enriquecerse rápidamente atraen a incontables jóvenes a esta actividad criminal».

Para asegurar el tránsito libre en el Golfo de Adén, la fragata Canarias ha sido destacada en diversas ocasiones al Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC), pasillo de navegación de 490 millas náuticas entre las costas de Somalia y Yemen, que permite la canalización del tráfico, y con ello incrementar el control que llevan a cabo los buques de las Fuerzas Navales internacionales que operan en la zona.

PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA

«El trabajo de las dotaciones de nuestros buques y aeronaves es excelente» resalta el contralmirante Rodríguez Garat después de que el buque de aprovisionamiento de combate Patiño regresara a su base de Ferrol el pasado mes de febrero. «Jugó un gran papel durante el tiempo que estuvo desplegado, aportando a la fuerza, además de su actuación en la lucha contra la piratería, su capacidad de apoyo logístico y sanitario» concluye el oficial español. Desde su cubierta de vuelo los dos helicópteros SH-3D, de la 5ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves, han realizado más de 60 vuelos en misiones de lucha contra la piratería, reconocimiento, evacuación médica, transporte de personal, apoyo logístico y adiestramiento.

Por su parte el patrullero Infanta Elena se ha integrado en la EUNAVFOR a finales de febrero, reforzando el dispositivo marítimo durante la época intermonzónica. Embarca una dotación de 86 ma-



La Canarias es reabastecida de combustible por el buque Patiño.

rinos, a los que se les suman un Equipo Operativo de Infantería de Marina todos ellos al mando del capitán de corbeta Tomás Rafael Dolarea. El despliegue español se completa actualmente con el destacamento Orion que, desde su base de Yibuti, realiza patrullas de vigilancia marítima sobre la zona de responsabilidad europea con un avión P3 Orion. «Siempre activo, con la flexibilidad que demandan las dimensiones del teatro de operaciones, —señala Rodríguez Garat— nuestro avión acude donde necesitamos su presencia. El destacamento, además, coordina eficazmente el planeamiento del es-

fuerzo aéreo de *Atalanta*». Otro aspecto de las actividades de la EUNAVFOR en el Índico es la colaboración con la flota pesquera que faena en aquellas aguas. Aunque, normalmente, es la Armada y, en concreto, el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) el que mantiene informados a los pesqueros españoles de los peligros en las zonas de pesca.

Mientras en la costa de Somalia está a punto de terminar la influencia del monzón del Noreste, con un notable incremento de la piratería oportunista, en España los agentes de seguridad privada que se enrolan en los pesqueros que faenan en el Índico comienzan su adiestramiento en el manejo de armas en las instalaciones del Instituto Tecnológico de La Marañosa en Madrid. El pasado 3 de marzo, la ministra de Defensa Carme Chacón, asistió al inicio de esta nueva colaboración que proporciona el centro y al que se acercó también un grupo de armadores con los que la ministra mantuvo una reunión de trabajo.

Edu Fernández
Fotos: Armada



El contralmirante Rodríguez Garat recibe a una delegación de la marina de guerra china a bordo de la Canarias.

Kevin Amjadi, intérprete en Afganistán

«SOMOS EL OÍDO Y LA VOZ de los militares españoles»

Desde hace cinco años ha trabajado con los sucesivos contingentes desplegados en la base de Herat

KEVIN Amjadi tiene su residencia familiar en Tenerife, pero pasa la mayor del año separado de su mujer y sus dos hijos, realizando una tarea fundamental para las tropas españolas en Afganistán: trabaja como intérprete en la FSB (Base de Apoyo Avanzado) de Herat. De padre iraní y madre norteamericana, nació en Teherán hace 50 años. Es arquitecto de profesión y estudió la mitad de su carrera en Italia y la otra mitad en Madrid, donde residió desde 1984 a 1994, año en que obtuvo la nacionalidad española.

Junto a la arquitectura, otra de sus grandes pasiones son los idiomas (domina el inglés, español, italiano y dari). Por eso, no dudó mucho al aceptar la propuesta de trabajar en Afganistán. «Me pareció —recuerda— una oportunidad única de profundizar aún más en la cultura afgana». Después de cinco años en la zona, es el intérprete más veterano de los 33 que actualmente forman parte del contingente español (veintiuno en Qala-i Naw y doce en Herat).

En esta última base ha presenciado los dieciocho relevos de efectivos realizados hasta la fecha, al lado siempre de cada nuevo coronel jefe de la FSB, y ha visto muchas veces el «cruce de caras», como a él le gusta decir, entre los que llegan y los que se van de la mi-

sión. Ha vivido múltiples anécdotas y situaciones de todo tipo, pero al final se queda siempre con un ejemplo de su labor que le sirve como estímulo, el anuncio de un conocido refresco en el que un hijo hace de enlace entre su padre y su madre enfadados; transforma las palabras negativas en positivas y de esta manera logra lo más importante: que hagan las paces.

— ¿Cuándo se inicia su relación con las Fuerzas Armadas?

— Fue en 2005. Recibí una llamada en la que se me ofreció la posibilidad de trabajar como intérprete del Ministerio de Defensa, y en mayo de ese mismo año me incorporé. En mi primer viaje

«Los afganos aprecian el trabajo que hace el Ejército español para mejorar su calidad de vida»

volamos desde España hasta Bishkek, la capital de Kirguizistán y, desde allí, en un avión Hércules hacia Herat. Nunca olvidaré el día en que llegué a Afganistán: estar en un escenario de guerra era algo que me resultaba muy extraño. El coronel jefe —entonces era un italiano, luego fueron españoles— nos dio la bienvenida y nos explicó cuáles iban a ser nuestras condiciones de vida en la base.

— ¿Ha cambiado mucho la vida en la base desde entonces?

— Ciertamente. La he visto crecer día a día. Actualmente las condiciones de vida, seguridad, mantenimiento y operatividad son excelentes. Pero recuerdo, por ejemplo, que el primer año dormíamos en la zona de los italianos ocho o diez personas por tienda. Aquél año, en 2005, el clima fue extremo; los termómetros subieron hasta los 50 grados en verano y bajaron hasta 20 bajo cero en invierno. La calefacción y el aire acondicionado no funcionaban, por lo que teníamos que dormir con los forros polares. Cuando queríamos salir de la base teníamos que esperar hasta el mediodía para que se descongelara la gasolina de los coches. Otra peculiaridad de esta zona son unas arañas gigantes, con aspecto horroroso, que nos temíamos encontrar en las botas cada vez que las calzábamos. Por la noche daba la sensación de que pasaban por encima de nuestras caras mientras dormíamos.

— ¿Cómo nos veían los afganos en aquellas fechas? ¿Ha cambiado mucho la percepción que tenían de las tropas españolas?

— En aquellos momentos a los únicos extranjeros que conocían los afganos era a los americanos, por eso cuando



Sgto. 1.º Diego R. Sánchez

salíamos de la base teníamos que explicarles quiénes éramos los españoles. Con el paso del tiempo, nos empezaron a conocer gracias a la ayuda humanitaria que repartíamos, la asistencia sanitaria que prestábamos en el hospital *Role 2*, las numerosas visitas a los orfanatos, la construcción de pozos motorizados para sacar agua potable...

Para realizar estos cometidos teníamos que mantener un contacto frecuente con autoridades y organismos locales, como la Jefatura de la Mujer, de Trabajo y de Asuntos Sociales, entre otras. De esta forma, empezaron a conocer a España y a apreciar todo el trabajo que hace el Ejército español para mejorar su calidad de vida.

—¿Hasta qué punto es importante la labor que desarrolla un traductor en esta misión?

—Somos unos miembros más del equipo. Pero quiero matizar que no somos traductores, sino intérpretes, y en este matiz radica la verdadera importancia de nuestro cometido: implica que no solo nos limitamos a traducir los documentos que se nos entregan para su transcripción a dari, inglés o español, sino que, además, tenemos la obliga-

ción de conocer profundamente las costumbres del país, de sus diferentes tribus, religiones y dialectos.

Aunque la mayoría de los afganos son musulmanes, existen distintas ramificaciones del Islam, y esto dificulta el trabajo de un buen intérprete. Muchos hablan en dari, pero cada uno tiene sus propios dialectos y costumbres.

Utilizan terminologías que pueden tener otros significados dependiendo del lugar en que se empleen, Kabul o en Badghis por ejemplo.

Un buen intérprete debe entender y hacer entender, y también ha de saber evitar los momentos de tensión, especialmente en aquellas situaciones que para un europeo no significan nada pero que para un afgano pueden ser muy importantes. Para los afganos, nosotros somos el oído y la voz de los españoles.



Kevin suele acompañar a los militares que gestionan proyectos de cooperación en Herat. En la foto, durante una visita a un colegio.

— **¿Cómo es una jornada normal de actividad para un intérprete ?**

— Debe estar disponible siete días de la semana y veinticuatro horas al día. A veces nos llaman en la madrugada para que acudamos al hospital por una urgencia o por una visita inesperada de alguna autoridad. Siempre estamos alerta. Todos los días tenemos que traducir numerosos documentos y hablar con las autoridades locales para ayudar a programar algunas de las actividades del jefe de la FSB. También realizamos las entrevistas a los candidatos afganos que quieren trabajar en la base.

medio camino entre Kandehar y Hilmand. Esa región es la entrada principal de los talibanes y por allí cuentan con muchos seguidores. Aquella noche vimos aparecer unas luces a lo lejos. Al acercarse, pudimos apreciar que se trataba de afganos en moto. Tuve que acercarme para preguntarles la dirección que iban a tomar y permitir que luego les registraran. Aunque estaba protegido por los tiradores, sentí miedo, pero sólo en el primer momento; entre tener miedo y no tenerlo hay una línea muy fina y, una vez llegado al límite, se pierde. También vivimos situa-

manera especial, el asesinato de un compañero, Ruhollah Mosavi, el intérprete local con quien trabajaba y al que me unía una gran amistad. Con frecuencia, antes de salir de la base, solíamos bromear sobre el epitafio que íbamos a inscribir en nuestras lápidas. Su situación familiar, y el hecho de que su esposa diera a luz precisamente el día en que le mataron, el 24 de septiembre de 2007, fue un golpe especialmente duro para mí.

— **Con cada relevo del contingente, cambia de compañeros ¿Cómo afronta esta situación ?**

— Es uno de los momentos más difíciles. Después de tanto tiempo trabajando muy estrechamente, día y noche, llegas a conocer muy bien a la mayor parte del equipo. Ellos se convierten en tu familia, ya que estás lejos de los tuyos. Por eso, la despedida siempre es dolorosa y, aunque ya he vivido dieciocho relevos, todavía no he conseguido acostumbrarme del todo. La primera vez recuerdo que fui a despedirme de mis compañeros al CATO (zona de pistas) y no pude controlar las lágrimas. Desde entonces, ya no me despidió allí. Afortunadamente, durante todos estos años he hecho muchas amistades por todo el territorio español, lo cual me llena de orgullo.

— **¿De qué forma repercute la actividad de la base en la vida de los habitantes de la zona?**

— La presencia de la FSB en esta provincia es muy importante. Mantiene unas buenas relaciones con las autoridades locales y apoya permanente al pueblo afgano en múltiples tareas de ayuda humanitaria, asistencia sanitaria y formación de la policía. Además, la base da trabajo a más de 500 afganos en las propias instalaciones. Estos trabajadores locales son nuestra mejor publicidad. Sus percepciones acerca de nosotros las transmiten a sus familias y amigos. De esta manera es como se ganan y se pierden corazones y mentes. En este sentido, todos y cada uno de los militares de la ISAF somos un referente mucho más poderoso que cualquier campaña publicitaria.

Cap. del EA Miguel G. Molina,
Herat (Afganistán)



La labor del intérprete es esencial para facilitar las relaciones de los militares con la población afgana. En la foto, durante una consulta sanitaria en el hospital de la base.

— **¿Cómo le ven a usted los afganos?**

— Depende de qué afgano. Indudablemente, algunos, me verán como un traidor, pero creo que la gran mayoría me respeta y me ve como lo que soy: un puente de respeto entre los españoles y el pueblo afgano. Creo que, para ganar su aprecio, lo más importante es respetar a todos, con sus diferentes costumbres. Los corazones de los afganos se ganan con pequeños detalles.

— **¿Ha vivido situaciones de tensión o de peligro?**

— Lo peor que recuerdo fue una vez que fuimos a Farah con las Fuerzas de Reacción Inmediata (QRF). Nos instalamos en la localidad de Golistan, a

ciones delicadas durante las elecciones, cuando ayudábamos al Ejército afgano a dar seguridad en las localidades donde se celebraban las votaciones. Realmente se respiraba un ambiente cargado de mucha tensión.

— **El pasado agosto murieron dos guardias civiles y un intérprete (Ataolah Taefik) en un atentado en Qalati-Naw ¿Cómo se recibe la pérdida de un compañero?**

— No conocía a Ataolah, pero igualmente me afectó profundamente. Recuerdo el momento en que llegaron los cuerpos... mis lágrimas y las de todos los compañeros. Entre los recuerdos amargos hay otro que me marcó de

NACIONAL

Luto en las Fuerzas Armadas

Fallecen cinco militares durante un ejercicio de desactivación de explosivos

EL sábado 27 de febrero se vivió una jornada de luto oficial en todas las bases, acuartelamientos y buques de los tres ejércitos. Ese día se celebraba el funeral en memoria de los cinco militares fallecidos, 72 horas antes, durante un ejercicio de desactivación de explosivos en la Academia Militar de Ingenieros de Hoyo de Manzanares (Madrid). El lugar elegido para el acto fue el acuartelamiento madrileño de El Goloso. Allí estaban destinados el sargento primero Sergio Valdepeñas, el sargento Mario Hernández y el cabo Miguel Ángel Díaz, los tres del Ejército de Tierra y miembros de la Brigada Acorazada Guadarrama XII. Sus dos compañeros muertos a consecuencia de la explosión eran el sargento primero Víctor Manuel Zamora y el cabo primero Javier Muñoz, ambos de la Brigada de Infantería de Marina.

En el patio de armas de El Goloso, el Príncipe Felipe se volcó con los familiares de los fallecidos a los que ofreció todo el apoyo posible en momentos duros como los que estaban viviendo. Sus rostros mostraban el dolor y la tristeza por la pérdida de sus hijos, sus maridos, sus hermanos... También en la de sus compañeros —se encontraba presente uno de los tres heridos en el accidente— que aún se preguntaban qué pudo suceder en Hoyo de Manzanares. Rostros serios también en las autoridades que asistieron al funeral entre las que se encontraban el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, la ministra de Defensa, Carme Chacón, y el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón.

Cuando los féretros entraron en el recinto cubiertos por la Enseña nacional y a hombros de sus compañeros fueron recibidos con un respetuoso silencio y mucho llanto contenido. Sentimientos inalterables durante la homilía y cuando el Príncipe Felipe colocó, sobre cada uno de los féretros, las

Cruces del Mérito Militar y del Mérito Naval con distintivo amarillo, concedidas a título póstumo.

Tras el funeral celebrado en Madrid, los cuerpos sin vida de los dos infantes de marina viajaron hasta el Tercio de Armada en San Fernando (Cádiz), donde se les rindió un sencillo homenaje.

ACCIDENTE EN HOYO DE MANZANARES

La explosión que acabó con la vida de los cinco militares se produjo alrededor de las 10.30 horas del pasado 24 de febrero. Fue durante un ejercicio de desactivación de minas anticarro que realizaba un

grupo de adiestramiento compuesto por 16 miembros del Ejército de Tierra y de la Armada. El entrenamiento se llevaba a cabo en las instalaciones que acogen el Centro Internacional de Desminado y el Centro de Excelencia contra Artefactos Explosivos

Improvisados de la OTAN. La explosión también provocó tres heridos, dos de ellos graves.

Hasta Hoyo de Manzanares se desplazó la ministra de Defensa nada más conocerse el accidente. Chacón explicó, visiblemente emocionada, que los militares habían sido víctimas de una «gran explosión». «Se preparaban para salvar vidas en Líbano cuando han perdido las suyas», añadió. Al cierre de esta edición, no se conocen los detalles exactos que provocaron el accidente.

Los militares de la unidad de adiestramiento se estaban entrenando para viajar a Líbano el próximo mes de abril. Todos los fallecidos conocían lo que se encontrarían allí, porque ya habían estado destinados en dicho país, así como en otras misiones internacionales como las de Afganistán, Bosnia y Kosovo. De hecho, como explicó la ministra, entre ellos se encontraban algunos «de los mejores expertos de las Fuerzas Armadas».



Alberto Martín/EFE

NACIONAL



Pepe Díaz

Oferta de empleo público

Casi 2.000 plazas en las Fuerzas Armadas

El Consejo de Ministros aprobó, el pasado 25 de febrero, la oferta de empleo público para 2011, entre las que se encuentran las 1.963 plazas destinadas a las Fuerzas Armadas y la escala superior de oficiales de la Guardia Civil. De ellas, 277 son de acceso directo (225 para oficiales, 45 para suboficiales y 7 para médicos militares de complemento) y 1.686 de promoción interna (1.400 para acceso a las escalas de suboficiales y 286 para las escalas de oficiales).

Este año se han convocado más plazas de suboficiales —1.445— que de oficiales —518— para implantar el nuevo modelo de formación de los primeros, que pasa de dos a tres años tras los cuales obtendrán una titulación de formación profesional de grado superior. Esta oferta de empleo público también recoge la convocatoria de 140 plazas para acceder a la reserva voluntaria y 282 que permitirán a los militares de carácter temporal conseguir una relación de carácter permanente. Así como 80 plazas de ingreso directo en los centros de formación para acceso a la escala superior de oficiales del cuerpo de la Guardia Civil.

Próximamente se publicarán las pruebas para el acceso a la condición de militar de tropa y marinería. A lo largo del año están previstos cuatro ciclos de selección. Para el primero de ellos, se espera una oferta de 1.050 plazas. Más información en www.soldadosymarineros.com.

Desafío global a la seguridad

Cuaderno de Estrategia sobre cambio climático

«El cambio climático plantea un desafío global a la seguridad de todos». Así se manifestó la ministra de Defensa, Carme Chacón, en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), el pasado 15 de febrero, durante la presentación del Cuaderno de Estrategia *Seguridad, modelo energético y cambio climático*. Editado por el Instituto Español de Estudios Estratégicos, el documento ha sido coordinado por el presidente de la Fundación Iberdrola y ex presidente del Congreso de los Diputados, Manuel Marín.

Al acto de presentación del documento asistió la secretaria ejecutiva de la ONU sobre el Cambio Climático, Christiana Figueres quien aseguró que existe una íntima relación entre seguridad y el calentamiento del planeta y añadió que las Fuerzas Armadas de todo el mundo están haciendo planes para afrontarlo.

Chacón señaló que cada vez existe mayor conciencia en nuestras sociedades sobre las consecuencias de esta situación. Destacó que los Ejércitos tienen como una de sus misiones preservar la seguridad y el bienestar de los ciudadanos y que eso incluye responder de forma adecuada a los desastres naturales y otras emergencias. «Como ya lo han demostrado, nuestras Fuerzas Armadas son esenciales para hacer frente a las consecuencias del cambio climático dentro y fuera de nuestras fronteras. España —añadió— las volverá a poner al servicio de la comunidad internacional cuando sea



Ricardo Alberto Pérez/MDE

necesario, porque ningún país puede actuar de forma aislada ante un desafío de esta magnitud».

Defensa, además, ha adoptado una serie de medidas para reducir la contaminación que ocasionan sus actividades e infraestructuras. Entre ellas, el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética que, mediante el uso de la cogeneración y las energías renovables, intentará reducir su consumo un 20 por 100 para 2016.

Vuelo fotográfico

Cesión de imágenes del primero realizado en España



Ricardo Alberto Pérez/MDE

El Ministerio de Defensa ha cedido a la Generalitat de Cataluña las imágenes del primer vuelo fotográfico completo que se llevó a cabo en España por la Fuerza Aérea norteamericana entre 1945 y 1946. Así, historiadores, cartógrafos y ciudadanos interesados en su pasado podrán utilizar los 3.600 fotogramas que corresponden a Cataluña y «que las Fuerzas Armadas han custodiado y restaurado para entregarlo a quienes mejor uso pueden hacer de él», señaló Carme Chacón tras la firma de un protocolo con el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recorder, el pasado 3 de febrero.

Con este acuerdo, el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (CECAF) y el Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) podrán compartir archivos, información y trabajos fotográficos. «Ganamos todos y lo hacemos de forma ejemplar: intercambiando documentación en provecho de todos, sin que ello implique un coste añadido para ninguna de las administraciones», destacó la ministra.

El CECAF cederá al ICC los foto-

gramas digitalizados así como los datos técnicos disponibles de este vuelo con los que el Institut elaborará un ortofotomapa digital de Cataluña. Una copia de este documento cartográfico será enviada al CECAF. Así, «Cataluña se convertirá en la primera Comunidad Autónoma en realizar una reconstrucción completa de su historia geográfica desde 1945 hasta nuestros días», puntualizó la ministra de Defensa.

El primer vuelo fotográfico completo realizado en nuestro país tuvo lugar entre febrero de 1945 y septiembre de 1946 para el reconocimiento territorial y la generación de cartografía de base y de la serie de imágenes aéreas verticales más antiguas existentes del territorio peninsular, lo que les confiere un elevado valor documental.

Nuevos subdirectores de la DGAM

Finaliza el relevo de los responsables del área



Sebastián Gallego

El relevo de subdirectores en la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) finalizó el pasado 4 de febrero con la toma de posesión del subdirector general de Plantificación y Programas, general de división del Ejército de Tierra Juan Manuel García Montaña. Dos días antes, también tomó posesión el nuevo subdirector general de Relaciones Internacionales, coronel del Ejército del Aire Arturo Alfonso Meiriño.

Con ellos culmina el relevo de altos cargos de la DGAM, proceso que se había iniciado en julio de 2010

Una calle para el general

Homenaje a Gutiérrez Mellado en el aniversario del 23-F

POCAS veces el gesto de un solo hombre en un breve momento significó tanto y tuvo efectos tan duraderos. Es del general Manuel Gutiérrez Mellado de quien habla la ministra de Defensa, Carme Chacón, concretamente, de la templanza que demostró frente a los golpistas del 23-F de 1981, en el Congreso de los Diputados, cuando desempeñaba el cargo de vicepresidente del Gobierno. Por ese gesto, pero no sólo por él, sino por su actitud a lo largo de toda su trayectoria profesional, el Ministerio de Defensa ha querido rendirle un homenaje, también el 23 de febrero, pero de 2011, 30 años después de aquel intento de golpe de Estado.

El lugar elegido para el reconocimiento de «un patriota al servicio de España que demostró como pocos lo que es un soldado al servicio de la concordia, de la Constitución y de los ciudadanos», según señaló Chacón, fue el Cuartel General del Ejército, en la madrileña plaza de La Cibeles. El mismo escenario donde se le despidió con todos los honores en 1995, tras fallecer en accidente de tráfico cuando se dirigía a un acto de la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción, institución que él mismo había creado en 1986.

Allí también estaban el presidente del Congreso de los Diputados, José Bono, los jefes de Estado Mayor y los familiares del propio gene-

ral a quienes la ministra entregó una reproducción en miniatura de la placa que el Ayuntamiento de Madrid tiene previsto colocar en el antiguo domicilio de Gutiérrez Mellado. A ellos se dirigió especialmente la ministra para anunciarles que el general tendrá su propia calle. «Será la primera vez desde la llegada de la democracia que una calle de la capital se bautiza con el nombre de un militar. Y es justo —añadió Chacón— que el primero sea Gutiérrez Mellado».

El coronel Fernando María Puell de la Villa, biógrafo del general, destacó que de la trayectoria del general no podía extraerse «ni un sólo episodio oscuro» y coincidió con la ministra en que el 23-F «salvó la imagen pública de las Fuerzas Armadas». «Su intervención fue muy agradecida por los familiares del Gutiérrez Mellado. Su hija Ana, que recibió la reproducción de la placa, ha manifestado que le gustó «su minuciosidad al ir detallando la actividad normativa desarrollada por mi padre durante su mandato» y que se emocionó con la semblanza que de él hizo la ministra así como por «lo cariñosa que estuvo conmigo». «También me gustó ver el cuadro de mi padre que presidía el salón. Es un retrato que capta perfectamente una típica expresión de su cara. Me lo imaginaba ahí, encantado, de tertulia entre su familia y sus compañeros», añadió.



Ricardo Alberto Pérez/MDE

con el nombramiento del subdirector general de Inspecciones y Servicios Técnicos, Enrique Díez de Ulzurrun, y que continuó el pasado 14 de diciembre con la toma de posesión del subdirector general de Tecnología e Innovación, contralmirante del Cuerpo de Ingenieros Jesús Manrique

Brajos. En la foto, los cuatro nuevos subdirectores junto al director, teniente general José Manuel García Sieiro —en el centro—, y los directores de los dos centros adscritos a la DGAM, el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo y el Centro Tecnológico de La Marañosa.

Carrera popular por los Balcanes

Organizada por el Ejército de Tierra en Madrid

Más de 800 personas participaron, el pasado 6 de marzo, en la carrera popular *De Madrid a los Balcanes*, un acto con el que el Ejército de Tierra ha querido recordar los 18 años de misión en tierras balcánicas. El ganador en la clasificación general masculina



Luis Rico/DEJET

fue el teniente Santiago De la Fuente, que completó el recorrido en 16 minutos y 19 segundos. Era compañero del sargento primero Sergio Valdepeñas, fallecido en la explosión que se produjo de Hoyo de Manzanares el pasado 24 de febrero, y a él le dedicó el triunfo y lució, durante la competición, su nombre en el brazo izquierdo. Entre las féminas, el primer puesto fue para Ángeles Hermida, gran aficionada a las carreras de montaña y a los *raids*, quien destacó el «estupendo trato» recibido por la organización.

Cuando los corredores llegaron a la línea de meta, allí estaban para recibirlos los embajadores de Bosnia-Herzegovina, Zeljana Zovko; Croacia, Neven Pelicarić; y Serbia, Jela Bacovic; y el jefe del Estado Mayor del Ejército, general de ejército Fulgencio Coll.

La prueba arrancó, a las nueve de la mañana, de la madrileña Plaza de Cibeles, y la meta estaba situada en el corazón del Parque del Retiro. Los cinco kilómetros que finalmente se esta-

blecieron para la carrera discurrieron por el centro de la capital y pasó por las sedes de las embajadas de Bosnia-Herzegovina, Croacia y Serbia.

MISIONES INTERNACIONALES

Ayuda a Afganistán

Envío de alimentos, ropa, medicinas y material escolar

Un total de 22 empresas y fundaciones españolas han entregado 15 toneladas de ayuda humanitaria consistente en alimentos, ropa, calzado, medicinas y material escolar que se enviarán a Afganistán y repartirán entre la población de la provincia de Herat. Las donaciones fueron entregadas al Ejér-



Tecnología sin límites

*Sistemas de última generación
aplicados a misiones
de Tierra y Aire*



Navantia
Sistemas FABA



Itaki Gómez/MDA

FUERZAS ARMADAS

Cooperación en África

15 militares y un patrullero en ejercicios multinacionales

Proporcionar adiestramiento a las Fuerzas Armadas de diversos países subsaharianos para mejorar la capacitación de sus miembros y reforzar su seguridad, es el objetivo de *Flintlock*, un ejercicio multinacional dirigido por el mando estadounidense para África (AFRICOM) que se desarrolla en Senegal desde el 21 de febrero hasta el 11 de marzo.

En esta edición participan alrede-



Flintlock 11 Public Affairs

dor de 800 militares de Alemania, Canadá, España, Estados Unidos y Holanda, así como de países africanos: Burkina Faso, Chad, Mali, Mauritania, Nigeria y Senegal. La colaboración española, con quince militares pertenecientes a los tres Ejércitos, se enmarca dentro de la Directiva de Defensa Nacional 1/2008, que establece la necesidad de «contribuir, en el ámbito de la Defensa, al desarrollo, la prosperidad y la estabilidad en el continente africano, en especial, en el área subsahariana». —En la foto, soldados nigerianos se disponen a tomar un edificio en Thies (Senegal), el pasado 23 de febrero, durante el ejercicio—.

Por otra parte, el patrullero P-72 Centinela participa desde el 26 de febrero y hasta el 3 de mayo en los ejercicios *Obangame Express* en el Golfo de Guinea y *Saharan Express* en aguas de Senegal, ambos incluidos en la iniciativa *Africa Partnership Station 2011* (APS 2011). Se tra-

ta de un programa de cooperación desarrollado por fuerzas navales de EEUU, Europa y África para fortalecer la asociación marítima global a través del adiestramiento y realizar actividades que mejoren la seguridad marítima en las costas africanas.

Ejercicio *Noble Mariner 11*

El Castilla, al mando de la agrupación naval de la OTAN

Una agrupación naval de la OTAN, al mando del vicealmirante Juan Antonio Cuadrillero, y compuesta por más de 3.500 militares y 20 buques de 11 naciones diferentes, participan en las maniobras *Noble Mariner 11* que se realizan del 28 de febrero al 10 de marzo en aguas de Cartagena, mar de Alborán y el Estrecho. Además del buque Castilla, como buque de mando, España aporta al ejercicio el portaaviones Príncipe de Asturias —en la fotografía—, el petrolero Marqués de la Ensenada y las fragatas Álvaro de Bazán, Victoria y Navarra. La agrupación se completa con cazaminas, submarinos, embarcaciones anfibas, aeronaves, y un contingente de Infantes de Marina.

El ejercicio está coordinado por el Estado Mayor del Mando Aliado Marítimo de Northwood (Reino Unido), y su objetivo es verificar la preparación de las unidades para integrarse dentro de una misma estructura en cualquier operación o situación de crisis que pudiera surgir en el marco de la OTAN durante la próxima rotación de la Fuerza de Respuesta de la Alianza (NRF-17). Los buques se agruparon en Cartagena y fueron visitados por 17.000 personas.



Armada

cito del Aire el pasado 2 de febrero en la base Aérea de Torrejón en un acto al que asistieron la ministra de Defensa, Carme Chacón, y los representantes de Telefónica, El Corte Inglés, BBVA, BSCH, Caja Madrid, Cajastur, Iberia, CEPESA, Sacyr, Indra, EADS, Eurocopter, Pascual, Arturo Catering, Atlético de Madrid, Fuhnpain, Infancia sin Fronteras, Induyco, ISDEFE, ITP, Mensajero Alimentación y Rotary de Játiva.

El envío se encuadra dentro del programa de *Ayuda Humanitaria a Afganistán*, puesto en marcha por el Ejército del Aire hace seis años. Desde entonces «las empresas españolas se unen a nuestras Fuerzas Armadas en la misión común de contribuir al desarrollo del pueblo afgano y alejar la amenaza del extremismo de nuestras sociedades», señaló la ministra. En nombre de los representantes de las empresas, el presidente de Telefónica, Cesar Alierta, mostró su satisfacción por poder participar en este tipo de iniciativas que «engrandecen a los países que las desarrollan». Por su parte, el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, general del aire José Jiménez, destacó la importancia de contar con el respaldo y la solidaridad del mundo empresarial por sexto año consecutivo y ha agradecido las donaciones en nombre no sólo de la población a la que va destinada sino también de todas las Fuerzas Armadas.

Desde que comenzó este proyecto en 2005, 40 de las principales empresas españolas han participado en él con la entrega de 160 toneladas de ayuda. Chacón señaló que «sus donaciones, no sólo son solidarias con los que menos tienen, sino que también colaboran con nuestros soldados y con la misión que la sociedad española les ha encomendado en Afganistán». «Cada prenda, cada alimento, cada herramienta y cada medicina que nuestros soldados distribuirán a los afganos —añadió— nos acercan un poco más al fin de nuestra presencia allí».



SOMOS lo que comemos

Las raciones de combate del Ejército se elaboran según los gustos tradicionales españoles

COMER muchos alimentos enlatados resulta pesado y siempre que sea posible es mejor comer caliente. Es la opinión general de los militares que, por la propia naturaleza de su trabajo, tienen que recurrir con frecuencia a las raciones de combate para desayunar, comer o cenar. Pero también reconocen que, si están en medio del campo, estos menús que les proporciona el Ejército de Tierra les saben a gloria.

Que estos alimentos lleguen a sus manos en perfectas condiciones de conservación, con los componentes nutricionales adecuados y ajustándose lo más

posible a los gustos de la mayoría depende, en gran medida, de la subdirección de adquisiciones de la DISA (Dirección de Sistemas de Armas) y del Parque y Centro de Abastecimiento de Material de Intendencia (PCAMI).

Ambas entidades se encargan de que a estas raciones de combate individuales no les falte de nada. Ofrecen cinco menús diferentes de comidas y cenas, con un primer y un segundo plato, al gusto tradicional español. En ellos siempre hay sopa instantánea que, además de hacer entrar en calor a quien la toma, sirve de entrante al resto de alimentos. Para el

mediodía, lentejas con chorizo, caballa en aceite vegetal, pote gallego, calamares en su tinta, cocido madrileño, atún blanco en aceite, judías con chorizo, sardinas en aceite vegetal, ensalada campera con bonito y magro de cerdo.

La cena tampoco desmerece en cuanto a calidad y variedad y los menús tienen salchichas con tomate, pulpo al ajillo, albóndigas con guisantes, sardinas con tomate, carne de vacuno en salsa o con guisantes, caballa en escabeche, atún blanco en aceite vegetal, judías verdes con jamón y calamares en aceite vegetal.

Las raciones de combate, como una buena comida, finaliza con un postre que varía desde la crema de manzana, a la de membrillo, melocotón o albaricoque, para el mediodía, y frutas en almíbar para las cenas. Los militares españoles también disfrutaban de menús para el desayuno que incluyen cacao en polvo o café, leche condensada, cereales, confituras, galletas y chokolatinas.

Además de los alimentos, las raciones de combate españolas incluyen dos pastillas depuradoras de agua, otras dos hidratantes, tres de combustible sólido con un hornillo quemador, dos pastillas

Uno de los menús de mediodía



defatigantes, otra de vitamina C, un chicle para higiene dental, un estuche de cerillas, papel celulosa, un desinfectante instantáneo para manos, cepillo de dientes y crema dental.

VALORES NUTRICIONALES

La comida diaria que recibe un soldado para alimentarse cuando se encuentra fuera de su base pesa 2,2 kilos e incluye, además de los platos de los distintos menús, pan o pan galleta y para untar encima, paté o membrillo. Es una norma incluida en la STANAG 2937 de la OTAN que establece la composición básica que deben tener las raciones de combate del personal militar de la Alianza. Este documento recoge las condiciones mínimas que tienen que cumplir los diferentes menús. Las raciones deben como contar, al menos, con 3.200 calorías —las españolas contienen 3.500— de las que el 10 por 100 deben ser proteínas —las nuestras, un 16 por 100— y que un tercio de las grasas, que en España se mantienen entre el 35 y el 40 por 100 del total de la

composición del menú diario de un militar, sean de origen animal —en las españolas constituyen el 62 por 100—.

La OTAN establece, asimismo, que deben incluir algún plato ya preparado para comer sin necesidad de añadirle agua y sin calentarlo. Para facilitar el consumo, en las raciones españolas se utiliza el sistema abrefácil para las latas. Las normas también obligan a que se

La OTAN establece las condiciones mínimas que deben cumplir las raciones

consuma fruta y pescado y que las raciones contengan un preparado en polvo que permita elaborar una bebida como te, café o cacao.

Todos los países aliados cumplen estas normas, si bien los menús de cada uno de ellos varían en función de sus gustos culinarios.

Si los comparamos con los que se reparten entre los militares estadounidenses, nuestras grasas son más de origen

animal; las americanas, vegetal. En España tenemos diferenciados los menús del desayuno, comida y cena mientras que los americanos cuentan con veinticuatro lotes que utilizan indistintamente en cualquier momento del día. Las raciones españolas ofrecen un primer plato, un segundo y un postre, tanto en la comida como en la cena; las americanas tienen un plato principal y sobre esa base añaden galletas, dulces, mantequilla de cacahuete, queso unttable...

Los hidratos de carbono españoles provienen de legumbres y frutas mientras que ellos utilizan más azúcares que son de absorción rápida y aportan energía

instantánea.

GRADO DE SATISFACCIÓN

Hace más de veinticinco años que el Ejército utiliza este tipo de raciones. Sin embargo, los cambios que se introducen en ellas son constantes. Para llevarlos a cabo, la unidad de estudios y proyectos del PCAMI investiga permanentemente cómo incluir mejoras en la dieta de los militares. Sus propuestas se envían

Se está estudiando la posibilidad de introducir productos liofilizados para reducir más el peso las raciones militares

a la subdirección de adquisiciones de la DISA y, finalmente, es el Estado Mayor quien decide dichas variaciones.

Una de las herramientas que la DISA utiliza para mejorar las raciones de combate son las encuestas de satisfacción del usuario que llevan a cabo en todas las unidades militares. En la última que se ha realizado han salido bastante mal parados cuatro de los platos: el pote gallego, los calamares en su tinta, el magro y las judías verdes.

En el lado contrario, los preparados favoritos entre las preferencias de los militares son el atún blanco en aceite que obtuvo un 81 por 100 de aceptación; las lentejas con chorizo, con un 64 por 100; la ensalada campera con bonito, con un 60 por 100; y las albóndigas con guisantes, con un 57 por 100.

Estas encuestas son una buena base para introducir cambios en las comidas y prepararlas más al gusto del consumidor. Como también lo es la experiencia directa: ver qué alimentos devuelven los militares cuando regresan a la base tras haber pasado varias horas fuera de ella. Así se realizó un cambio en los menús, concretamente los callos que, aunque eran muy apreciados por algunos fueron desechados por la mayoría, especialmente los jóvenes, y desaparecieron de las raciones de combate. En su lugar se puso el cocido, mucho mejor aceptado. Y ésta no será la única variación, habrá más, a la vista de los resultados del último sondeo.

En la DISA, los encargados de las grandes adquisiciones también trabajan para introducir novedades y mejoras en la comida de los militares. De hecho, acaban de enviar a Afganistán menús colectivos para 50 días. En ellos hay co-

mida para diez personas con atún con tomate, codillo, ensaladas, pasta, salchichas, hamburguesas... enlatada en recipientes planos, más fáciles de calentar. Estas raciones están acompañadas de fruta, pan y bebidas que se calientan solas —te, café solo y con leche, capuchino y consomé—. Si son bien aceptadas, se continuará contando con ellas. Si por el contrario, no resultan operativas o no son del agrado de los consumidores, podrían retirarse.

Además, a petición del jefe del Estado Mayor del Ejército, general de ejército Fulgencio Coll, están estudiando la posibilidad de reducir aún más el peso de las raciones individuales de combate. Estarían compuestas de productos liofilizados, es decir, desecados en frío para que se conserven mejor todas sus propiedades y que se consumen una vez rehidratados. Estas raciones pesarían unos 300 gramos y están pensadas para unidades que se desplazan a pie. Entre las comidas que se están probando se encuentran la tortilla con jamón, para el desayuno, la pasta boloñesa, para la comida, y el salmón con pasta, para la cena.

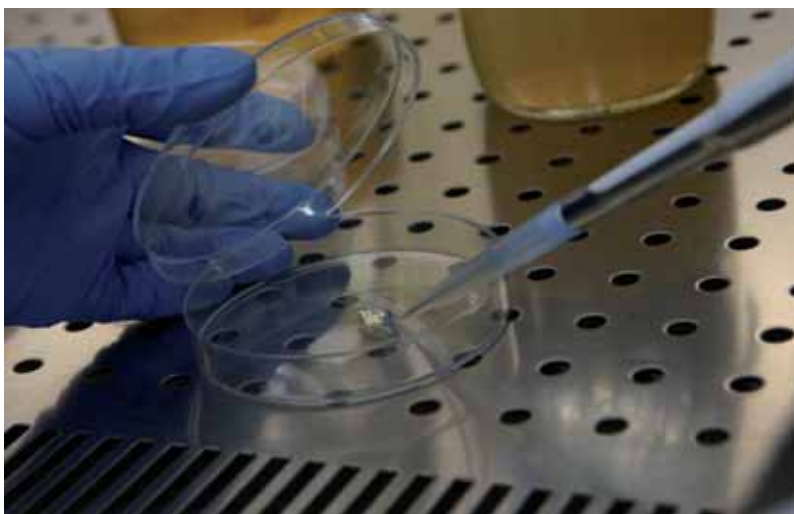
Conseguir que el pan galleta tenga un sabor más a pan y menos a galleta, que la fruta tenga mejor textura una vez conservada y que los menús puedan cambiarse



Las raciones de combate colectivas incluyen comida para diez personas y están envasadas en recipientes planos para facilitar su calentamiento.

con más asiduidad, sin tener que esperar a que finalice el contrato con los suministradores, son otras de las tareas en las que se encuentran inmersa en la DISA.

No resulta fácil, sin embargo, introducir cambios dentro de los menús establecidos, porque eliminar o introducir un alimento implica tener que ajustar la composición del resto de la ración para cumplir las normas nutritivas establecidas por la Alianza Atlántica.



En el laboratorio del PCAMI investigan con cepas de referencia que son susceptibles de contaminar los alimentos.

NIVEL DE CALIDAD

El PCAMI es el centro encargado de reflejar cómo se quiere y qué se quiere introducir en los menús. Sus técnicos lo hacen en los pliegos de prescripciones técnicas que salen a concurso para adjudicar a una empresa la elaboración de las raciones. En estos documentos se especifica desde el grosor y longitud del chorizo de las lentejas hasta cómo tiene que ser el embalaje.

Los contratos para suministrar estas raciones son muy amplios e impli-



Hélène Gicquel

can aspectos muy variados. Incluyen elementos tan distintos como son una lata de fabada, una pastilla depuradora de agua o un cepillo de dientes.

Desde que se decide el contenido de las raciones hasta que éstas llegan a los militares, el control de la calidad y la búsqueda del mejor sabor es permanente a lo largo de todo el proceso. De hecho, antes de adjudicar el contrato a ninguna

empresa, se suele solicitar una muestra de la comida para analizarla. Y una vez que se pone en marcha la fabricación, el Ministerio de Defensa envía un representante de asesoramiento de la calidad, nombrado por la Dirección General de Armamento y Material, que vigila todo el proceso y elige, de forma aleatoria, muestras para que sean analizadas en el laboratorio del PCAMI.

Esta analítica también se hace cuando el producto está finalizado. Estas pruebas de calidad se realizan de nuevo cuando llegan las primeras entregas a este centro del Ejército de Tierra, donde permanecen almacenadas hasta su distribución por las respectivas unidades. Estas pruebas tienen especial importancia porque sólo si los resultados son correctos, el órgano de contratación emite la orden de pagar al proveedor.

La fecha de caducidad de estos alimentos suele ser de cuatro años. Sin embargo, al tratarse de un producto que se mueve mucho y se almacena en condiciones ambientales que no siempre son las más favorables, los análisis de calidad se repiten periódicamente. Siempre se realizan una vez transcurridos dos años desde su elaboración. Además, se comprueba el estado en el que se encuentran las raciones cuando han viajado fuera de España y se han devuelto al PCAMI, porque no se han consumido.

Precisamente porque es imposible controlar las condiciones en las que viajan y se almacenan las raciones de combate, todas las latas tienen una auto-clave —presión para cerrarla herméticamente— mayor de lo normal. Pero esta medida obliga a que las lentejas, las alubias o los garbanzos tengan que ser de calidad extra para que no se deshagan y que cuando se extraiga el contenido de la lata el aspecto y la textura no tengan nada que envidiar a los envasados que compramos en cualquier supermercado.

Elena Tarilonte

Menús especiales

ADemás de las raciones individuales de combate que habitualmente consumen los militares cuando están fuera de sus bases, el Ejército de Tierra dispone de otras de emergencia y refuerzo y dos menús especiales para el personal musulmán.

Estos últimos se instauraron tras la firma en 1992 del Acuerdo de Cooperación del Estado con la Comisión Islámica de España. El documento establece que «la alimentación de los internados en centros o establecimientos públicos y dependencias militares, y la de los alumnos musulmanes de los centros docentes públicos y privados concertados que lo soliciten, se procurará adecuar a los preceptos religiosos islámicos, así como el horario de comidas durante el mes de ayuno (Ramadán)».

Esas raciones están identificadas en el envoltorio mediante un símbolo —un cerdo tachado— que acredita que están avaladas por dicha Comisión y que contienen productos alimentarios elaborados de acuerdo con la Ley Islámica, denominados *Halal*. Contienen sopa de pollo y de verdura, judías con tomate, caballa y atún en aceite vegetal, garbanzos

guisados, calamares en aceite, carne de vacuno en salsa y con guisantes, sardinas con tomate, crema de manzana y de membrillo, melocotón y frutas variadas en almíbar y paté de ave y de atún.

Las raciones de emergencia, por su parte, están compuestas por café, azúcar, pan galleta, consomé instantáneo, caramelos, chocolate con leche y almendras, dos tabletas de turrón almendrado, tres de carne desecada —no son muy apreciadas y se está estudiando la posibilidad de cambiarlas—, dos de alimento equilibrado de alto valor energético, dos pastillas de vitamina C y cuatro hidratantes. Además de estos componentes, también cuenta con pastillas depuradoras de agua, de combustible sólido y un paquete de cerillas. El aporte energético de todo ello es de 1.050 calorías y está prevista para consumir en 24 horas.

El suplemento de refuerzo, utilizado en casos de extrema actividad, está compuesto de chocolate con leche y almendra, turrón duro almendrado, alimento equilibrado de alto poder energético, miel, chicle con azúcar y pastillas defatigantes.

El acto tuvo lugar con dos meses de antelación sobre la fecha prevista en el contrato, lo que aumentará el tiempo para acabado y pruebas.



Navantia bota el primer **BPE PARA AUSTRALIA**

El Canberra y su gemelo el Adelaide suponen el mayor contrato de exportación hecho hasta hoy por el astillero español

LA factoría de la empresa Navantia en Ferrol fue escenario el día 17 de febrero de la botadura del Canberra. Se trata del primero de los dos buques de proyección estratégica (BPE), similares al Juan Carlos I de la Armada, que la compañía construye para la Real Marina Australiana (RAN). Como en el caso español, estos buques anfibios serán las unidades más grandes de las que nunca haya dispuesto la RAN.

Veinticuatro horas más tarde de la ceremonia de botadura y sobre la misma grada en la que había sido construido el Canberra (la número 3 de la factoría ferrolana), era colocado el primer bloque de construcción de su gemelo, el Adelaide. Según una vieja tradición británica, momentos antes el jefe de la Marina australiana, vicealmirante Russell Crane, había colocado una moneda, en concreto cien dólares de plata, sobre la cuna de

construcción para que quedara soldada en la quilla del buque por la tremenda presión del bloque depositado encima.

El vicealmirante Crane destacaba la importancia de ambos actos, calificándolos como el «principal hito habido hasta el momento en las excelentes relaciones navales existentes hoy entre España y Australia». Así lo manifestaba tras visitar, horas antes de la botadura, el BPE Juan Carlos I, expresamente desplazado desde Rota hasta Ferrol para asistir a las ceremonias. Un buque por el que el AJEMA australiano expresaba su admiración: «Es excelente y me ha impresionado por sus dimensiones y gran capacidad de carga».

POSIBILIDAD DE NUEVOS BUQUES

La relación naval con Australia —un país con unas Fuerzas Armadas muy similares a las españolas en cuanto a tamaño y material que emplean— se inició en 2007 (ver RED n° 234, octubre 2007). A mediados de dicho año y tras celebrar sendos concursos internacionales, el Ministerio de Defensa australiano anunció su decisión de elegir la fragata F-105 española —la F-100 más moderna— como modelo para tres nuevos destructores antiaéreos a construir en el país antípoda con ayuda tecnológica española.

Los dos buques, contruidos al 85 por 100 en España serán trasladados a Australia para su finalización

Pocos días más tarde se conocía igualmente la victoria de la oferta de la compañía Tenix —actualmente BAE Systems Australia— asociada con Navantia, para construir dos buques anfibios de última generación semejantes al BPE español. Dos unidades con las que el Gobierno australiano quiere incrementar su capacidad de despliegue y apoyo de una fuerza de desembarco y soportar operaciones de ayuda humanitaria.

La embajadora australiana en España, Zorica McCarthy, señaló que «Navantia sobresalió en un proceso de licitación abierto e internacional y con una fuerte competencia, adjudicándose este proyecto». La elección del astillero español fue «lógica», comentó McCarthy, «pues se distinguió por ofrecer un diseño ingenio-

ha sido una oportunidad para España de mostrar la fuerza de su industria naval en proyectos de gran envergadura».

En este sentido, el vicealmirante Russell Crane, tras destacar la creciente cooperación entre la RAN y la Armada en aspectos como la formación o el intercambio de personal, señaló que «España puede ser un candidato fuerte para futuras adquisiciones».

Australia tiene entre sus necesidades de nuevos buques, las de doce submarinos, patrulleros oceánicos multipropósito o el reemplazo de fragatas.

VIAJE COMPLEJO

Botado con dos meses de antelación sobre la fecha prevista en el contrato, la construcción del Canberra se inició con

grandes dimensiones del barco y lo mucho que cala cuando penetra en el agua. Su madrina fue Vickye Coates, viuda del contralmirante Nigel Coates, fallecido recientemente y quien fue comandante del anterior buque denominado Canberra de la RAN, según explicaron a la Revista Española de Defensa portavoces de la embajada australiana.

Avanzado aproximadamente en un 65 por 100 de su construcción en el momento de la botadura, uno de los aspectos del buque que más llamó la atención en esta ceremonia era que solo cayera al agua el casco. Sobre su cubierta de vuelo, de más de 200 metros, no estaba la característica «isla» donde van situados el puente de mando o el centro de control de vuelo.

Esta superestructura será elaborada y montada en Williamstown, en el sur de Australia. Allí comenzaron a construirse en noviembre de 2010 los ocho bloques que la formarán —del total de 106 que constituyen todo el barco—; igualmente, también se efectuarán las pruebas finales del buque cuya entrega a la RAN está prevista en diciembre de 2013.

El casco de 231 metros de eslora botado en Ferrol —que por el momento no tienen medios propios de gobierno para navegar— será transportado hasta el astillero de BAE Systems Australia sobre la cubierta de un buque especial semi sumergible, entre julio y agosto de 2012. El viaje, a través del Mediterráneo, el Canal de Suez y el océano Índico, hasta llegar a la Bahía de Melbourne será de 12.500 millas náuticas, un transito que se realizará en 43 días a 12 nudos de velocidad... si la climatología lo permite.

Este mismo periplo deberá ser seguido entre febrero y marzo de 2014 por el Adelaide, que se botará en el verano de 2012. Según Jorge López Novo, ingeniero jefe del Programa de LHD para Australia, las factorías de Navantia en Ferrol y de Fene, ya han construido 60 bloques de este buque que progresivamente serán integrados en la grada. Su entrega a la RAN tendrá lugar en julio de 2015.

A. Florensa

Fotos: Javier Álvarez Laita



BAE Systems Australia, socio de Navantia en este programa, incorporará en Williamstown, Australia, la superestructura o isla a los BPE.

so que aunó, de manera impresionante, múltiples necesidades australianas en un único buque».

La construcción de ambos buques reportará a Navantia 915 millones de euros, que se elevan hasta los 1.200 sumando el diseño y la ingeniería vendida a Australia para construir los tres destructores. «Pero sobre todo —dice la embajadora—, ésta

la ceremonia de corte de chapa el 23 de septiembre de 2008, seguida de la puesta de quilla doce meses más tarde.

La caída a la mar del buque se produjo a las 15,46 horas, en un momento muy preciso para hacerlo coincidir con la máxima pleamar en la ría ferrolana. Una medida necesaria por seguridad para que no pueda chocar con el fondo, dadas las

Luis Cuesta, sobre el Convenio de Defensa con EE.UU.

«Hemos aumentado la seguridad de los vuelos y de la carga»

Segenpol explica una serie de mejoras técnicas en la aplicación del convenio de Defensa con EEUU

LUIS CUESTA CIVIS es desde 2007 el máximo responsable de la Política de Defensa. Con poco más de 40 años, este diplomático de carrera curtido en destinos vinculados con Defensa y Cooperación Internacional, denota una innegable vocación por su trabajo. Se apasiona cuando destaca el momento histórico que está viviendo el mundo árabe y explica el complejo equilibrio que debe mantener la comunidad internacional entre la conveniencia de dejar a los pueblos que diriman su propio destino y evitar una violación sistemática de los derechos humanos. Consciente de los retos e implicaciones que exige un mundo cada vez más globalizado, afirma que España está cumpliendo satisfactoriamente sus compromisos. Resalta que en Afganistán se están manteniendo los objetivos fijados para la progresiva entrega de responsabilidades a las Fuerzas de Seguridad afganas o que en Somalia se han reducido de forma considerable los ataques de los piratas que culminan en secuestro.

—¿Qué mejoras se han introducido en la aplicación del actual convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y EEUU?

—Tanto EEUU como España estamos satisfechos con la manera en que se está aplicando el convenio actual y por ello hemos acordado mutuamente y antes de que terminase, su prórroga por un periodo de al menos un año. Pero antes

«Se están cumpliendo los plazos previstos y el proceso de formación de fuerzas afganas avanza a buen ritmo»

introducimos algunas mejoras en determinados procedimientos y normas de desarrollo. En concreto, lo hicimos en tres áreas técnicas: la de autorizaciones de escalas y sobrevuelos de aeronaves militares; la del almacenamiento de municiones y explosivos en instalaciones de apoyo; y la de protección medioambiental.

En el primero, lo que se ha hecho es acordar unos nuevos procedimientos operativos que otorgan mayor seguridad

a nuestro espacio aéreo al prohibir expresamente repostajes en vuelo sobre territorio nacional (una operación que, por ejemplo, fue la que dio lugar al accidente de Palomares en 1966) y los denominados vuelos en modo visual. Además, hemos establecido un procedimiento específico para aquellos vuelos no contemplados en las autorizaciones generales. La solicitud para autorizar estos vuelos deberá realizarse con una antelación de por lo menos

siete días y tendrá que ir acompañada de un memorando en el que se expliquen detalladamente las circunstancias que motivan el vuelo, el tipo y la cantidad de carga y el

itinerario a seguir.

Respecto al almacenamiento de explosivos y municiones en las instalaciones de apoyo en las bases españolas de Rota y Morón, lo que hemos hecho es establecer un procedimiento para ponerlo en línea con la legislación española y con los compromisos adquiridos por nuestro país en tratados y acuerdos internacionales. Por ejemplo, no se podrán almacenar en estas bases minas anti persona o bombas



El nuevo procedimiento operativo con Estados Unidos prohíbe expresamente los repostajes en el aire y los denominados vuelos en modo visual dentro del espacio aéreo español.

de racimo. Y en lo referente al control y protección medioambiental, se pretende asegurar una gestión acorde con la legislación española y europea. Así, las autoridades norteamericanas deberán especificar las posibles repercusiones para el medio ambiente de cualquier nueva actividad que quieran llevar a cabo en las instalaciones de apoyo de Rota y Morón.

—¿Cómo definiría las actuales relaciones entre los dos países?

—Como excelentes; se basan en la confianza, la lealtad y el respeto mutuo. En estos momentos coincidimos en teatros de operaciones tan exigentes como el

de Afganistán. Solo por destacar un par de datos que reflejan el buen estado de estas relaciones, señalar que en los últimos diez años se han suscrito contratos en materia de Defensa por un valor superior a 6.000 millones de euros. Cada hora tenemos una media de dos operaciones aéreas de aviones estadounidenses sobre territorio español y cada dos días un buque militar norteamericano hace escala o fondea en alguno de nuestros puertos.

Además, los dos países compartimos una gran cantidad de objetivos comunes y tenemos un amplio consenso en temas de especial relevancia.

Muchos de los elementos que España quería ver reflejado en el nuevo concepto estratégico de la OTAN aprobado el pasado noviembre en Lisboa fueron apoyados por EEUU. Por ejemplo, las buenas relaciones entre la OTAN y la UE, la necesidad de tener una relación más constructiva y transparente con Rusia; la importancia de la defensa colectiva, del enfoque global para las operaciones de gestión de crisis; o los partenariados, haciendo hincapié en el Diálogo Mediterráneo o la Iniciativa de Cooperación de Estambul. También y, por supuesto, compartimos un punto de encuentro de particular importancia en las operaciones en el ámbito de OTAN.

—Hablando de operaciones OTAN, según el calendario que se fijó en la Cumbre de Lisboa, este año comenzaría el repliegue de la ISAF. ¿Cómo avanza el proceso de formación de fuerzas y cuerpos de seguridad afganos?

—Actualmente podemos decir que el progreso en la formación de las Fuerzas de Seguridad Afganas es alentador. Los objetivos que se fijaron para octubre del año pasado —134.000 militares y 109.000 policías— se han superado antes de llegar a la fecha límite. A día de hoy, el total de las fuerzas del Ejército ronda los 140.000 efectivos y de los de la policía cerca de los 120.000. Según los objetivos aprobados en la Conferencia de Londres del mes de enero de 2010 y ratificados en la de Kabul del pasado julio, se pretende que para octubre de este año Afganistán disponga de 171.600 efectivos para el Ejército y 134.000 para la policía.

Por el momento, estamos cumpliendo los plazos satisfactoriamente. El proceso de entrenamiento y de formación está funcionando realmente bien.

—¿Y en las áreas concretas con despliegue español?

—Si en algo hemos intensificado el esfuerzo en España es precisamente en eso, en la formación y el entrenamiento. Estamos realizando un destacable esfuerzo aportando cinco Equipos Operativos de Asesoramiento y Enlace (OMLT) y dos Equipos Especiales de Entrenamiento, uno de Artillería de Campaña y el otro de helicópteros MI-17. Además, estamos formando a la policía con instructores de la Guardia Civil. Son los denominados Equipos Policiales de Asesoramiento y en este momento tenemos dos desplegados en Qala-i-Naw y otro en Mazar-e-Sharif. Está previsto que en breve aportemos un tercer equipo policial.

España, por boca del presidente del Gobierno, ha anunciado que nuestro compromiso es firme y que seguiremos allí hasta que los afganos puedan garantizar su propia seguridad. Es decir, los

Conferencia de Seguridad de Munich. ¿Cómo vislumbra el panorama estratégico a corto y medio plazo en el Norte de África y Oriente Próximo?

—Las cosas están cambiando muy deprisa, a un ritmo inimaginable. Por eso buena parte de las perspectivas, de las posibles variables que se analizaron en Munich a finales del mes pasado ya se han visto superadas. Lo que sí quedó de manifiesto en esa Conferencia (cuando se celebró ya se había producido la revolución en Túnez y estaba dando sus primeros pasos la de Egipto) es la innegable realidad de que el mundo árabe está viviendo un momento histórico de cambios profundos alentados por una población descontenta que lucha por la dignidad, la libertad, la democracia y mejores cotas de bienestar. Se trata de un proceso imparables porque han nacido de sus propias sociedades. Y me gustaría resaltar que están promovidos por toda una generación

«Un vecindario formado por estados democráticos y bien gobernados es la mejor garantía para nuestra Defensa»

plazos son orientativos pero los objetivos son irrenunciables. Y, por tanto, nuestra permanencia en Afganistán está en función de que vayamos alcanzando los objetivos que entre todos los aliados nos hemos marcado. En la Cumbre de Lisboa se definió el calendario del principio del fin de la misión en Afganistán, el inicio el proceso de transición. Esperamos que a lo largo del 2011 se pueda realizar la transición en Herat, donde dirigimos la base de apoyo avanzado y gestionamos el aeropuerto, y que a lo largo del 2012 se haga en la provincia de Badghis, donde está el Equipo Provincial de Reconstrucción (PRT). Quiero insistir en que cuando esto ocurra, no significa que se produzca la retirada automática de Afganistán, sino que parte del esfuerzo que liberemos se reinvertirá en adiestramiento, entrenamiento y asistencia técnica a las fuerzas de seguridad afganas.

—Estamos en un momento apasionante de cambios en el mundo árabe, uno de los temas estrella de la reciente

de jóvenes y de profesionales que aspiran a un mundo mejor; no son movimientos ideológicos o religiosos.

España apoya estas iniciativas porque creemos firmemente que el mismo grado de prosperidad y de libertad que gozan los españoles es el que deben tener el resto de los países del mundo, y sobre todo, aquellos de nuestro entorno. Me gustaría destacar el papel que las Fuerzas Armadas han tenido en Túnez y en Egipto en esos procesos de transición, con un respeto notable hacia la voluntad popular y manteniendo en todo momento su función institucional. Yo creo que un vecindario formado por estados democráticos y bien gobernados es la mejor garantía para nuestra Defensa.

—Pero la gran cuestión es ¿qué debe hacer España y el resto de la comunidad internacional si, como ocurre en Libia, esa transición no es pacífica?

—En primer lugar, existen elementos de presión política para que estos regímenes garanticen en todo momento

los derechos básicos de sus ciudadanos (como las sanciones que este momento ha decretado la ONU contra Gadafi) y dos, los organismos internacionales y más concretamente la UE disponen de medidas para apoyar o facilitar que estos países adopten las reformas necesarias. Pero, manteniendo el difícil equilibrio entre la defensa de los derechos humanos y las sanciones cuando se violen de manera sistemática, creo que tenemos que dejar que sean ellos los que asuman el protagonismo de su propio futuro

—En relación con el mundo árabe, España lidera la misión de la ONU en Líbano. ¿Se verá de alguna manera afectada esta misión ante la nueva situación en la zona?

—Hay que matizar que Líbano tiene una idiosincrasia diferente a la del resto de los países de su entorno. Su sistema político da cobertura dentro de la esfera de poder a las numerosas confesiones religiosas que existen en el país, lo que aglutina a la mayoría del pueblo, sin excluir a nadie. Es





Destaca la importancia de que sean las sociedades quienes reclaman cambios en el mundo árabe.

verdad que vive una situación de inestabilidad, pero es una inestabilidad política. En el sur, en la zona de despliegue de la ONU, se vive cierta calma dentro de las particularidades propias de esa zona. En este momento hay un primer ministro designado, Najib Mikati, que está en proceso de formar Gobierno y esperamos que mantenga sus compromisos internacionales. Entre ellos, el de seguir colaborando con el Tribunal Especial para Líbano para que este organismo, dependiente de la ONU, pueda llegar al final de sus investigaciones y depurar todas las responsabilidades que procedan en cuanto al asesinato del primer ministro (Hariri) y de los demás asesinatos políticos que se han producido en Líbano.

— Y respecto a *Atalanta*, ¿Cómo valora el desarrollo de esta misión?

— No hay que perder de vista los datos, de dónde veníamos y dónde estamos en

este momento. Se ha producido una disminución a la tercera parte en el número de ataques piratas que acaban en secuestro; y se han neutralizado un número muy importante de grupos de asalto pirata de esquifes y de barcos nodriza. Pero debemos ser consciente de que desde *Atalanta* estamos luchando en el mar contra las consecuencias de un problema que está en tierra.

«En *Atalanta* estamos luchando en el mar contra las consecuencias de un problema que está en tierra»

Hay que mirar el problema desde su raíz y por ello, la UE está trabajando en otros aspectos complementarios y necesarios. En la vertiente militar, tenemos también la operación EUTM-Somalia, creada el pasado año con la misión de entrenar y formar a una fuerza de seguridad somalí que ayude al Gobierno de Mogadiscio a controlar su

propia seguridad. Y en la política, la puesta en marcha de una misión de refuerzo de las capacidades marítimas regionales para dar asesoramiento, asistencia técnica y entrenamiento a las guardias costeras de los países de la región (Somalia fundamentalmente y Yibuti o Yemen). En este punto, España cree que sería también conveniente incluir a otros estados de África Oriental

como Seychelles, Tanzania, Kenia o Mozambique. Y, en segundo lugar, mejorar el marco legal para el enjuiciamiento y el encarcelamiento de los piratas. A corto plazo, lo que vamos a hacer es llegar a acuerdos con otros países de la región para poder trans-

ferir a los piratas; y a medio plazo, mejorar la infraestructura judicial y penitenciaria de Somalia en zonas como Samalilandia o Putlandia y quizás crear un tribunal somalí en algún país de la región, posiblemente Tanzania, para juzgar a los piratas.

Rosa Ruiz
Fotos: Pepe Díaz

A comienzos de 2011, la historia, entendida como el progreso de la humanidad hacia mayores cotas de libertad y justicia, se puso súbitamente a galopar en el mundo árabe, ese conjunto de pueblos con una fuerte identidad común que se extiende desde el Atlántico al Golfo Pérsico. Todo comenzó con el suicidio a lo bonzo, el 17 de diciembre de 2010, de un universitario tunecino llamado Mohamed Buazizi, que protestaba de modo tan dramático por el hecho de que la policía le hubiera arrebatado el carrito de frutas y verduras con el que intentaba ganarse la vida. La chispa de esta inmolación prendió de inmediato en un secarral de despotismo, corrupción y desigualdad social común a la mayoría de los países árabes. En menos de un mes, la revolución popular ya había derrocado al presidente tunecino Ben Ali. Saltó de inmediato a Egipto y, en menos de tres semanas, terminó con el presidente Mubarak. A finales de febrero, era el brutal y estrafalario caudillo libio Gadafi el que luchaba a sangre y fuego por mantenerse en el poder. Entretanto, Marruecos, Argelia, Jordania, Yemen, Bahrein y otros países registraban intensas manifestaciones ciudadanas a favor del cambio.

Estos acontecimientos fueron considerados muy pronto como los de mayor calado geopolítico mundial desde la caída del muro de Berlín y el derrumbamiento del imperio soviético en 1989. No sólo estaban transformando una región habitada por más de 200 millones de personas, fronteriza con Europa y de la que ésta obtiene buena parte de sus recursos energéticos. También estaban destruyendo una anquilosada visión de occidente sobre esa zona y sus habitantes. Desde numerosos sectores de la opinión pública europea y estadounidense surgieron voces exigiendo un cambio radical del tipo de relaciones sostenidas hasta entonces con el mundo árabe. Criticaban el vergonzoso apoyo ofrecido hasta entonces a las autocracias del norte de África y Oriente Próximo, e instaban a un urgente y decidido compromiso con las fuerzas reformistas democráticas que emergían en toda esa zona. Aún no había terminado el mes de febrero y ya un político europeo, la ministra de Exteriores francesa Michelle Alliot-Marie, pagaba con su cese la excesiva complacencia con alguno de los dictadores cla-



Conceptos como democracia para
de liderazgo, cauces políticos para
política occidental están car

Los siete p REVOLUCI

Jóvenes libios muestran su triunfo sobre las fuerzas de Gadafi el pasado 28 de febrero en la ciudad de Bengasa.



Trigo Peling/EFE

gmática, juventud con capacidad el Islam o el cuestionamiento a la caracterizando la ola de cambios

ilares de la ÓN ÁRABE

Javier Valenzuela (*)

morosamente puestos en cuestión por sus propios pueblos. «No hay ninguna razón, excepto nuestra pereza e ignorancia, para llamarlos inescrutable o dejarlos sin comprender», escribió, aludiendo a los árabes, el aventurero británico T. E. Lawrence en su libro *Los siete pilares de la sabiduría*. Siguiendo a Lawrence, podríamos sintetizar en siete los elementos básicos de esta aceleración de la historia.

■ ES UNA REVOLUCIÓN

La carestía o la subida del precio de tal o cual bien básico, una impopular medida gubernamental o una controvertida decisión judicial pueden suscitar «protestas» en cualquier parte del mundo. Así había sucedido también en el pasado en algunos países árabes. Ahora bien, cuando estas «protestas» no se detienen ni con la represión, por feroz que sea, ni tan siquiera con ninguna concesión del poder, cuando, por el contrario, exigen la caída inmediata del régimen gobernante y su sustitución por un nuevo orden político, tenemos que hablar de «revolución».

Demasiado obsesionados por el papel de los bolcheviques de Lenin en 1917, no faltaron quienes, ante los movimientos populares en Túnez, Egipto y Libia, se preguntaran si es posible hablar de «revolución» sin que haya un partido y un dirigente que la lideren. El francés Edwy Plenel, en *Mediapart*, dio el 2 de febrero una excelente respuesta a este interrogante: «Una verdadera revolución no es el golpe de fuerza de alguna autoproclamada vanguardia: se desarrolla y se inventa al modo de una apuesta pascaliana, sin otra garantía que la esperanza».

En efecto, más que con organizaciones o personalidades, una revolución tiene que ver con ideas, es la encarnación de determinadas ideas en un movimiento popular incontenible. Los franceses saben de esto: su república es la bizneta de la revolución de 1789 y de sus ideas de libertad, fraternidad e igualdad. Por eso el arabista Henry Laurens, en *Le Nouvel Observateur* del 3 de febrero, recordó: «Las revoluciones crean sus propios cuadros, los que destruyeron la Bastilla ignoraban que estaban desencadenando la Revolución Francesa». Y el filósofo Glucksmann, en *El País* del 8 de febrero, acogió los sucesos de Túnez y Egipto con la «simpatía» rayana en «el entusiasmo» con que Kant acogió la Revolución Francesa.

■ ES UNA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA

Los cientos de miles de manifestantes que se jugaron la vida contra Ben Ali y Mubarak, al igual que los que luego se enfrentaron a Gadafi, dejaron claro desde el primer minuto que luchaban por la libertad, la dignidad y la justicia, por la sustitución en sus respectivos países de la autocracia por la democracia. «Las revueltas de Túnez y Egipto beben de la Revolución Francesa y no de la iraní», afirmó Rosa Meneses en su análisis de *El Mundo* del 7 de febrero. «Estas sociedades», añadió, «han demostrado estar más cerca de nosotros de lo que pensábamos». Sólo desde una visión cercana al racismo podía acogerse con extrañeza el hecho de que los manifestantes norteafricanos compartieran nuestros mismos anhelos, se sumaran combativamente a la gran corriente histórica surgida del *Siglo de las Luces* y expresada por Thomas Jefferson al redactar la *Declaración de Independencia* de Estados Unidos: todos los seres humanos nacen iguales y con los mismos e inalienables derechos, entre ellos «la vida, la libertad y la búsqueda de la felicidad».

Tunecinos, egipcios, libios, argelinos, marroquíes y otros árabes daban una clase magistral a un occidente democrático que parecía haberse olvidado de que sus principios y valores fundacionales son universales. Una inmensa lección de claridad de ideas, valentía y tenacidad que el mundo contempló en vivo y en directo durante las casi tres semanas que duró la pacífica concentración de egipcios en la plaza cairota de Tahrir. Allí hubo hombres y mujeres, cristianos y musulmanes, jóvenes y maduros, creyentes y agnósticos, liberales y socialdemócratas, unidos por un deseo: que el régimen autocrático de Mubarak cediera el paso a la democracia en el Valle del Nilo.

Una revolución, por supuesto, puede fracasar. Incluso en el caso de triunfar puede orientarse en uno y otro sentido no sólo en función de las circunstancias internas sino también de las fuerzas externas. En ese sentido, numerosos analistas, como Roger Cohen en el *International Herald Tribune* del 8 de febrero, instaban a Estados Unidos y la Unión Europea a adoptar una actitud decidida a favor del cambio democrático en el mundo árabe, como la que adoptaron hace veinte años con ocasión del colapso del imperio sovié-



tico. Semejante actitud, señalaban, podía ser decisiva a la hora de inclinar definitivamente la balanza en el sentido democrático deseado por los manifestantes.

■ LA JUVENTUD ES EL ACTUAL MOTOR DE LA HISTORIA

Para una revolución, decían los clásicos, son precisas condiciones objetivas y subjetivas. Éstas se daban a comienzos de 2011 en el mundo árabe. La principal: entre la mitad y las dos terceras partes de los habitantes de los países árabes tienen menos de 30 años. Es la consecuencia de una explosión demográfica que ha llegado a esta región con algunas décadas de retraso respecto a Estados Unidos y Europa. En buena parte, estos jóvenes ya viven en ciudades y tienen estudios primarios, secundarios y hasta universitarios. Es una savia nueva que está harta de apreturas vitales y tiene los instrumentos tecnológicos necesarios (televisión por satélite,

teléfonos móviles e Internet) para saber cómo se vive en los países del norte, para romper el aislamiento individual y comunicarse entre sí, para compartir masivamente objetivos a través de redes sociales como *Facebook* y *Twitter*, y organizarse en el momento de salir a la calle.

Cuando estallaron las revueltas, la juventud del mundo árabe contrastaba espectacularmente con la avanzada edad, y aún más con la larga permanencia en el poder, de autócratas como Ben Ali, Mubarak, Gadafi o Buteflika. Es muy relevante que las consignas de los jóvenes que tomaron la iniciativa a partir de las redes sociales no fueran las habituales en el mundo árabe en las últimas décadas: contra el imperialismo occidental e Israel. Esos temas ni aparecían en sus convocatorias. Los nuevos lemas expresaban la negativa de la juventud urbana árabe a vivir en el falso dilema entre autocracia y teocracia en el que querían encerrarlos sus



Stinger/EFE

Manifestantes egipcios estrechan la mano de un soldado en la plaza Tahrir el pasado 11 de febrero durante las celebraciones tras la renuncia del presidente Hosni Mubarak.

regímenes, con la penosa complicidad de los poderes occidentales. En plena crisis económica, volvían a situar en el primer plano de la política internacional la lucha contra las dictaduras y por la democracia. Algo que no ocurría a tal escala desde 1989. La ciberjuventud es hoy la vanguardia de los profesionales y las clases medias del mundo árabe, por pequeños que aún sean estos sectores en relación a Occidente, y no se alimenta en absoluto de las viejas utopías autoritarias nacionalistas o islamistas.

■ POSIBLE DECLIVE DEL ISLAMISMO POLÍTICO

La vida es móvil y los análisis deben ser actualizados constantemente. El islamismo político parece estar en reflujo en el mundo árabe; la marea teocrática iniciada en los setenta y ochenta del pasado

siglo con la revolución iraní de Jomeini y el asesinato del presidente egipcio Sadat va perdiendo vigor. Aún está ahí, sin duda, pero ya no es la única alternativa a la autocracia con predicamento entre las masas árabes. En muchos casos ni tan siquiera es la primera.

La ciberjuventud no se alimenta de las viejas utopías autoritarias nacionalistas o islamistas

Si el islamismo político subió en los ochenta y noventa del pasado siglo fue porque, tras el derrumbe del panarabismo laico e izquierdista de Nasser en la *Guerra de los Seis Días*, se convirtió en muchos países árabes en la única alternativa ideológica y organizativa a las autocracias locales y al doble rasero occidental. Pero el tiempo ha ido pasando y el Irán de los

ayatolás y la Arabia Saudí wahabista han probado ser ejemplos demasiado atractivos para los pueblos árabes. Le pasó lo mismo a la Unión Soviética a partir de un determinado momento: dejó de ser vista como una alternativa prometedora por la mayoría de los trabajadores del mundo.

Los acontecimientos de 2011 tienen poco que ver con Teherán-1979 y mucho con Berlín-1989. Ésta no es la revolución de los islamistas. En Túnez y Egipto han seguido a la ciberjuventud por odio a esos autócratas que, con la complacencia de occidente, tanto les habían machacado, y aspirando a tener un lugar al sol en futuros Estados de derecho. Pero sus dirigentes, como el tunecino Ganuchi, han reiterado que su modelo no es el Irán teocrático jomeinista, sino la Turquía democrática que aspira a insertarse en la Unión Europea y que hoy es gobernada por un partido islamista moderado como el AKP de Erdogan. Más claro, agua.

¿Debía el miedo a los islamistas condicionar la actitud occidental? En *La Vanguardia* del 7 de febrero, Xavier Antich tildó de «colonialista» la visión que pretende negar a los árabes la posibilidad de acceder a la democracia sólo porque cabe la posibilidad de que los islamistas ganen las elecciones. Tal vez haya llegado el momento de que Occidente asuma sin mayores angustias la posibilidad de que, en algunos países árabes, partidos islamistas contrarios a la violencia y respetuosos del marco democrático obtengan buenos resultados electorales. Lo explicaba así Plenel en *Mediapart*: «¿Por qué, en la transición democrática del mundo árabe, no puede haber un lugar para familias políticas que se reclaman de la religión dominante, tal como fue el caso, y sigue

siéndolo, de los demócratas cristianos en Europa?». Y continuaba: «A comienzos de los años 1980, ¿había que desear la represión del sindicato *Solidaridad* en Polonia porque grandes ce-

remonias católicas se celebraban bajo su égida en los astilleros de Gdansk? ¿Había que desear el mantenimiento del dominio soviético sobre Europa del Este porque su hundimiento amenazaba con liberar fuerzas conservadoras, reaccionarias o religiosas, como así ocurrió?»

Una nota a pie de página sobre los yihadistas: como escribió el islamólogo



Mohamed Messaoui/EEF

Ciudadanos egipcios que huyen de Libia hacen cola para subir a un autobús en el paso fronterizo con Túnez de Ras el Jedir.

Olivier Roy en *El País* del 5 de febrero, es francamente significativo que ahora actúen desde el Sahel, esto es, desde las zonas más desérticas, menos pobladas, más inhóspitas del norte de África. ¿No prueba ello que no son demasiado bien acogidos en las ciudades? Que los desiertos y los Estados fallidos sean los últimos refugios de los yihadistas nos da una magnífica pista a los demócratas sobre cómo proseguir el combate.

■ LA CADUCIDAD DE LA REALPOLITIK EUROPEA

El estallido de la revolución árabe fue acogido con sorpresa y hasta temor por determinados sectores del *establishment* occidental: los halcones de Israel, los partidarios europeos de una *realpolitik* caduca y los sofistas de la geoestrategia. Estos sentimientos se transformaron luego en la expresión de un escepticismo justificador de la pasividad a la hora de apoyar a los demócratas.

Solo el presidente estadounidense Barak Obama, con titubeos y contradic-

ciones, sorteando incluso zancadillas de su propia Administración, pareció comprender desde el primer momento lo que ocurría en el mundo árabe e intentó situarse en el lado correcto de la historia.

En general, la política oficial europea hacia los países norteafricanos de los últimos lustros ha hecho la vista gorda ante las violaciones de los derechos humanos y las corrupciones de los regímenes con tal de que garantizaran el

En Túnez y Egipto las Fuerzas Armadas han actuado como decisivo factor de progreso

suministro de gas y petróleo —los que lo tienen como Libia y Argelia—, controlaran los flujos migratorios y machacaran a los islamistas.

Semejante *realpolitik* no sólo era un crimen, el de su flagrante contradicción con los principios y valores de la Europa contemporánea, sino también un error: el inmovilismo de los regímenes norteafricanos, su enroque en el auto-

ritarismo y la cleptocracia, no hacían sino incrementar la frustración de sus pueblos, alimentando tanto las pulsiones migratorias como el extremismo político. En el arranque de 2011, el mantenimiento de esa política revelaba una pereza intelectual muy peligrosa en un mundo que ha constatado ser tan rápidamente cambiante.

La diplomacia europea no había hecho los deberes, no se había enterado aún de que el principal protagonista del mundo árabe ya no eran los islamistas, sino los jóvenes, esos más de cien millones de jóvenes que han ido construyendo un nuevo panarabismo, en el que la

televisión e Internet ocupan el lugar de *Radio El Cairo* en tiempos de Nasser, y en el que las ideas de libertad, dignidad y justicia reemplazan a las banderas socialistas y anti-imperialistas reinante en el nasserismo.

Un apunte adicional: en Túnez y Egipto las Fuerzas Armadas han actuado como decisivo factor de progreso. Se han negado a disparar contra

sus pueblos, han forzado la salida de los dictadores y han prometido ser garantes de la transición a la democracia. No debiera ser tan sorprendente: las Fuerzas Armadas, con su Revolución de los Claveles de abril de 1974, ya fueron decisivas en el alumbramiento del Portugal democrático.

■ SE DERRUMBAN PREJUICIOS IDEOLÓGICOS

Esta revolución arrambla con muchos estereotipos occidentales, como ese que afirma que lo árabe y lo musulmán son intrínsecos y fatalmente incompatibles con la democracia. Resulta asombroso que algunos europeos que se dicen ilustrados compartan con el mismísimo Bin Laden el dogma de esa incompatibilidad. Una estupidez semejante aseguraba que la democracia nunca arraigaría en países católicos y latinos como España, Portugal, Chile o Argentina.

■ SÓLO LA DEMOCRACIA GARANTIZA LA ESTABILIDAD Y LA SEGURIDAD

Que Túnez, Egipto y los demás países árabes del norte de África y Oriente Próximo terminen convirtiéndose en democracias sería un hecho venturoso no solo para la libertad, sino también para la estabilidad y la seguridad en toda la cuenca mediterránea. Como ha probado ostensiblemente la triste experiencia final de los Ben Ali, Mubarak y Muamar el Gadafi, los déspotas no garantizan ni una ni otra cosa, son pan para hoy y hambre para mañana.

Los autócratas son bomberos pirómanos en relación al islamismo político. En los últimos lustros, su autoritarismo y su corrupción han sido los grandes argumentos de los propagandistas de los partidos de Dios. Su incapacidad para

ofrecer nada a la juventud era lo que la convertía en una cantera de reclutamiento potencial para los «barbudos». Y lo mismo puede decirse respecto a la inmigración. Europa apoyaba a estos regímenes para que pusieran barreras que impidieran o dificultaran la travesía

en los combates contra el terrorismo y la delincuencia organizada, a la hora de hacer frente a las catástrofes naturales. En consecuencia, Europa debe hacer un auténtico giro copernicano en su estrategia para la cuenca mediterránea, debe apostar sin ambages por la democracia.

Para empezar, hay que dar la voz y la palabra, el principal protagonismo, a los reformistas y demócratas del Magreb, el valle del Nilo y Oriente Próximo. Hay que comprometerse a calzón quitado con las transiciones democráticas en los países que ya las han iniciado y hay que ponerse al lado de los combatientes por la libertad en los restantes. En cuanto al marco de las relaciones con los países del sur y el este del Mediterráneo en este siglo XXI, la fórmula no es tan complicada: de ahora en adelante, cualquier ayuda, cualquier acuerdo, cualquier negocio con esos países tiene que estar intrínsecamente vinculada a progresos reales en el camino hacia la democracia, los derechos humanos, la igualdad de la mujer y la corrección de las desigualdades sociales.

Como en Estados Unidos en 1776, en Francia en 1789, en Berlín en 1989, los árabes se han alzado para reivindicar su condición de ciudadanos. Rechazan esa mirada que quiere verlos como una masa amorfa y marcada fatalmente por la religión. Desean que su dignidad de individuos que deciden democráticamente las reglas de juego comunes y el nombre de sus gobernantes

sea reconocida por sus propios Estados y también por la comunidad internacional. Y van muy de prisa: los europeos no deberíamos tardar mucho en comprenderles y adoptar una nueva política.

(*) Periodista y escritor. Trabaja en el diario *El País*, del que ha sido corresponsal en Beirut, Rabat, París y Washington.

Su último libro publicado, *«De Tánger al Nilo. Crónica del norte de África»*.



Un engalonado Gadafi durante la conmemoración en septiembre de 2010 del 41 aniversario de su llegada al poder.

clandestina del Mediterráneo. Pero era su incapacidad para generar riqueza suficiente y, sobre todo, para distribuirla con un mínimo de equidad, lo que constituía una fuente permanente de creación de candidatos a la inmigración. Si hay una lección primordial a sacar del período transcurrido desde 1945, ésta es que no hay guerras entre democracias. Aún más, las democracias se ayudan entre sí frente a las crisis económicas,

TRAS LAS pistas de una chaqueta

El retrato de Francisco Rovira resurge de los almacenes de El Prado para viajar a una exposición en Figueras

EN 1889 la duquesa viuda de Pas-trana donó al Museo del Prado un cuadro de su pariente el duque del Infantado Pedro Alcántara Álvarez de Toledo y Salm Salm.

La pinacoteca inventarió la obra con el número 968 de ese año y quedó registrada como un retrato del noble, militar y diplomático español, probablemente, por su procedencia y leyenda inscrita al pie del lienzo: «Al excmo. Duque del Infantado. Dedicado Juan Rovira y Formosa». Por análoga razón, se atribuyó la obra al pintor Rovira.

Más de un siglo después, la afición y el interés de un especialista en temas militares y colaborador del Ministerio de Defensa, Luis Sorando, han descubierto la verdadera identidad de este cuadro.

UN ASUNTO DE UNIFORMES

«En uno de los catálogos que El Prado elabora para divulgar y localizar los fondos que conserva en sus depósitos o tiene cedidos a otras entidades, encontré un retrato del XIII duque del Infantado, atribuido a Juan Rovira», explica.

La obra llamó la atención de Luis Sorando porque la chaqueta negra que vestía no correspondía con su pertenencia a

la Guardia Real. Ante ese hecho, decidió contrastar si era él. Y no, no lo era.

Sorando, que había reconocido el plano que porta en su mano el retratado y la fortaleza pintada a su espalda como el Castillo de San Fernando de Figueras, Gerona, comenzó su indagación.

ERA EL MOSSÈN-BRIGADIER

El retratado resultó ser Francisco Rovira, héroe de la Guerra de la Independencia en Cataluña y promotor de uno de los golpes más sorprendentes del conflicto: la liberación de la plaza figuerense, que ha pasado a la Historia como *La Rovirada*.

Tal acción cumple este abril su bicentenario y Defensa prepara para la efeméride la exposición *La guerra de Mossèn Rovira. La sorpresa de Figueras (1811)*, que abrirá sus puertas del 8 del citado mes al 12 de junio en el castillo gerundense, indica su comisario, Germán Segura, de la Subdirección General de Patrimonio Histórico-Artístico del Ministerio.

El personaje central de la muestra es el propio Rovira: doctor en Teología, sacerdote o *mossèn* (en catalán), patriota en armas —guerrillero y líder de somatenes— y brigadier del Ejército. Y su pieza principal: el desempolvado retrato.



La tela, la pintura y el marco se han restaurado en los talleres de la pinacoteca.

Como ya hizo en 2010 con dos lienzos que protagonizaron la exposición *Álvarez de Castro y su tiempo* (RED 263), la pinacoteca ha cedido la obra para la ocasión. Y, al igual que entonces, para que luzca perfecto, el cuadro ha sido restaurado.

De la recuperación de la tela, se ha encargado la restauradora Iría Vilela. El principal problema con el que se ha encontrado ha sido consolidar el lienzo, «posiblemente de algodón por cómo se comporta y, por ello, muy sensible a la humedad», explica la experta. «Ha sido

Del púlpito a las armas, y al púlpito

FRANCISCO Rovira y Salas nació el 7 de marzo de 1764 en el municipio gerundense de San Miguel de Campomayor en el seno de una familia de campesinos acomodados. Estudió Teología en la Universidad de Cervera (Lérida), donde se doctoró en 1792.

Algunos autores —explica el comisario de la exposición Germán Segura— apuntan que podría haber sido capitán de migueletes (unidades de voluntarios de la Corona de Aragón), aunque no se han encontrado documentos que lo corroboren.

Sí hay constancia, sin embargo, de que fue ordenado sacerdote en 1797 y, que en el momento de estallar la Guerra de la Independencia, dependía del monasterio de San Esteban de Bañolas, cerca de su municipio natal.

Con la invasión de los franceses, el 13 de junio de 1808, *mossèn* Rovira compartió una incendiaria homilía con sus conciudadanos, a los que exhortó a «defender la independencia de la patria». Se convirtió así en uno de los catalizadores de la sublevación antinapoleónica en la provincia de Gerona.

Sus hábitos no le impidieron ponerse al frente de un grupo de voluntarios que mantuvo en jaque a las tropas imperiales que entraban por La Junquera rumbo a Barcelona.

A finales del año 1808 y por orden del comandante de la vanguardia del Ejército de Cataluña, el general Álvarez de Castro, el recién nombrado coronel Rovira reunió a los paisanos expulsados de sus hogares en el municipio de gerundense de Rosas y sus alrededores después de que las



la labor más laboriosa y delicada, y ha habido que insertar hilos para reparar la rotura de la parte inferior del cuadro, donde figura la dedicatoria».

Antes de devolverlo a su bastidor, se ha tenido que reforzar con un reentelado flotante de algodón. Consolidada la tela, se ha trabajado en su limpieza y estucado. Después, en la reintegración de la pintura y en el barnizado de la obra. También se ha restaurado el marco —el mismo con el que lo donó la duquesa viuda de Pastrana—, indica la restauradora.

SE HA DESCUBIERTO QUE ...

El retrato ha servido para recordar a los expatriados del Ampurdán, unidad «poco conocida por su escasa vida», señala Luis Sorando, creada por Rovira con civiles de Rosas (Gerona) y su entorno.

Sin precisar la fecha de su creación, se puede decir la que la pintura es posterior a la toma de San Fernando. La principal prueba es el uniforme: el militar viste de brigadier y no de coronel, empleo que desempeñaba hasta entonces.

Rovira recibió el ascenso en Cádiz, a donde viajó tras la conquista del castillo con la misión de conseguir dinero para la guerra en Cataluña, explica Segura.

En la capital gaditana *mossèn* coincidió con el duque del Infantado y Juan Rovira. El primero dirigía la captación de fondos para la campaña catalana y el segundo trabaja en ella, señala el coordinador de la muestra, Enrique Sanz. Esa campaña los reunió y el cuadro los unió para la posteridad. «Parece que la pintura fue un presente de Juan Rovira al noble, ya que se preveía que él liderara el Ejército catalán. No se sabe, si era para pedir un favor o en señal de agradecimiento», apunta Sanz.

Esther P. Martínez

Fotos: Hélène Giquel

tropas imperiales tomaran la población rosense. Todos ellos formaron el batallón de Expatriados del Ampurdán.

Al año siguiente, al frente de los somatenes —unidades de civiles en armas— de la citada comarca Rovira colaboró en la defensa de Gerona durante su último sitio.

Tras la caída de la ciudad en manos galas, *mossèn* y su entorno urdieron un plan para recuperar el castillo de Figueras. La fortaleza gerundense era el principal depósito de aprovisionamiento del ejército de Napoleón en la zona y el cuartel general del general François-Gilles Guillot, jefe del primer distrito de la Alta Cataluña. Su guarnición rondaba los 1.300 hombres.

Después de algún aplazamiento, la acción se realizó según lo planeado y en colaboración con los figuerenses que servían en el castillo y se hicieron

con la llave de su acceso principal. La noche del 9 al 10 de abril, con una copia de la misma, los hombres de Rovira ganaron por sorpresa la plaza.

La acción recibió el nombre de *La Rovirada* en honor a su promotor. Así ha pasado a la Historia y al acervo lingüístico local como sinónimo de locura o algo imposible —o casi—, comenta Germán Segura.

A continuación, Rovira viajó a Cádiz en busca de dinero para seguir la guerra, tras lo que regresó a Cataluña como general de brigada (o brigadier) para hacerse cargo del Regimiento de línea San Fernando.

Después de la Guerra, *mossèn* colgó las armas y volvió a vestir los hábitos. Fue capiscol —antiguamente responsable del gobierno del canto en el coro en las catedrales— de la seo de Vic y arcediano —cargo principal— de la de Valencia. Pasó sus últimos años en Madrid, donde falleció en 1820.



LA CIUDADELA de Jaca

Monumento histórico artístico, premio Europa *Nostra* y sede del Museo de Miniaturas Militares

CONSTRUIDA como parte de la línea de defensa frente a Francia en 1592, la ciudadela sirvió de protección a las tropas del ejército napoleónico (1814); proyectada para de la seguridad de los aragoneses, levantó suspicacias entre ellos. Felipe II fue su impulsor y como tal, el escudo del monarca en cuyos dominios no se ponía el sol preside la entrada, sin embargo, la estatua erigida hoy en el patio de armas data a penas de unas décadas atrás.

Éstas son algunas de las peculiaridades que guarda en sus muros la ciudadela de Jaca (www.ciudadeladejaca.es), bautizada como Castillo de San Pedro y que hoy es parte de la ruta monumental que el ayuntamiento ofrece en su web (www.jaca.es).

La fortaleza está junto al casco histórico, en pleno centro de la ciudad oscense, pero en el siglo XVI quedaba fuera de sus murallas. Para su construcción se compraron terrenos en el barrio nuevo o Burnao. Entre ellos, posiblemente, los que ocupó la iglesia románica de Santa María del Burnao, de la que se cree procede la pila bautismal de igual estilo que conserva el templo de la plaza, dedicado a San Pedro, explica el gestor cultural del castillo, Diego Fernández.

La ciudadela se proyectó integrada en el nuevo sistema defensivo de Aragón, en el marco de las guerras de religión que asolaron la Europa del XVI. Y en especial, a causa del conflicto bilateral entre España y Francia que, en ese momento, se agravó



Fachada principal a la izquierda. Arriba, patio de la casa del comandante de la plaza. Derecha, cámara de expansión entre la muralla exterior y los polvorines. Abajo, sepulcro del primer maestre de campo del castillo, Juan Velasco.



por la defensa de los derechos sucesorios de la infanta Isabel Clara Eugenia —hija de Felipe II—, al trono galo tras la muerte de Enrique III (1574-1589).

La candidatura hispana finalmente no prosperó. La corona francesa recayó en el aspirante hugonote Enrique de Borbón, que se convirtió al catolicismo e hizo famosa la frase de «París bien vale una misa». Y la paz llegó en 1598 con el tratado de Vervins.

ANTONIO PÉREZ Y LOS FUEROS

Entre tanto, en 1591, Felipe II se había granjeado el resquemor de los aragoneses, orgullosos de sus fueros, cuando mandó prender a su ex secretario y convicto fugado Antonio Pérez más allá de la protección que le brindaban las leyes de Aragón en sus dominios.

Pérez, protegido por esa normativa, logró alcanzar Francia. Sin embargo, el justicia mayor del reino pirenaico Juan de Lanuza corrió peor suerte y fue ajusticiado en Zaragoza por dar cobijo al reo, lo que incrementó la desconfianza de la población local hacia el monarca.

Y fue en este contexto, en el que comenzaron las obras del Castillo de San Pedro. Además, cabría añadir que en la detención de Lanuza se vieron envueltos el maestre de campo encargado de organizar la defensa de la zona frente a Francia, Alonso de Vargas, y el primer titular de la ciudadela, Juan de Velasco, cuyo sepulcro fue hallado bajo el altar durante unos trabajos de rehabilitación en la iglesia del castillo, comenta Diego Fernández.

El propio Vargas propuso a Felipe II para la planificación de la ciudadela al italiano Tiburcio Spanochi, uno de los mejores ingenieros militares de la época al servicio de la Monarquía hispánica y hombre de confianza del primero.

Spanochi usó el modelo poligonal o de traza italiana, ya que fue en la península Itálica donde primero surgieron estos fuertes renacentistas. Y lo hicieron ante los avances de la artillería, cada vez más potente y precisa.

Según este estilo, para evitar ofrecer blancos fáciles, las fortificaciones bajaron sus muros y torres respecto a las medievales. «Se podría decir que se integraron en el medio», apunta Fernández, mantuvieron sus fosos con o sin agua —como



en Jaca— y avanzaron sus defensas para dificultar la aproximación enemiga.

Los cinco baluartes del castillo —Santa Bárbara, España, San Francisco, Santa Orosia y San Pedro— cumplen esa función, igual que las dos casamatas (para el emplazamiento de artillería y tiradores) construidas en cada uno de ellos.

Todos los baluartes son iguales salvo el homónimo del apóstol, dedicado en su origen a la patrona de la ciudad: la princesa

maron Jaca y su plaza en 22 de marzo de 1809, comenta Fernández.

En 1813, la noche del 4 al 5 de diciembre tropas españolas lideradas por el teniente coronel Marcelino Oraá recuperaron la ciudad e iniciaron el sitio al castillo, que finalizó el 17 de febrero.

PROTEGIÓ AL “ENEMIGO”

Durante el asedio, el tabique protegió a los soldados imperiales del fuego de los españoles, que se habían situado en las vecinas murallas del municipio.

Tras la rendición gala, se capturaron 54 piezas de artillería montadas y otras 17 sin montar, pero

los oficiales pudieron conservar sus sables, así como sus pertenencias. También el resto de los ocupantes del castillo pudieron llevarse sus enseres, además de víveres para dos jornadas.

La caballería primó en este desenlace que también dejó para la posteridad algunas galerías de mina excavadas por los zapadores de Oraá, y que alimentaron

Fue modelo de plaza fuerte renacentista en su época y, también, hoy por su estado de conservación

bohemia y esposa del rey aragonés Fortún Garcés, Orosia, que murió tras el asalto de la caravana en la que llegaba a Aragón. Cuenta la leyenda que la descuartizaron por negarse a contraer matrimonio.

Lo que diferencia al baluarte de San Pedro del resto es un muro construido, al parecer, durante la Guerra de la Independencia por las tropas napoleónicas que to-



Patio de armas de la ciudadela. En el centro, una escultura del rey Felipe II, impulsor de su construcción.



Escudo original del monarca, con la corona de Portugal, que remataba la entrada principal del castillo.



En el cuerpo de guardia principal, junto a la puerta, se recrea una escena de la época.

leyendas de túneles entre la ciudad y la plaza, comenta Fernández.

Después de la Guerra de la Independencia, la ciudadela fue adaptándose a las necesidades de sus sucesivos moradores.

ESFUERZO COMPARTIDO

Las reformas no cambiaron la esencia de la plaza —monumento histórico artístico desde el 28 de junio de 1951—, pero algunas de ellas fueron retiradas a finales de los sesenta, cuando se acometió su primera gran rehabilitación gracias a la cooperación entre el ayuntamiento de Jaca y la Brigada de Cazadores del Alta Montaña —“huésped” del inmueble—, y la colaboración de otras entidades e instituciones, como la Diputación General de Huesca.

El esfuerzo acometido fue recompensado en 1985 con el premio Europa *Nostra*, máximo galardón europeo que distingue aportaciones excepcionales a la conservación o puesta en valor del patrimonio cultural del Viejo Continente.

A esas reformas pertenece la escultura de Felipe II que preside el patio, obra de un escultor militar de reemplazo, aclara

el responsable cultural. Antaño, las únicas referencias al rey que hubo fueron el nombre de uno de los baluartes, dedicado a San Felipe —cuya denominación se perdió—, y el escudo que presidía el acceso principal, que tiene la singularidad de incluir la corona de Portugal, que el monarca obtuvo por herencia materna.

PROYECTO CULTURAL

El emblema actual de la puerta es una copia, pero el original está nada más cruzar el umbral, en el cuerpo de guardia. Allí, unos maniquíes con uniformes de la época recrean el trabajo de entonces. Esto forma parte del proyecto cultural del consorcio rector del castillo, que busca hacer más interesante y divulgativa la visita a la plaza, que en 2010 registró 35.000 entradas.

Quienes visitaron la fortaleza tuvieron la oportunidad de caminar por una ciudadela típica del XVI, incluso con acceso directo para jinetes desde el foso, que hoy es ejemplo de cómo fueron aquellos castillos, pero que también fue pauta para otras de la monarquía hispánica en la Península, América y Europa. Entre esas plazas

destacaron la de Pamplona —en recuperación—, San Felipe en el puerto del Callao (Perú), la impulsada por el duque de Alba Fernando Álvarez de Toledo en Amberes (Bélgica) y la de Lieja, también belga, «exacta a la de Jaca y que también se conserva íntegra», indica Fernández.

La oferta cultural de la ciudadela incluye la visita al Museo de Miniaturas Militares de Jaca, reinaugurado en la fortaleza en 2007 procedente del próximo Fuerte Rapián; así como una colección retrospectiva del actual Regimiento de Cazadores de Montaña Galicia nº 64, con sede en la misma Jaca y uno de los últimos ocupantes de la plaza.

Además, para este 2011 cuenta ya con una nutrida agenda, en la que ofrece desde una exposición de pintura militar, del 15 de marzo al 7 de mayo a cargo del pintor Juan Bautista Topete; hasta un curso de miniaturismo (abril), una muestra de miniaturas (15 de mayo al 19 de junio) y otra dedicada a las fortificaciones del Alto Aragón, a partir del 29 del mismo mes.

Esther P. Martínez
Fotos: Pepe Díaz

DISTINGUIDOS CON LOS PREMIOS

Ejército 2010 y *Del Mar* 2009

Las obras de Antonio Aguilar y Enrique García-Torralba tienen en común haber sido recompensadas con las máximas distinciones literarias que conceden el Ejército y la Armada.

También une a los dos libros tratar de la evolución de la artillería y en la acotación temporal: el siglo XVIII. No obstante, ambas esquivan esos límites en momentos determinados en aras de una mayor claridad.

En el caso de la obra de Aguilar, *Cañones de bronce*, el objeto de estudio es la Real Fundición de bronce de Sevilla, por lo que el autor incluye su estudio en el ámbito de la historia económica y de la investigación de las industrias españolas de la centuria dieciochesca.

El establecimiento hispalense tuvo gran importancia estratégica para la monarquía hispánica, ya que desempeñó un papel fundamental en la «Carrera de Indias» al producir la mayor parte de la artillería que defendía los navíos de la flota hispana y de los cañones emplazados en fuertes y fortalezas de los reinos de América. Las piezas de bronce que salían de sus

Cañones de bronce para el Ejército.

A. Aguilar.
Colección ADALID.
Secretaría General Técnica.
MDE.



La artillería naval española en el siglo XVIII.

E. García-Torralba.
Secretaría General Técnica.
MDE.

instalaciones eran de una calidad superior a las de hierro y, además, soportaban mejor las condiciones del trópico y el ecuador.

La fundición abasteció asimismo a las unidades del Ejército destinadas en la Península, especialmente en la segunda mitad del XVIII.

El estudio de Enrique García-Torralba se centra en el poder naval, cuyo símbolo e instrumento fue el buque de línea, «una plataforma artillera diseñada para el combate en línea de fila», en palabras del autor.

En esos enfrentamientos —duelos a corta distancia en los que la potencia de fuego predominaba sobre la precisión— el arma por excelencia era el cañón de hierro fundido de ánima lisa y avancarga. Una pieza que anunciaba ya conceptos venideros, como la producción en serie o un poder naval asociado al liderazgo en ciencia, tecnología e industria.

Además, la evolución de esa capacidad artillera en el mar influía en las novedades en materia de diseño de los navíos, y viceversa. Simbiosis de la que surgió el buque de 74 cañones como unidad óptima de combate.

MANUSCRITO del Archivo General Militar

JOSÉ Luis Alarcón desempolva la «memoria justificativa» que conserva el Archivo General Militar de Madrid y que, durante sus más de dos años de cautiverio en Francia, llevó a cabo el mariscal de campo Ramón Pérez y Pavía explicando lo sucedido en tierras valencianas a lo largo del año que estuvo al frente del Estado Mayor del Segundo Ejército o Ejército de Valencia.

Los hechos relatados se refieren al desarrollo de la Guerra de la Independencia en esas tierras mediterráneas y a la caída de la capital del Turia en manos galas en los primeros días de 1812. El 10 de enero, Pérez abandonaba la ciudad por la puerta de San José al frente de su diezmada unidad como prisionero y no regresaría a España hasta el fin de la contienda.

En las cárceles de Vincennes y Saumur, acometió este relato con información que sus captores le habían permitido conservar, textos propagandísticos del ejército napoleónico facilitados a los presos y las reflexiones fruto de debatir con su vencedor, el mariscal Suchet, y, probablemente, con sus compañeros de prisión e, incluso, su superior, el capitán general Joaquín Blake.

Apuntaciones sobre el Ejército de Valencia 1811.

Mariscal de campo D. Ramón Pérez y Pavía.
Edición y notas José L. Alarcón.
Museo Histórico Militar de Valencia/
Ediciones Simtac.



Legionario.

Philip Matyszak.
Editorial Akal.

ASI un centenar de ilustraciones sirven de apoyo a Philip Matyszak, doctor en historia romana por el *St. John's College* (Oxford), para elaborar este libro, *Legionario*, cuyo subtítulo define como «manual (no oficial) del soldado romano».

Al lema de «¡Roma te necesita!», el primer capítulo explica como «Alistarse al ejército romano» en el año 100 d.C., en los primeros compases del reinado del emperador Trajano.

En bloques sucesivos aborda de forma jocosa pero rigurosa el equipo del legionario, su entrenamiento, disciplina y jerarquía; la vida en el campamento, cómo actuar en campaña y en la batalla o también la manera de tomar una ciudad.

El qué hacer después de un enfrentamiento finaliza el original trabajo, completado con un glosario de más setenta entradas y el apéndice *Lecturas adicionales*, que cita «los diez autores esenciales para el aspirante a legionario».



Fueron acciones decisivas durante la II Guerra Mundial

El Día D. La batalla de Normandía.
Antony Beevor.
Editorial Crítica.
Con alas de águila. Una historia de la batalla de Inglaterra.
Michael Korda.
Editorial Siglo XIX.

EL Día D. La batalla de Normandía», publicado por Crítica, aborda el celeberrimo desembarco aliado en las playas normandas el 6 de junio de 1944. Su autor es Antony Beevor, antiguo oficial del ejército británico formado en la prestigiosa academia militar *Sandhurst*, poseedor de reconocidos premios por obras como *Stalingrado* o *Berlín. La caída: 1945* y traducido a más de treinta idiomas.

Para acometer este libro, Beevor ha recopilado información en una treintena de archivos de media docena de países. Reflejo de ello son, sin duda, las más de cuarenta ilustraciones, los diecinueve mapas y el centenar de apuntes bibliográficos que completan esta obra, una narración «difícilmente superable», a decir del también británico, periodista e historiador, Max Hastings.

Fiel a su estilo, en el que combina rigor documental y vigor narrativo, Beevor comienza su libro en los días previos al desembarco en *Southwick House*, el Cuartel General Supremo de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas.

Recuerda las preocupaciones, tanto por la falta de acuerdo entre los departamentos meteorológicos británico y estadounidense, como por la necesidad de mantener el secreto de la fecha y el lugar de la operación. «Toda Gran Bretaña sabía que la llegada del Día D era inminente, y también lo sabían los alemanes, pero debía evitarse a toda costa que el enemigo se enterara de su fecha precisa y de dónde tendría lugar el ataque», escribe.

Paso a paso guía al lector por la lucha en las playas de *Omaha*, *Gold*, y *Juno* y *Sword* el día de la invasión; la acción en la península de Cotentin y la conquista de Cherburgo ya a finales de mes... y así hasta llegar a París.

Beevor aborda también la oposición interna al *führer* y cierra su obra con unas conclusiones en las que deja sobre la mesa el elevado coste de vidas civiles que dejó tras de sí la exitosa operación aliada. De ella asegura que «ni siquiera los críticos de salón pudieron poner en tela de juicio el resultado final, por imperfecto que fuera».

CABALLEROSIDAD

Con alas de águila. Una historia de la batalla de Inglaterra es obra de otro británico: el escritor Michael Korda, antiguo director editorial de la estadounidense *Simon & Schuster*, división de la *CBS* y uno de los cuatro mayores grupos editoriales en inglés.

Korda inicia su relato en el período de entreguerras y la apuesta de Londres por los bombarderos frente a la aviación de combate.

Recuerda que la lucha por el control aéreo sobre Reino Unido reci-

bió el nombre de «batalla de Inglaterra» a partir del discurso del primer ministro Churchill, en el que acuñaría la célebre frase: «nunca en el terreno de los conflictos humanos tantos debieron tanto a tan pocos».

Narra acciones, éxitos y fiascos de la Real Fuerza Aérea y de la *Luftwaffe* alemana, y califica la batalla de «distinguida y caballerosa».

E. P. M.

Cien años de HISTORIA

Atlas ilustrado de la Aviación Militar española.

Rafael Á. Permuy/ José L. González.
Suseta Ediciones.
Madrid.

LA cuidada edición y una notable aportación gráfica son los primeros aspectos que destacan en este trabajo publicado por Susaeta Ediciones sobre la Aviación Militar Española.

En sus más de 250 páginas están reunidos los avatares de la Fuerza Aérea hispana, que primero nació en el seno del Ejército de Tierra. Desde su alumbramiento hasta el presente siglo XXI, sus autores —Permuy y González— analizan paso a paso y faceta por faceta. Dedicar incluso epígrafes a la uniformidad o la heráldica de la nueva Arma, que en unos años se constituiría en Ejército.

Permuy y González también incluyen fichas sobre capítulos sobresalientes, como la *Bücker*, el modelo de avión que más se ha construido y el más longevo hasta la fecha, se apunta en el libro. La sede del Cuartel General, antiguo Ministerio del Aire, cuenta con otro de estos recuadros.

Entre la selección gráfica, que aglutina dibujos y fotografías, destaca la colaboración de, entre otros, el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, y el Museo del Aire, del que aparecen varios de sus fondos.



Una de las muchas imágenes que ofrece la obra es esta clase en un Junkers.

ENIGMA,

máquina para cifrar mensajes

Hitler regaló a Franco las primeras 15 utilizadas en la Guerra Civil

DURANTE la Guerra civil española las tropas del bando nacional intercambiaron información de manera segura gracias al empleo de un sistema de encriptación de mensajes denominado *Enigma*. De fabricación alemana, fue considerado durante mucho tiempo el más avanzado de su época. El Ejército de Franco utilizó 15 máquinas de este tipo en los inicios de la contienda. Una de ellas permanece expuesta de manera temporal desde el pasado mes de octubre en el Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña ubicado en Tarrasa. El ingenio es uno de los cinco que conserva el Instituto de Historia y Cultura Militar del Ejército de Tierra como parte del lote utilizado por el ejército sublevado en 1936. El resto forma parte de los fondos de diversos museos.

Enigma podía confundirse con una máquina de escribir portátil. La ausencia del carro y del cilindro donde colocar el folio le hacen distinta. En su lugar, el sistema utilizaba un panel luminoso en el que aparecían las letras del mensaje cifrado. Las máquinas utilizadas por el ejército nacional eran del modelo *K*. Todas procedían del servicio de inteligencia germano y fueron un regalo de Hitler a Franco. Un modelo anterior, el *D*, fue utilizado por el bando republicano, aunque no existe constancia documentada de cómo, dónde y cuándo fueron empleadas.

La máquina *Enigma* fue diseñada por el ingeniero alemán Arthur Scherbius a partir de una patente holandesa. Sus dimensiones —30 x 28 x 15 centíme-



Las máquinas conservadas en España forman parte del lote utilizado por las tropas nacionales entre 1936 y 1939.

tros — hacían muy manejables estos sistemas, a pesar de sus 12 kilos de peso, en trincheras y puestos de mando.

Además de ser utilizada en la Guerra Civil, este sistema de encriptación de mensajes adquirió un protagonismo especial durante la Segunda Guerra Mundial. Su importancia y utilidad quedó reflejada en las películas *Enigma* del año 2001 —basada en la novela homónima de Robert Harris— y en *U-571* de 2000.

El mensaje cifrado era redactado por un operador utilizando un teclado de 26 caracteres y aparecía en un panel luminoso. Un segundo operador tomaba nota del mismo y lo transmitía vía radio, telégrafo o teléfono. Para cifrar la letra —sustituirla por otra— se utilizaban unos rotores o ruedas eléctricas en los que se encontraban grabados también los caracteres del alfabeto. Las *Enigma* conservadas en España tienen cuatro.

FUNCIONAMIENTO

Al pulsar la tecla, la letra correspondiente era transmitida por una señal eléctrica a la primera rueda cilíndrica donde era sustituida por otro carácter, así sucesivamente hasta completar el paso por los cuatro rotores. De esta forma, la letra A podía transformarse en D, E y, finalmente, en H, por ejemplo, dependiendo de la alineación que presentaran entre sí los caracteres de cada uno de los rotores.

Si tenemos en cuenta que cada uno de ellos podía colocarse en 26 posiciones distintas —las letras del alfabeto—, el número de combinaciones iría multiplicándose por ese número hasta en cuatro ocasiones alcanzando casi el medio millón de variables por letra.

Obviamente, tanto el emisor del texto como su receptor debían trabajar con el mismo modelo de máquina e idéntico número de rotores dispuestos en la misma posición.

Según José Ramón Soler y Javier López-Brea, autores de diversos estudios sobre este sistema de cifrado de mensajes, España adquirió varias máquinas *Enigma* por primera vez antes del estallido de la Guerra Civil.

Las que se conservan pertenecen, sin embargo, a las empleadas durante el conflicto por las fuerzas nacionales. También fueron utilizadas por la Legión *Cóndor* alemana y las fuerzas navales italianas. Cuando terminó, algunas de las españolas sirvieron para cifrar mensajes en las Embajadas de Alemania, Francia e Italia.

J.L. Expósito

España utilizó este tipo de sistemas de encriptación de mensajes alemán antes, durante y después de la Guerra Civil

**LOS CAMINOS DE LA
MARA SANTIAGO DE
COMPOSTELA**

Feliciano Novoa Portela
Pilar Ramos Vicent

242 páginas



PVP: 45 euros
ISBN: 978-84-9781-618-2



PVP: 30 euros
ISBN: 978-84-9781-614-4

**LA ILUSTRACIÓN EN
CATALUÑA. LA OBRA
DE LOS INGENIEROS
MILITARES,**

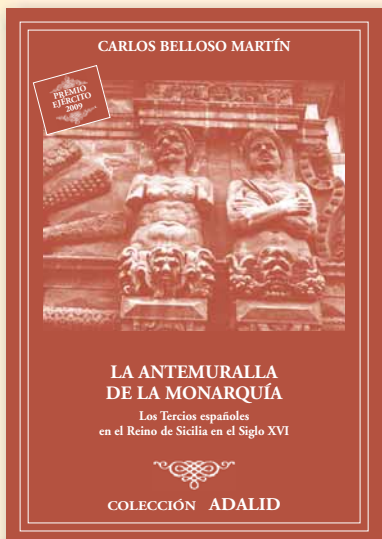
Antonio de Lizaur y de
Utrilla, (coord.)

608 páginas

**LA ANTEMURALLA DE LA
MONARQUÍA: LOSTERCIOS
ESPAÑOLES EN EL REINO
DE SICILIA EN EL SIGLO XVI**

Carlos Beloso Martín

632 páginas



PVP: 10 euros
ISBN: 978-84- 9781-597-0



PVP: 35 euros
ISBN: 978-84-9781-605-2

**LIBROS Y BIBLIOTECAS.
TESOROS DEL MINISTERIO
DE DEFENSA**

Varios autores

439 páginas

Un Aliado de Futuro

DEFENSE SOLUTIONS
FOR THE FUTURE



GENERAL DYNAMICS
European Land Systems

GENERAL DYNAMICS
European Land Systems
Santa Bárbara Sistemas

gdsbs.com