

EJÉRCITO



LECCIONES DE AFGANISTÁN

LA RESERVA FINLANDESA:
CIUDADANOS PARA LA DEFENSA TOTAL

DOCUMENTO
FERROCARRILES MILITARES
CIENTO CINCUENTA AÑOS AL SERVICIO DEL EJÉRCITO



MINISTERIO DE DEFENSA

REVISTA DEL EJÉRCITO DE TIERRA ESPAÑOL

NÚMERO 977 SEPTIEMBRE 2022 - AÑO LXXXIII



Septiembre 2022 • AÑO LXXXIII • NÚM. 977

ÍNDICE



Miembros de la
Cía de Ferrocarriles
del RPEI 12 en acción

EDITA:



Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

DIRECCIÓN

Director

General de brigada Javier GARCÍA BLÁZQUEZ
Subdirector de Asistencia Técnica de JCISAT

Subdirector y Jefe de Redacción

Coronel Carlos TEJEDA FERNÁNDEZ

CONSEJO DE REDACCIÓN

Coroneles

De Pazos Portal, García-Vaquero,
Infante Oliveras, Merino Merino,
Diz Monje, Fernández Ortiz-Repiso,
Mendoza Pérez, Betolaza Méndez,
Gómez Reyes, Garrido Robres

Tenientes coroneles

Negrón Carreño, Huerta Ovejero,
Ojea Montero, del Cerro Campos

Comandante

Pascual Mayandía

Suboficial mayor

Simarro Pi

Redacción

Tamara Rodríguez Besga
Cristina García Leyva

Documentación

Ana María González Perdonés

Ofimática y Maquetación

Vanesa García Sanz
Flor González Bruno
Luis Fabra Andrés
M^{ra} Eugenia Lamarca Montes
Eugenio Salmerón Martínez

Imprime

Ministerio de Defensa

NIPO 083-15-005-2 (edición impresa)

ISSN 1696-7178 (edición impresa)

NIPO 083-15-004-7 (edición en línea)

ISSN 2530-2035 (edición en línea)

Depósito Legal M 1633-1958

Fotografía

MDEF, DECET

Catálogo General de Publicaciones de la
Administración General del Estado
<https://cpge.mpr.gob.es>

Catálogo de Publicaciones de Defensa
<https://publicaciones.defensa.gob.es>



**EJÉRCITO
DE TIERRA**

ARTÍCULOS

LAS ABUELAS DE CANARIAS Y SU TESORO ESCONDIDO: EL TELURIO

Miguel Ibáñez Medrano. *Coronel de Infantería DEM retirado*

4

BOSNIA Y HERZEGOVINA, 30 AÑOS DESPUÉS

José María Ortega Trujillo. *Comandante de Infantería*

10

LECCIONES DE AFGANISTÁN

Víctor Manuel Caride Abalde. *Coronel de Infantería*

18

LA DIDOM AFRONTA LAS OPERACIONES MULTIDOMINIO

Antonio Jesús Cabrerizo Calatrava. *General de división*

24

DETECCIÓN PRECOZ DEL TALENTO MILITAR: LA EXPERIENCIA DEL PLAN 1973

José Miguel Palacios Coronel. *Coronel de Infantería retirado*

30

LA RESERVA FINLANDESA: CIUDADANOS PARA LA DEFENSA TOTAL

César Pintado Rodríguez. *Profesor del Campus Internacional de Seguridad y Defensa (CISDE)*

36

LA CABALLERÍA Y LOS MEDIOS ACORAZADOS (I) (1922-1980)

Juan Carlos Medina Fernández. *General de brigada de Caballería retirado*

46

INGENIERÍA MILITAR E IMPERIO: DEL REFORMISMO BORBÓNICO AL DESTINO MANIFIESTO

Aurelio Hinarejos Rojo. *Comandante del Cuerpo de Ingenieros Politécnicos del Ejército de Tierra*

56

LLUVIA DE LAUREADAS SOBRE KUDIA TAHAR

Joaquín Navarro Méndez. *Comandante de Infantería retirado*

64

ELOGIO Y GLOSA HISTÓRICA ACTUALIZADA DEL MADRILEÑO PALACIO DE BUENAVISTA

Francisco Ángel Cañete Páez. *Comandante de Infantería retirado y Profesor Mercantil*

70

NUESTRAS INSERCIONES

NORMAS DE COLABORACIÓN

16

APP Y WEB DEFENSA

35

CONGRESO DE SOCIOLOGÍA

45

INFORMACIÓN DESVINCULACIÓN

76

NOVEDADES EDITORIALES DEL MINISTERIO DE DEFENSA

113

PUBLICACIONES DEL EJÉRCITO DE TIERRA

130

INTERIOR DE CONTRAPORTADA: 500.º Aniversario del Patronazgo de Santa Bárbara

131

Suscripción y venta: calle del Factor n.º 12 - 4.ª planta, 28013 MADRID

Tfno.: 915160485

ejercitorevista@et.mde.es

Precio unidad: 2 euros

Suscripción anual: España 18 euros; Europa: 30 euros; resto del mundo: 35 euros
(IVA y gastos de envío incluidos)



DOCUMENTO

Ferrocarriles Militares 150 años al servicio del Ejército

PRESENTACIÓN

Santiago Martín Sanz
Coronel de Ingenieros DEM

77

150 AÑOS DE LAS UNIDADES DE FERROCARRILES EN EL EJÉRCITO ESPAÑOL

Óscar Luis Gálvez Cortés
Capitán de Ingenieros

80

LAS UNIDADES DE FERROCARRILES MILITARES EN OPERACIONES INTERNACIONALES

Adrián Crucis Hortigüela
Capitán de Ingenieros

90

INFRAESTRUCTURAS DE USO DUAL PARA FERROCARRIL

Santiago Martín Sanz
Coronel de Ingenieros DEM

100

LOS FERROCARRILES MILITARES EN LA FUERZA 35

Santiago Martín Sanz
Coronel de Ingenieros DEM

106

SECCIONES

OBSERVATORIO INTERNACIONAL

La crisis política y económica de Sri Lanka
y sus repercusiones

Alberto Pérez Moreno
Coronel de Infantería DEM retirado

114

Enfrentamiento breve pero intenso
entre Yihad Islámica Palestina e Israel en Gaza

Carlos Echeverría Jesús
Profesor de Relaciones Internacionales
de la UNED

116

PENSADORES ESTRATÉGICOS

Vladimir Splinchenko
y las Guerras de Sexta Generación

Ángel José Adán García
Coronel de Artillería DEM

118

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

Cinco armas para el futuro
Paño tranquilizador

Ricardo Illán Romero
Teniente coronel de Infantería

120

FILMOTECA

Onoda: 10.000 noches en la jungla
Siempre hace buen tiempo

José Manuel Fernández López
Ejército de Tierra

122

INFORMACIÓN BIBLIOGRÁFICA

124

SUMARIO INTERNACIONAL

126

WARGAMES / JUEGOS DE GUERRA

Squad Leader
José Manuel Fernández López
Ejército de Tierra

128

FE DE ERRATAS

En el artículo «El Dualismo» que figura en el n.º 974, correspondiente al mes de junio de 2022, página 92, se atribuye a don Pedro de Aberni la antigüedad de 1 de julio de 1802, cuando en realidad se trata de 1 de julio de 1702.

Por indicación del autor del artículo «El asesoramiento jurídico en el Líbano», capitán auditor Luis M. de las Heras, publicado en el n.º 976, correspondiente al mes de julio-agosto; tanto en el índice como en la página 92, donde dice doctor en Seguridad Internacional, debe decir doctorando en Seguridad Internacional.

En este mismo número, en la reseña de la página 109 realizada por esta redacción sobre el libro «Las clases de tropa de segunda categoría», se afirma erróneamente que la creación del Cuerpo de Suboficiales en 1931, tuvo lugar durante el reinado de Alfonso XIII, cuando en realidad, según nos corrige su autor, se culminó en diciembre de 1931, ocho meses después de instituida la República.

LAS ABUELAS DE CANARIAS Y SU TESORO ESCONDIDO: EL TELURIO

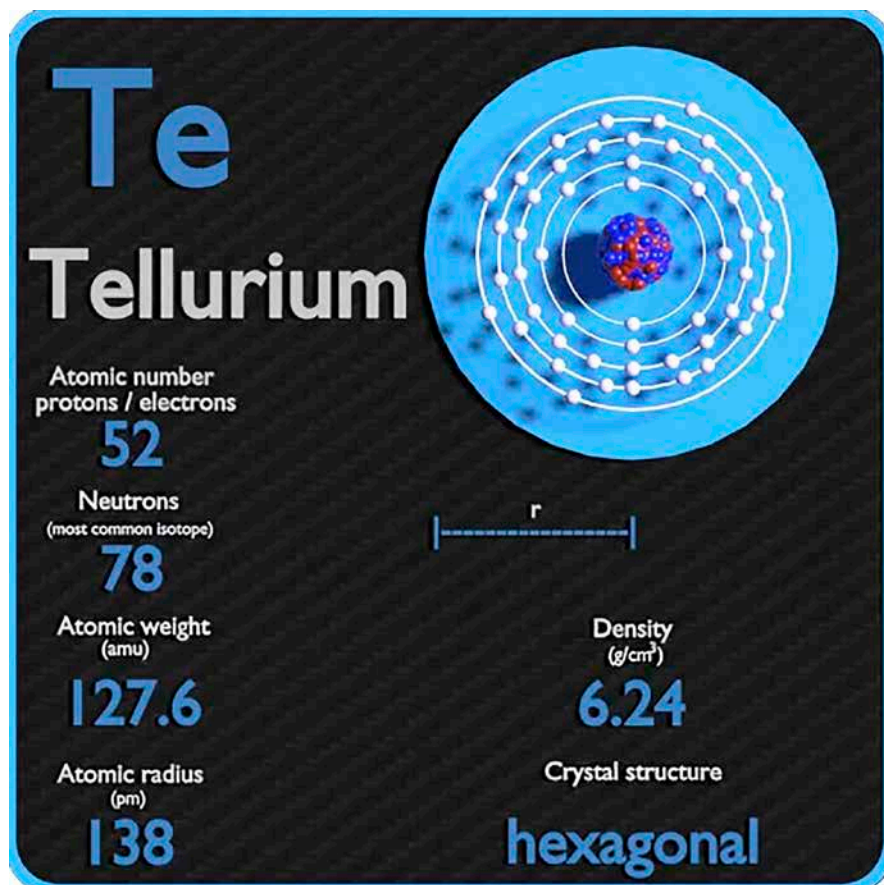
Miguel Ibáñez Medrano

Coronel de Infantería DEM retirado



INTRODUCCIÓN

No, este artículo no trata de simpáticas abuelitas guanches que atesoran sus ahorros en recónditas cuevas, ni el telurio es una especie de lagarto exótico propio de las islas Canarias. Se trata, técnicamente, de un semimetal que se caracteriza por su elevada capacidad de conductividad y, por tanto, es muy atractivo para la industria electrónica, en especial para la fabricación de paneles solares, coches eléctricos, pantallas táctiles y otras muchas aplicaciones que requieran conductores de alta velocidad. Es el llamado «oro tecnológico». Y las «abuelas» de Canarias son trece montes submarinos, antiguos volcanes situados al suroeste de la isla del Hierro. Todos ellos, excepto uno, se ubican en la zona económica exclusiva (ZEE) de España. Hay que decir que también existen las «madres», las «hijas», que corresponden a las actuales islas, y los «embriones», que dentro de millones de años constituirán un nuevo archipiélago



efectos que pudieran derivarse sobre el medio marino.

Para darnos una idea de la riqueza del yacimiento, en su momento la revista *Science* calculó que, con el cobalto existente, se podrían fabricar 277 millones de coches eléctricos y, con el telurio, los paneles solares necesarios para cubrir la mitad del consumo eléctrico del Reino Unido.

LA REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL

En la actualidad, se encuentra en vigor la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. España aprobó el instrumento de ratificación de esta convención el 14 de febrero de 1997 (BOE n.º 39, de 14 de febrero).

Con independencia de los aspectos técnicos sobre cómo realizar las mediciones, básicamente este convenio reconoce las siguientes áreas fundamentales:

— *Mar territorial*: se extiende a doce millas de la costa². En esta zona, el Estado ejerce total soberanía sobre el lecho, el subsuelo y el espacio aéreo, aunque se reconoce el derecho de los buques de otras nacionalidades a surcar estas aguas sin necesidad de solicitar permiso, en lo que se conoce como derecho de paso inocente. En caso de que se superpongan zonas de varios Estados, el mar territorial se divide entre los países afectados.

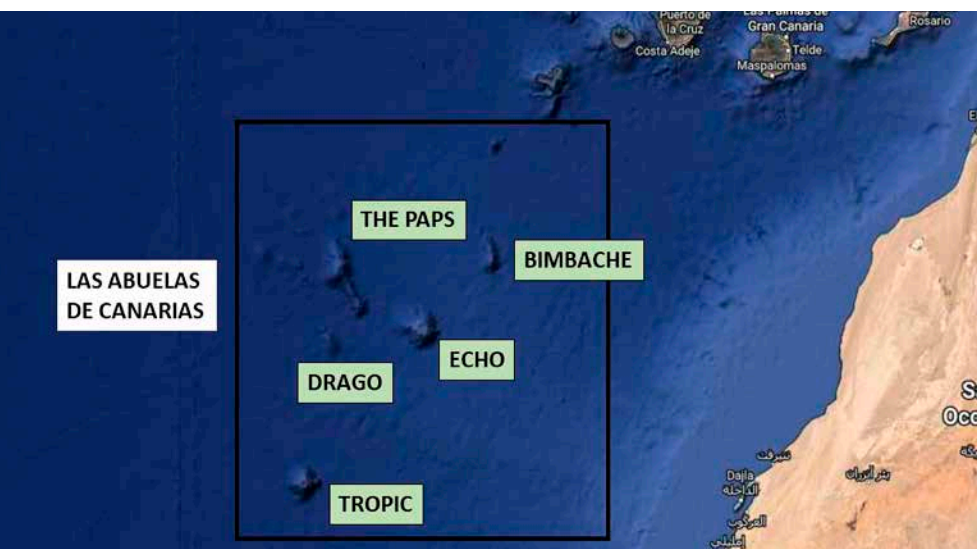
— *Zona contigua*: se extiende hasta doce millas más a contar desde el límite del mar territorial. En esta zona, el Estado tiene la potestad de perseguir delitos relacionados con el ámbito fiscal, aduanero, sanitario y de inmigración, y de sancionar las infracciones que se cometan.

— *Zona económica exclusiva*: se extiende doscientas millas a partir de la costa y en ella el Estado tiene uso exclusivo para la explotación, la conservación, la exploración y la administración de los recursos del mar, del lecho y del subsuelo.

— *Plataforma continental*: se define como la prolongación sumergida del

En otoño de 2016, una expedición conjunta hispano-británica comprobó la riqueza mineral existente en la superficie de estos volcanes submarinos, entre los que destaca el monte Tropic, precisamente el único que está fuera de las doscientas millas náuticas que constituyen la ZEE, como se explica posteriormente. En concreto, está a doscientas sesenta y nueve millas¹ al suroeste de la isla del Hierro y su cima se encuentra a mil metros por debajo del nivel de mar. Se

trata, probablemente, del mayor yacimiento mundial de telurio, además de cobalto —fundamental para las baterías de los coches eléctricos—, níquel, cobre, vanadio, platino y tierras raras, todos ellos de gran valor para la industria. También hay que decir que, en la actualidad, no se dispone de la tecnología necesaria para una explotación del yacimiento y se calcula que no será hasta dentro de treinta años cuando se pueda obtener un rendimiento, con independencia de los



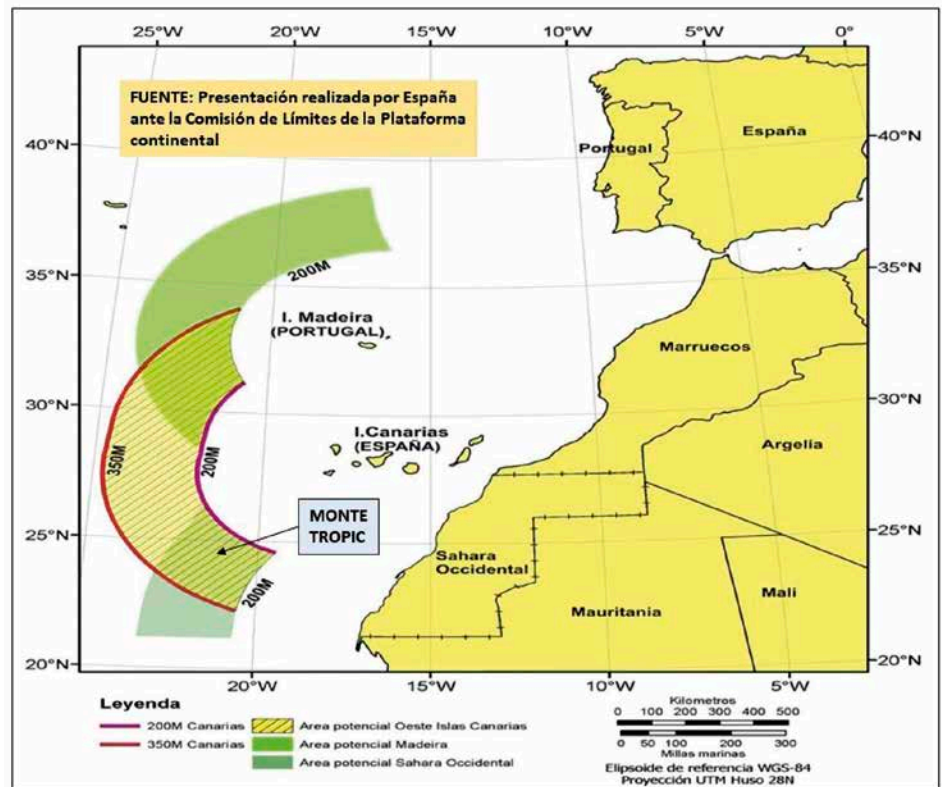
Las abuelas de Canarias

Estado ribereño y puede extenderse hasta el límite de la ZEE. Sin embargo, y en el caso de que el fondo marino lo permita, la plataforma puede alcanzar hasta las trescientas cincuenta millas desde la costa, previa autorización de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de Naciones Unidas. En esta área, el país en cuestión tiene derecho exclusivo para la explotación de todos los recursos del lecho y el subsuelo. Cualquier otro país que esté interesado en ella necesita el consentimiento del Estado «propietario».

En el caso de que las zonas de dos países se superpongan, se exige una negociación entre ambos para delimitarlas de acuerdo con el criterio de la mediana o equidistancia, que supone dividir las zonas en dos partes iguales. Sin embargo, el convenio reconoce la posibilidad de utilizar el criterio de equidad, basado en que las zonas en disputa deben repartirse en proporción a la longitud de la costa desde la que se calculan. Hasta que no se alcanza un acuerdo, rige el criterio de la equidistancia, como ocurre actualmente en el caso de las aguas canarias por el solapamiento de las zonas española y marroquí.

La distancia entre la parte oriental de Canarias y Marruecos es de poco más de sesenta millas, con lo que las ZEE nunca podrán alcanzar las doscientas millas reconocidas y es necesario un reparto entre los dos países. Además, Marruecos aduce que su línea de costa es mucho mayor que la canaria y, por tanto, le corresponde una mayor proporción de ZEE. En caso de no llegar a un acuerdo, es el Tribunal Internacional del Derecho del Mar de Hamburgo el que toma una decisión.

Un aspecto independiente de este convenio que afecta al reparto de las aguas canarias y que se ha puesto de actualidad en los últimos meses es el de la situación jurídica del Sáhara Occidental: para Naciones Unidas, constituye un territorio no autónomo bajo la supervisión del Comité Especial de Descolonización; España, en su momento, concedió a Marruecos la responsabilidad como potencia administradora, aspecto no reconocido por la ONU; Marruecos considera el Sáhara como parte de su territorio en lo que se conoce como las Provincias del



Superposición de la Plataforma continental de España y Marruecos

Sur, a las que pretende conceder una autonomía política según el plan presentado ante la ONU en 2007; la Unión Europea no reconoce el Sáhara como parte del territorio marroquí, como se puso de manifiesto cuando se negoció el acuerdo pesquero UE-Marruecos. En definitiva, la consideración de las aguas saharauis como propias por parte de Marruecos no cuenta con el respaldo de la legalidad internacional. Esta situación, sin embargo, comienza a experimentar ciertos cambios, al menos *de facto*: Estados Unidos ha reconocido la soberanía marroquí; Alemania considera que el plan de autonomía es una buena vía para resolver el conflicto; Francia ha adoptado una postura similar, y España, en 2022, también considera que el plan marroquí es «la base más seria, creíble y realista para la resolución de esta disputa», pero sin reconocer la soberanía marroquí.

¿QUÉ HA HECHO ESPAÑA?

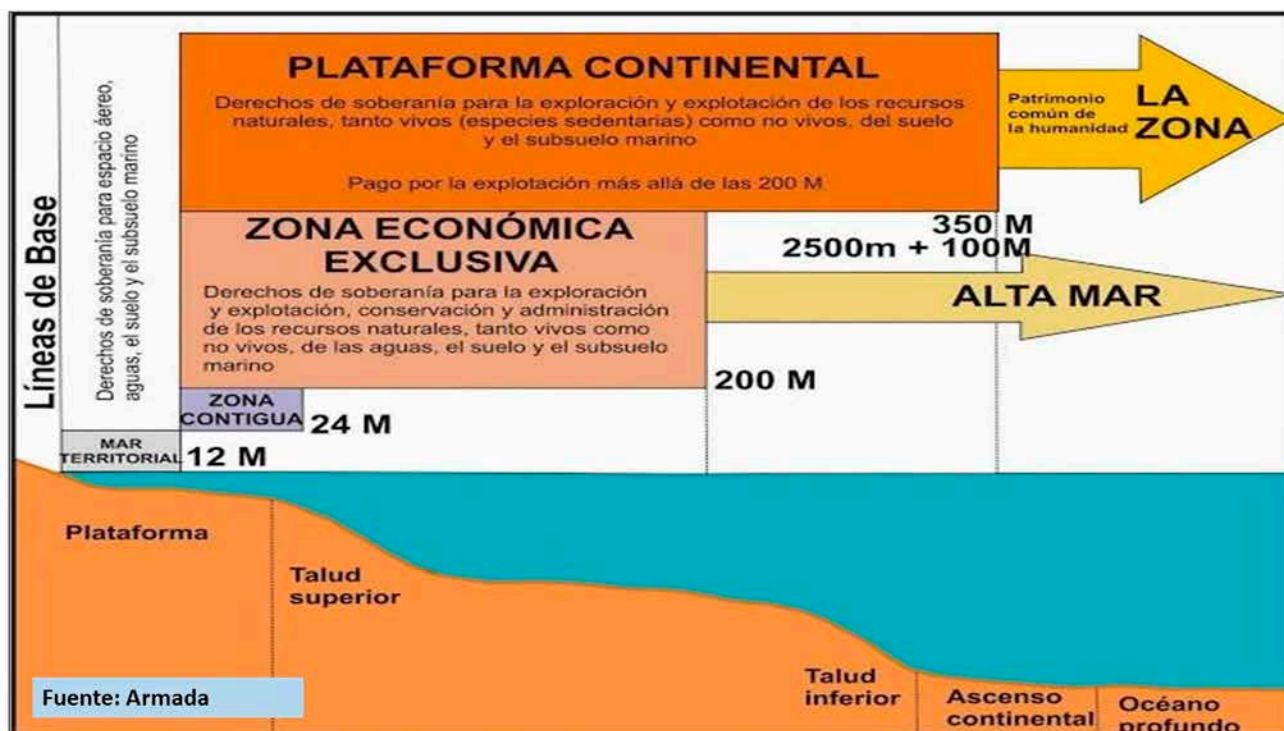
En 2014, España solicitó ante Naciones Unidas la ampliación de su plataforma continental en Canarias hasta las trescientas cincuenta millas náuticas, solicitud que hasta el momento no ha recibido respuesta.

Con dicha ampliación, la explotación de las riquezas mineras del monte Tropic quedaría en manos españolas. Esta ampliación choca con la pretensión portuguesa de ampliar su zona al suroeste de Madeira, extensión que no afecta a «las abuelas de Canarias», pero, sobre todo, se superpone a la extensión de las aguas saharauis.

Desde 2003, existe un grupo técnico de trabajo hispano-marroquí responsable de establecer la delimitación de las correspondientes zonas económicas. Después de varios años de parálisis y tras la última visita del presidente Sánchez a Marruecos, se tomó la decisión de reactivar las labores de este grupo. En la actualidad, de forma tácita, la división de zonas entre los dos países se realiza según el criterio de equidistancia.

¿QUÉ HA HECHO MARRUECOS?

En 2007, Marruecos ratificó la Convención sobre el Derecho del Mar, aunque la legislación marroquí ya había definido legalmente las diferentes zonas en 1981 siguiendo las directrices del convenio que se estaba



Las aguas territoriales y las zonas por tratar

negociando en ese momento. La ratificación de 2007 vino dada por la posibilidad de ampliar la plataforma continental hasta las trescientas cincuenta millas y aprovechar el respaldo jurídico para la explotación de los recursos del lecho marino.

En el año 2020, Marruecos aprobó dos leyes que modificaban en parte la legislación vigente hasta entonces en el país vecino. Los aspectos más relevantes de estos cambios son:

— Se indica de forma expresa la extensión de la plataforma continental hasta las trescientas cincuenta millas, si bien esta ampliación debe contar con la aprobación de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de Naciones Unidas. No se puede hacer de forma unilateral, ya que no estaría respaldada por la legalidad internacional.

— Se expresa la necesidad de que la delimitación de las ZEE de Canarias y Marruecos se realice según el criterio de equidad, con lo que la ZEE marroquí se ampliaría a costa de la española. De hecho, la postura marroquí es que el reparto de las ZEE se realice con la proporción de 7,3 a 1 y de 5,3 a 1. La primera corresponde a las aguas saharauíes y la segunda, a las aguas entre Canarias y la costa marroquí. Esta pretensión no

es reconocida por España sobre la base de determinados argumentos de carácter técnico o jurídico.

— De forma unilateral, se considera como marroquí la ZEE que corresponde al litoral del Sáhara Occidental, territorio sobre el cual Marruecos no tiene una soberanía reconocida internacionalmente.

En definitiva, el objetivo de esa reforma legislativa es, en palabras del ministro de Asuntos Exteriores marroquí, «adaptar estas leyes a la plena soberanía interna de Marruecos sobre todo su territorio y sus aguas territoriales, desde Tánger hasta La Agüera». Hay que recordar que esta última ciudad se encuentra en el límite sur del Sáhara, lo que significa que Marruecos considera el territorio saharauí como propio.

¿HAY PROBLEMAS?

Con independencia de la situación de la división de las aguas en Ceuta, Melilla y los peñones, sí, existen diversos problemas.

En primer lugar, el trabajo que realiza el grupo encargado de la división de la ZEE en Canarias solo tiene validez en lo que se refiere a la costa marroquí y no puede extenderse a las aguas

saharauíes por no tener validez internacional.

Como se ha indicado anteriormente, el yacimiento más importante de telurio y de otros minerales se encuentra fuera de la ZEE de Canarias, pero dentro de lo que podría considerarse la plataforma continental. España ya solicitó su extensión para que incluyera este yacimiento, el cual, a su vez, y tras la modificación legislativa de Marruecos, quedaría incluido en la plataforma continental del Sáhara Occidental.

A este problema, que se planteará a medio plazo, hay que añadir los posibles yacimientos de gas y de petróleo. A 175 km al noreste de la isla de la Graciosa, una empresa británica, Europa Oil&Gas, ha detectado la existencia de un yacimiento «seguro» de petróleo dentro de las aguas territoriales marroquíes, pero muy próximo a la mediana que divide las ZEE de los dos países. Hay que recordar que esta mediana tiene un reconocimiento tácito, pero no legal, a expensas de lo que acuerde el grupo de trabajo activado con motivo de la visita del presidente Sánchez a Marruecos. Probablemente, parte de ese yacimiento se encuentre bajo el subsuelo de la ZEE española y de ahí el interés de Marruecos por conseguir que la división entre zonas se realice según el criterio de la equidad, lo que ampliaría considerablemente

la ZEE marroquí, asegurándose de esta manera la propiedad de todo o de gran parte del yacimiento. En cualquier caso, hay mucho escepticismo en la comunidad científica acerca de la veracidad de este hallazgo y, de ser cierto, sobre la posibilidad de una explotación rentable.

Otra zona de exploración de Marruecos se sitúa al este de Lanzarote y Fuerteventura, en la zona de Tarfaya. En este caso, la empresa responsable es la italiana ENI (Ente Nacional de Hidrocarburos), junto con Qatar Petroleum.

En los últimos meses, Marruecos ha firmado un acuerdo con la empresa israelí Ratio Petroleum Energy con el objetivo de iniciar la búsqueda de petróleo y gas en la zona de Dajla, dentro de la ZEE del Sáhara Occidental. Este es el último capítulo de una política de prospecciones llevada a cabo por Marruecos tanto en tierra como en el mar desde hace ya varias décadas.

A este respecto, hay que recordar que la Ley de Cambio Climático y Transición Energética española, de 2021, prohíbe la exploración, los permisos de investigación y las concesiones de explotación de hidrocarburos en todo el territorio nacional, incluidas las aguas territoriales.

IMPACTO EN LAS RELACIONES INTERNACIONALES

Si bien todos los aspectos relacionados con las aguas territoriales se

enmarcan dentro de una estricta relación bilateral, no hay que olvidar el papel que desempeña la Unión Europea, uno de los principales socios internacionales de Marruecos. En los últimos años, los principales problemas en las relaciones Marruecos-UE han sido la pesca, la inmigración y el terrorismo yihadista. En los tres ámbitos, se ha llegado a acuerdos que, hasta el momento, parecen funcionar adecuadamente, pero que, como en el caso de la inmigración, dependen en gran parte de la buena voluntad del Gobierno marroquí, que puede utilizar los flujos migratorios como elemento de presión para lograr acuerdos beneficiosos en otros campos.

Los diversos anuncios en los que se comunica el hallazgo de petróleo o gas pueden tener como objetivo atraer inversores extranjeros (el Reino Unido, Israel, Catar, Italia) y servir como un elemento más que considerar en las negociaciones globales entre España y Marruecos. Hay que tener en cuenta la gran preocupación existente en Canarias sobre el posible impacto ambiental de estas prospecciones una vez que se ponga en marcha su explotación, si es que esto llega a producirse en algún momento.

Por otro lado, una vez que se ha consumado la salida del Reino Unido de la Unión Europea, este país tiene especial interés en convertirse en socio prioritario de Marruecos, sustituyendo a Francia y España. En 2019, ambos países firmaron un tratado de

asociación mediante el que se conceden los mismos beneficios que ya existían en el acuerdo UE-Marruecos, colaborando al deseo británico de convertirse en el principal inversor en África.

CONCLUSIÓN

Marruecos, de forma unilateral, ha proclamado su soberanía sobre las aguas que corresponden al Sáhara Occidental. España solamente puede negociar con Marruecos lo relativo a las aguas que corresponden a la costa marroquí. El hecho de que determinados países estén a favor de la autonomía política de un Sáhara incluido en Marruecos puede favorecer esta pretensión.

La explotación de los yacimientos minerales que, en su caso, podrían reivindicar España y Marruecos constituye un problema que se planteará a medio y largo plazo.

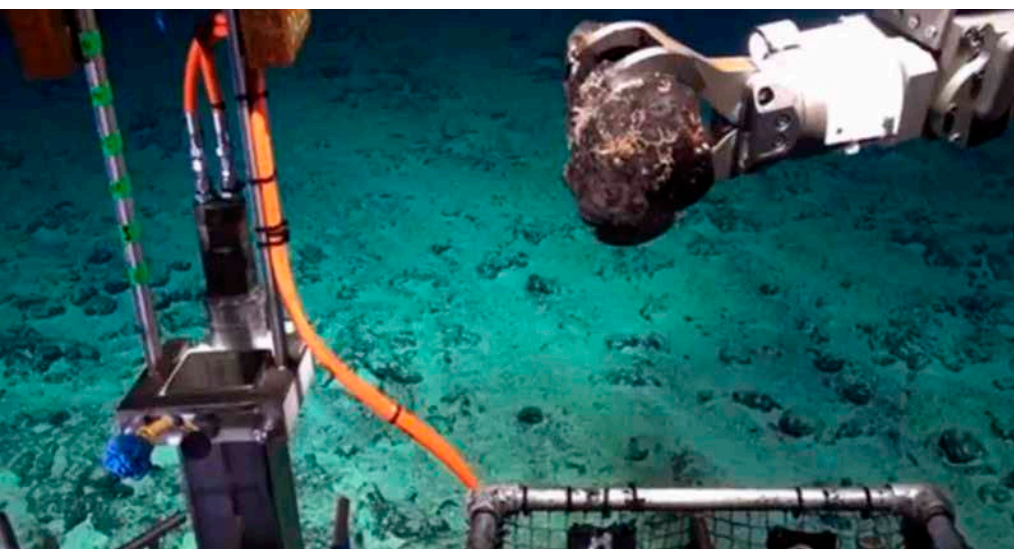
La existencia de petróleo y gas entre Canarias y Marruecos, a pesar de su dudosa rentabilidad, constituye un elemento más que tener en cuenta en las relaciones bilaterales, y no solamente en lo que se refiere al reparto de la ZEE.

NOTAS

1. La unidad de medida empleada es la milla náutica, que equivale a 1852 metros, diferente de la milla terrestre.
2. Desde el punto de vista técnico, se establece una línea de base que coincide con la línea de bajamar, considerando otros aspectos como el tipo de costa, la existencia de islas u otras características.

BIBLIOGRAFÍA

- García Pérez, R. (2019). Canarias y la previsible ampliación de su plataforma continental: el difícil equilibrio entre España, Marruecos y el Sáhara Occidental. *Revista de Estudios Internacionales Mediterráneos*. N.º 26.
- Barrada Ferreiros, A. (2020). Las nuevas leyes de Marruecos sobre espacios marítimos. *Revista General de Marina*. N.º 279.■

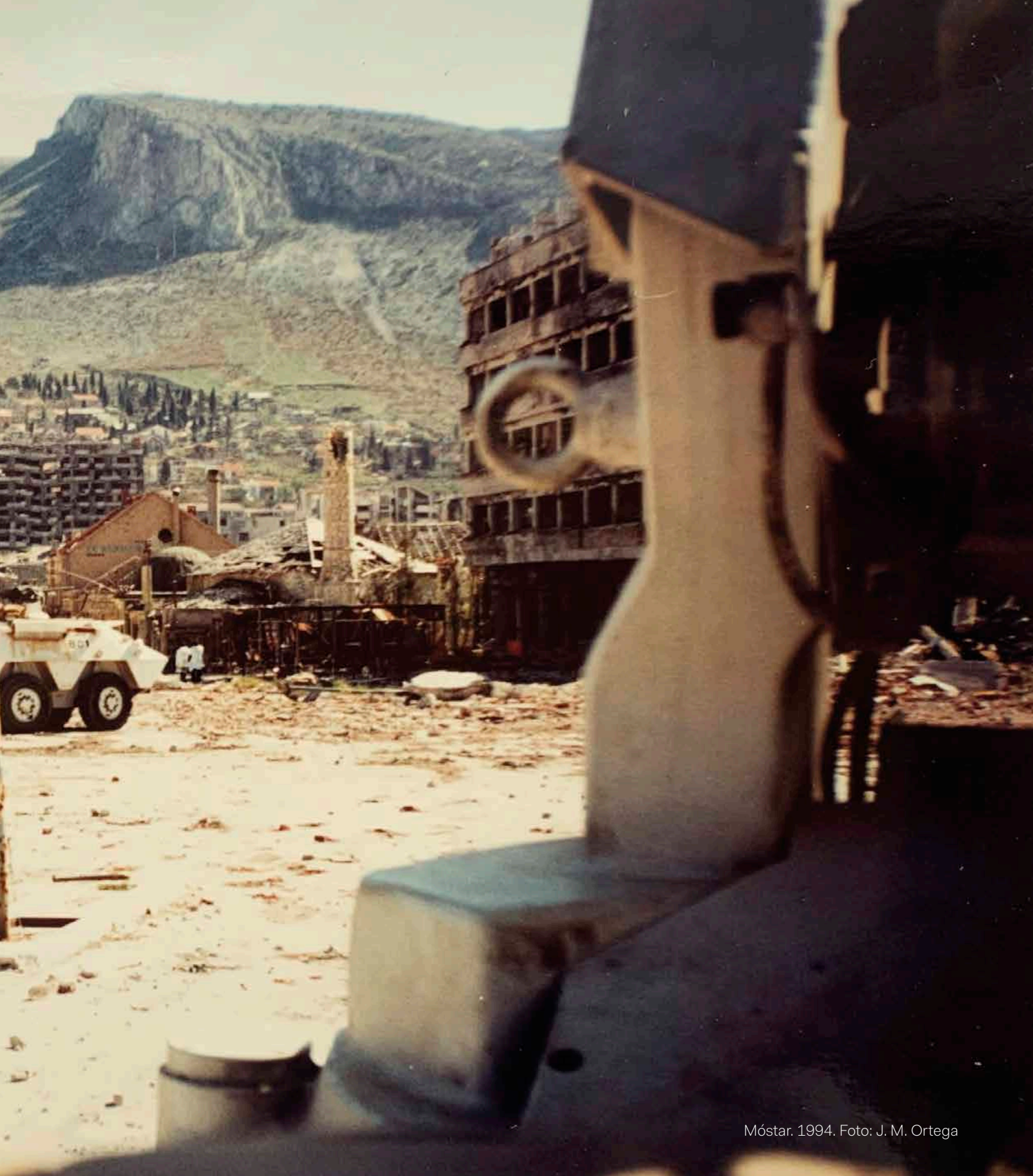


Extracción de telurio



BOSNIA Y HERZEGOVINA, **30 AÑOS DESPUÉS**

José María Ortega Trujillo | Comandante de Infantería



Móstar. 1994. Foto: J. M. Ortega

Todavía hoy, al pasear por la ciudad de Sarajevo, se pueden ver marcas que la guerra ha dejado en diversos edificios. Unas marcas que parecen heridas que no acaban de cerrarse, lo cual puede compararse a la situación que se vive en el país. Una cruenta guerra que vivió Bosnia y Herzegovina y de la que muchos militares españoles fuimos testigos.

Hoy, treinta años después de que el primer contingente español llegara a estas tierras a intentar poner su granito de arena para frenar un inevitable conflicto, intento hacer una comparación de lo vivido en aquellos lejanos años y la experiencia de formar parte de la presencia española dentro de una fuerza internacional, liderada en este caso por la Unión Europea (UE).



Intercambios en la Plaza de España de Móstar, 1994. Foto: J. M. Ortega



Pasarela temporal sobre el río Neretva (Móstar)

**España instaló
una pasarela
que estuvo
permitiendo el
tránsito entre la
zona este y oeste
de la ciudad a
muchas familias
durante más de
diez años**

Una de las primeras cosas que hice al volver a este país, el cual no visitaba desde 1994, fue recorrer con mi compañero entrante y con los salientes las localidades que habían tenido un importante significado por hechos allí acaecidos a los militares que formaban el contingente en el que tuve el honor de estar integrado: la Agrupación Táctica Madrid, formado principalmente por unidades de la Brigada Paracaidista, en la cual estaba destinado, siendo el tercer contingente español que desplegaba en Bosnia y Herzegovina.

España instaló una pasarela que estuvo permitiendo el tránsito entre la zona este y oeste de la ciudad a muchas familias durante más de diez años.

Fue muy emotivo recorrer ciudades, pueblos, carreteras, puentes y tantos lugares donde, a pesar de los años pasados, se mantenía el recuerdo de la crudeza de una guerra que castigó muy severamente sobre todo a la población civil. También cómo olvidar a compañeros que dejaron lo más preciado que tenían, su vida, por cumplir con la misión encomendada por España en apoyo a la gente que tan angustiosos momentos estaba pasando.

Por mucha preparación que tuviéramos en territorio nacional antes del despliegue, allá por la primavera y verano de 1993, creo que, cuando llegamos a ejecutar las primeras misiones, internándonos en este país fracturado por tres diferentes bandos en conflicto, pocos nos esperábamos contemplar una guerra de desgaste que mantenía a la población civil prisionera en sus propias ciudades y pueblos.

Ciudades como Móstar, la más importante de las que se encontraban dentro del área de responsabilidad de nuestro contingente, Jablanica, Stolac, Čapljina, Medjugorje y Konjic, entre otras, eran de paso frecuente por nuestras unidades en patrullas, escoltas de convoyes, reconocimientos, etc...

El contingente se mantenía en dos bases principales en Dracevo, un pequeño pueblo al sur de Móstar y Medjugorje, con destacamentos permanentes en Móstar y Jablanica, en los cuales íbamos rotando. En estos dos últimos destacamentos era donde se vivía más de cerca el conflicto. En la



Monumento a la participación española en diferentes contingentes. Móstar, 2021.

Foto: J. M. Ortega

primera localidad, una ciudad dividida por los bandos bosniaco y bosnio-croata, los movimientos estaban muy limitados por las acciones de francotiradores y fuego de morteros principalmente. Era realmente angustioso ver a niños jugando en las calles, sabiendo el riesgo que corrían.

Recorrer la ciudad de Móstar ahora que, aunque mantiene esas heridas abiertas del conflicto, goza de una gran vitalidad fue para mí un motivo de orgullo; pensar que pusimos nuestro empeño en intentar paliar el sufrimiento que la población estaba pasando en esos duros momentos y que contribuímos a que ambos bandos llegasen a acordar un alto el fuego permanente y posteriormente la paz.

Todo ese esfuerzo se ve reflejado en la plaza de la ciudad, que lleva el nombre de Plaza de España y donde se mantienen una bandera nacional junto a la de Bosnia y Herzegovina y una placa que recuerda a los 23 militares españoles fallecidos en los diferentes contingentes. También es un reflejo de ello el nombramiento como hijo predilecto de la ciudad del que fuera el jefe de la Agrupación Madrid, coronel D. Luis Carvajal Raggio, recientemente fallecido.

En esa plaza fuimos testigos de los primeros encuentros de familias que habían quedado divididas por el conflicto, después de realizar un minucioso trabajo de limpieza de artefactos explosivos no detonados, minas

e incluso cadáveres, principalmente de civiles que quedaron atrapados ahí para siempre.

Aunque he de decir que algo me entristeció en nuestro paseo por la ciudad: la visita al famoso puente antiguo de Móstar, el cual fue destruido en 1993, estando yo presente en el país, y tras lo cual España instaló una

pasarela que estuvo permitiendo el tránsito entre la zona este y oeste de la ciudad a muchas familias durante más de diez años. Hoy el puente está reconstruido a semejanza del original, con una placa que agradece las contribuciones para realizar esa obra, pero ninguna referencia a aquella pasarela que tanto agradeció la población en su día.

Sin embargo, en Jablanica, una ciudad sitiada por los bosniocroatas, el riesgo principal provenía de unas piezas de artillería que esporádicamente abrían fuego sobre la ciudad, impactando varias veces en el propio destacamento. Algunas veces, fuerzas locales aprovechaban los momentos de confusión de un ataque para intentar sustraer gasoil de los propios blindados y cisternas, por lo que había que defender la base ante estas incursiones.

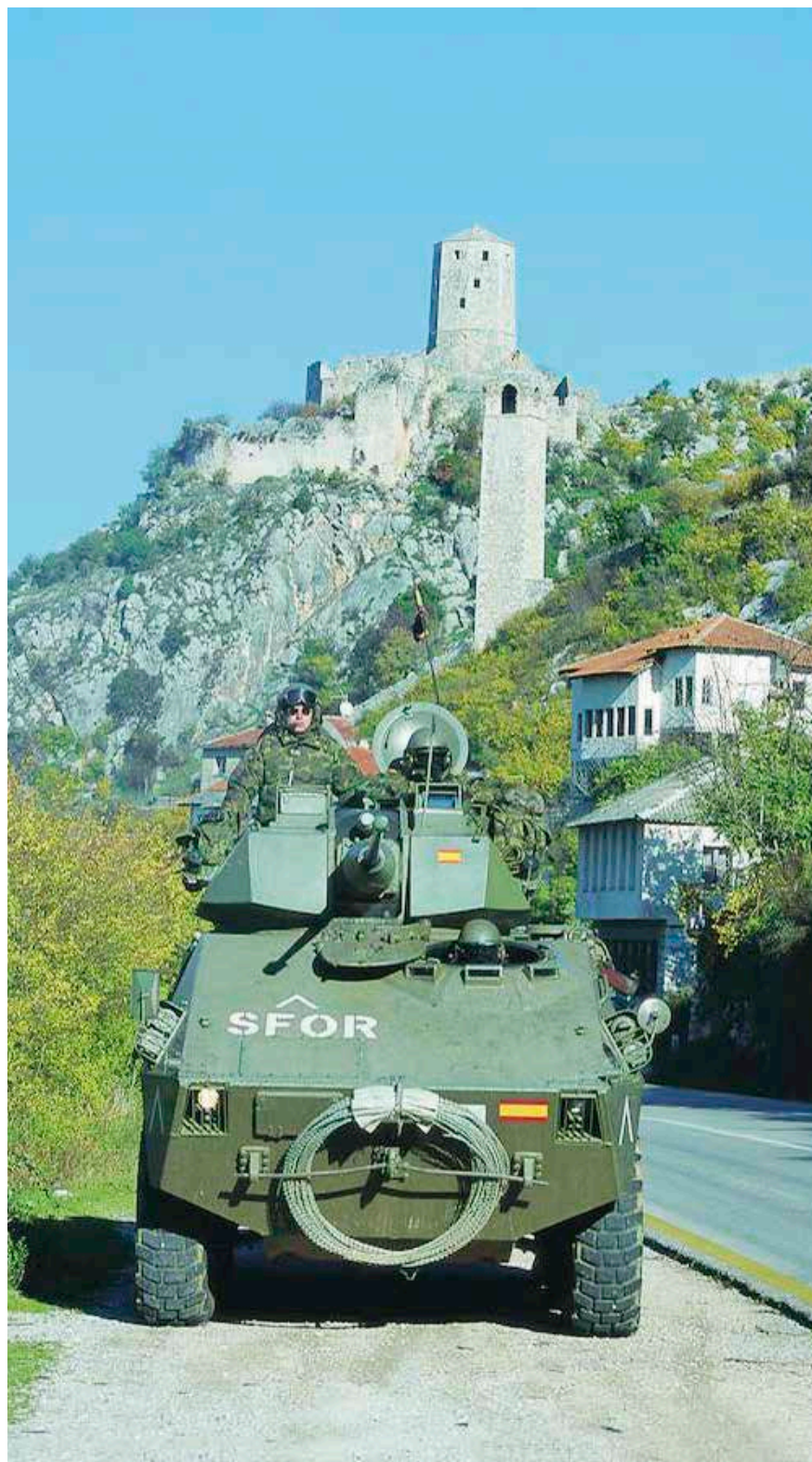
Ahora existe un centro comercial al lado del campo de fútbol que ocupábamos como base y quedan pocos restos de lo que fue un destacamento de vital importancia, tanto para la población local como para la escolta de los convoyes que se dirigían a la capital, Sarajevo.

Igualmente, el asentamiento de la base de Dracevo ha quedado reducido a un camino con huellas donde estaban colocados los alojamientos. Y la base de Medjugorje es un complejo de apartamentos de lujo para visitar la ciudad y su famoso santuario.

Tras acabar el recorrido me preguntaba: ¿ha avanzado realmente el país durante todos estos años como para considerar si es necesario mantener una fuerza internacional presente? En un primer momento, al ver tanta normalidad donde había visto caos, me parecía que sí. Pronto averigüé que nada más lejos de la realidad.

Entre el último trimestre de 2021 y la fecha en que se escribe este artículo, la situación ha cambiado drásticamente en Bosnia y Herzegovina. Tal y como han repetido diferentes líderes internacionales que han visitado el país, está en la situación más crítica después de la finalización de la guerra en 1995. Según se acordó en el tratado de paz de Dayton, el país se dividía en una Federación (con mayoría de bosniacos y bosniocroatas) y una República (Srpska, de mayoría serbo-bosnia). Además, durante el periodo posterior a la guerra se organizaron instituciones estatales comunes a ambas entidades.

El principal riesgo para el país lo está protagonizando la República Srpska, por una deriva secesionista que recuerda en muchos aspectos a la vivida



VEC en Bosnia



Placa a los españoles caídos en Bosnia y Herzegovina. Camp Butmir, Sarajevo, 2022. Foto: J. M. Ortega

en los inicios de los años 90. Las dos etnias que forman la Federación tampoco colaboran para llegar a acuerdos a nivel nacional. El riesgo de desmembramiento del país y, en caso de que ocurriese, de que este no se produjera pacíficamente, es alto. Los motivos de esta situación se pueden encontrar en una sociedad que no ha superado el conflicto pasado, que se para la educación por etnias, que tiene tres presidentes que van rotando en su puesto (pertenecientes a cada una de las etnias mayoritarias) y multitud de celebraciones que no hacen más que rememorar los tres bandos que se enfrentaron en el conflicto y que no han tenido una verdadera reconciliación.

A esta situación hay que añadir la existencia de una influencia externa que actúa sobre una u otra etnia según su conveniencia y que no ayuda a esa necesaria reconciliación. Mientras tanto, la Unión Europea se enfrenta a

esta situación con una fuerza que ha ido disminuyendo gradualmente con el paso de los años y que compromete su efectividad en caso de tener que ser utilizada.

El reto que tiene la comunidad internacional y en particular la UE es considerable, puesto que, en caso de secesión, constituiría un inmenso fracaso después de tantos años de actividad y dirección diplomática, además de los esfuerzos realizados por los diferentes contingentes de los muchos países que han pasado por estas tierras en las sucesivas misiones: UNPROFOR (United Nations Protection Force) de Naciones Unidas, IFOR (Implementation Force) y SFOR (Stabilisation Force) de OTAN y EUFOR (de la UE), la actualmente presente. Se incluyen también las organizaciones internacionales con delegaciones en el país, como la propia UE, la Organización para la Seguridad y Cooperación Europea (OSCE) y la Oficina

del Alto Representante para Bosnia y Herzegovina (OHR), entre otras.

Viendo la situación actual y comparándola con la vivida hace casi treinta años, cuando esta era mucho más complicada y unos soldados españoles se empeñaron en que al menos las partes en conflicto en su zona de acción intentasen llegar a un acuerdo, facilitando todos los medios para ello, me viene a la cabeza la idea de que puede que no fuese descabellado que la diplomacia española, con ese carácter conciliador que nos caracteriza, intentase participar más activamente en la posible resolución de la situación actual, poniendo como ejemplo la reconciliación que nuestro país llevó a cabo el siglo pasado. Pero ese es un asunto que no compete a este soldado, que en dos ocasiones ha intentado poner su granito de arena para que en Bosnia y Herzegovina exista una convivencia sin violencia ni diferencias étnicas. ■

NORMAS DE COLABORACIÓN DE LA REVISTA EJÉRCITO



REVISTA EJÉRCITO. AUTORES

La revista *Ejército* es una publicación sobre temas técnicos profesionales, que se orienta a facilitar el intercambio de ideas sobre temas militares, cabiendo en la misma cuantas informaciones, opiniones, investigaciones, ideas o estudios se consideren de interés en relación con la seguridad y la defensa, así como con la organización, el personal, la preparación, el empleo, la logística, las experiencias, los proyectos, la historia, la cultura militar, y los valores y tradiciones del Ejército. Así mismo, contribuye a fomentar y mejorar la vinculación entre Ejército y Sociedad para una mayor participación en la cultura de Defensa.

En la revista *Ejército* puede colaborar cualquier persona que presente trabajos originales, inéditos y con una redacción adecuada que, por su tema, desarrollo y calidad se consideren acordes a la anterior finalidad.

DERECHOS

Los autores de los artículos se comprometen a respetar los derechos de propiedad intelectual que pudieran existir sobre los textos, fotografías, gráficos e ilustraciones que presenten para su publicación, en los términos establecidos por el Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril.

DATOS DE CARÁCTER PERSONAL DE LOS COLABORADORES

En cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la Sección de Publicaciones de la Subdirección de Asistencia Técnica (SUBAT) procesará los datos personales, incluyéndolos en el fichero de colaboradores y suscriptores de la revista *Ejército*. Puede ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición dirigiéndose por escrito a la Sección de Publicaciones de la Subdirección de Asistencia Técnica (SUBAT), establecimiento San Nicolás c/ Factor, 12, 4.ª planta, Madrid (28013) o por correo electrónico a ejercitorevista@et.mde.es. El colaborador será responsable de la inexactitud o falta de actualización de los datos personales aportados.

DOCUMENTOS MONOGRÁFICOS

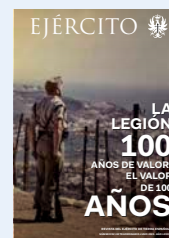
Los Documentos monográficos son trabajos sobre un tema profesional, especialidad, gran unidad, organización, función organizativa, de combate o logística, operación, etc. que se trata de forma unitaria. Se confeccionan a propuesta de una autoridad u organización o a instancias de la revista. Generalmente los Documentos constan de presentación y una serie de 4 a 6 artículos. La extensión total del Documento no será superior a las 15 000 palabras. Su tratamiento es el mismo que el del resto de colaboraciones, que se especifica al final de estas normas. Por la autoridad u organización proponente, se designará un representante para el Documento, que se encargará de la coordinación del trabajo con la Redacción de la revista.

DOCUMENTACIÓN

Se remitirán los siguientes datos del autor/es:

- Nombre y apellidos. Si es militar: empleo, especialidad fundamental, cuerpo, ejército, y si es DEM o no; si es civil: breve currículum, licenciatura, diplomatura o título de mayor categoría.
- Dirección postal del domicilio, correo electrónico y teléfono de contacto.
- Fotocopia de ambas caras del DNI o, en caso de no tener la nacionalidad española, fotocopia del pasaporte.
- Entidad bancaria: banco o caja, sucursal, dirección postal y código cuenta cliente (código IBAN).

Estos datos son exigidos por la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa, aunque su aportación no conlleva necesariamente la publicación del artículo. No se remitirán estos datos en caso de haberlo hecho anteriormente y no haber sufrido modificación.



NÚMEROS EXTRAORDINARIOS

Los Números extraordinarios, en similitud a los Documentos, son también trabajos sobre un tema profesional, especialidad, gran unidad, organización, función organizativa, de combate o logística, operación, etc. que se trata de forma unitaria, pero con mayor profundidad, detalle y extensión, reservándose un número completo de la revista para su publicación.

Generalmente los Números extraordinarios constan de presentación y una serie de 12 a 18 artículos, cada uno entre las 2000 y 3000 palabras. Dependiendo del tema, pueden tener distinto tratamiento. Las normas de remisión de textos y gráficos son las mismas que las del resto de colaboraciones. Así mismo, por la autoridad u organización proponente, se designará un representante para el «extraordinario», que se encargará de la coordinación del trabajo con la Redacción de la revista.

PUBLICACIÓN DE TRABAJOS

La Redacción de la revista acusará recibo de los trabajos, sin que esto comporte su publicación.

Los trabajos no publicados serán devueltos a su autor.

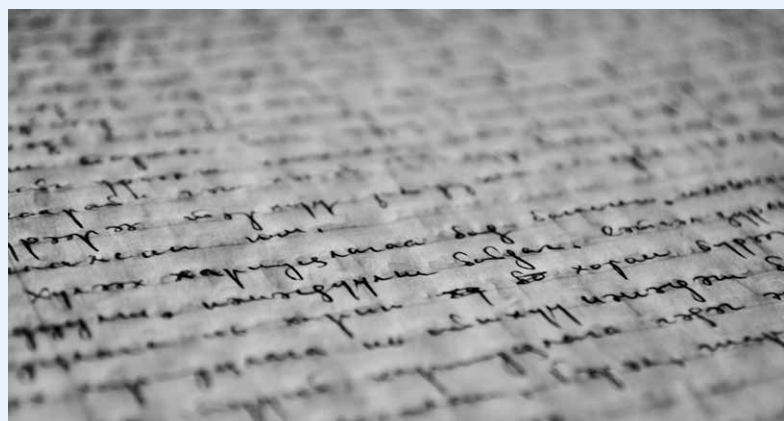
Para publicar en otro medio de comunicación un trabajo ya publicado en la revista *Ejército*, habrá de solicitarse previamente autorización a la misma.

De no indicarse previamente por el autor, los trabajos publicados se difundirán en soporte papel, electrónico y digital e irán identificados con el nombre, apellidos y, en su caso, empleo militar o profesión.

Milit@rpedia (Enciclopedia Militar Digital): Los trabajos publicados, con la autorización expresa del autor, se remitirán a la Milipedia para su edición en lenguaje *wiki*, lo que permitirá que otros usuarios de la enciclopedia puedan añadir, modificar, completar, etc, el texto publicado. La autorización del autor se recabará expresamente por la revista *Ejército* durante el proceso de publicación del trabajo en la misma.

CORRECCIONES

El Consejo de Redacción se reserva el derecho de corregir, extraer o suprimir alguna de las partes del trabajo siempre que lo considere necesario y sin desvirtuar la tesis del autor/es.



PRESENTACIÓN DE COLABORACIONES. FORMATOS

Con el objeto de facilitar su tratamiento, mejorar la edición y disminuir en lo posible los errores de publicación, las colaboraciones que se aporten a la revista deberán remitirse de acuerdo a las siguientes normas:

Textos

1. Los trabajos deberán estar redactados en español.
2. Es imprescindible su presentación en fichero informático, formato DIN A4, letra ARIAL de tamaño 12 puntos, a doble espacio.
3. El texto se remitirá sin maquetar, incluyendo título que no superará las diez palabras. Los epígrafes o subtítulos no se numeran.
4. Su extensión no superará las 3000 palabras, incluyendo notas y bibliografía si las hubiere.
5. Las notas, si las hubiere, han de ser breves en contenido y número. Han de numerarse (numeración arábiga) y se relacionarán al final del texto y no a pie de página.
6. No se remitirán a la revista textos clasificados o que muestren marcas de clasificación de seguridad.
7. La bibliografía y fuentes, si las hubiere, estarán debidamente reseñadas y aparecerán al final del artículo.
Se relacionará un máximo de diez, entre notas y bibliografía.
8. Con carácter general, en los artículos se recomienda utilizar el menor número de siglas o acrónimos posible.
No obstante, cuando se empleen, la primera vez tras identificar su significado completo se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correspondiente. Así mismo, cuando el trabajo requiera el empleo de un número considerable de siglas o acrónimos, al final del trabajo, o en documento aparte, figurará la relación de siglas empleadas con su significado.
9. El artículo ha de ir acompañado por un resumen del mismo cuya extensión no superará las 120 palabras.
10. En caso de agregar correcciones en un texto ya remitido, estas tienen que escribirse en color rojo, apareciendo tachado el texto al que modifican.

Gráficos

Se entiende por material gráfico todas las fotografías, tablas, gráficos, esquemas, dibujos, croquis, cuadros, etc, que se remitan para ilustrar un texto. Deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. El material gráfico aportado contará con el permiso de su autor.
Si procede de Internet, se habrá de verificar que la imagen tiene el permiso de uso y copia, y que se encuentra libre de cualquier derecho de autor u otra limitación de difusión.
2. Los autores ceden a la revista los derechos de comunicación pública de sus obras para su difusión y explotación electrónica a través de las redes (Intranet, Internet) y dispositivos inalámbricos que decida la revista para el acceso online de su contenido.
3. No se remitirá a la revista material gráfico clasificado o que tenga alguna marca de clasificación de seguridad.
4. Los archivos del material gráfico han de ser:
 - De extensión «.jpg» o «.tif» (nunca «.bmp», «.gif» o cualquier otro formato).
 - Identificados con un nombre inferior a los 20 caracteres.
 - De un tamaño mínimo de 1800 píxeles de ancho.
 - Independientes, sin estar incrustados en un documento de texto (Word o similar) o presentación (Powerpoint o similar).
 - Sin marcas de agua, símbolos o letras sobreimpresas.
5. El material gráfico no estará insertado en el texto remitido por el autor, sino que se incorporará a este la referencia que indique el lugar en que desea que aparezca.
6. Se debe presentar un archivo, en documento aparte, con los pies de foto o título de los gráficos o tablas (máximo de 15 palabras). Si proceden de Internet, se deberá indicar la dirección de la página web de donde se hayan extraído.
7. En el caso de aparecer menores de edad, no deberán ser reconocibles sus facciones.

DIRECCIÓN

Los trabajos pueden enviarse a las direcciones de:

Correo electrónico

ejercitorevista@et.mde.es

Correo postal

Sección de Publicaciones de la JCISAT

Establecimiento San Nicolás

Calle del Factor, 12 – 4.ª Planta, 28013 Madrid

Teléfono: 915 160 480 - 819 44 80 • 915 160 488 - 819 44 88



LECCIONES DE AFGANISTÁN

Este artículo aborda, de forma somera, las múltiples lecciones que nos aportó el conflicto de Afganistán en los niveles estratégico, operacional y táctico.

Dentro de ellas se destacan, entre otras, la necesidad de un liderazgo estratégico sólido, la importancia de la conciencia o sensibilidad intercultural, la dificultad de las operaciones de estabilización y de apoyo a la paz y las fricciones propias del campo operacional

Víctor Manuel Caride Abalde | Coronel de Infantería

INTRODUCCIÓN

El desastre de la retirada precipitada de las fuerzas estadounidenses de Afganistán el verano del año pasado, junto con la repentina y sorpresiva toma de poder por parte de los talibanes, trajo consigo un gran número de artículos en los que se enumeraban los muchos errores cometidos por los actores implicados en el conflicto. Uno de los sentimientos unánimes de todos los autores era que los soldados que habían combatido o habían dado su vida en Afganistán durante los casi veinte años de duración del conflicto no se merecían ese final.

Como soldados, sabemos que en el cumplimiento de la misión asignada hay muchos factores que escapan a nuestro control y, por desgracia, en el conflicto de Afganistán hubo muchas de esas circunstancias externas que no facilitaron la consecución del objetivo final buscado.

Ahora, tras el resultado, es el momento de recapitular y fijarnos en esos factores que tanto condicionaron el cumplimiento de la misión y extraer de ellos las lecciones oportunas para, en lo posible, tratar de mitigarlos o conjurarlos en operaciones futuras. Enumerarlos y desarrollarlos todos

estaría fuera del alcance de este artículo, por lo que nos limitaremos a destacar aquellos que, a nuestro entender y en un análisis preliminar, tuvieron mayor influencia en el resultado final.

LA CLAVE DE LIDERAZGOS SÓLIDOS PARA EL ÉXITO DE LAS OPERACIONES

Un liderazgo sólido enmarca su actuación en una estrategia definida que lleva a la consecución del objetivo final buscado. Corresponde al nivel político formular los objetivos estratégicos

buscados por la operación. En el caso que nos ocupa, la concurrencia de diferentes actores políticos propició, ya desde el mismo inicio de la operación, una acusada falta de acuerdo sobre los objetivos que debían alcanzarse y una continua descoordinación para establecer planes y prioridades en aras de la estabilización del país.

La política errática de las cinco administraciones norteamericanas que se sucedieron durante el conflicto, la ausencia de una dirección estratégica clara por parte de Naciones Unidas, las tensiones existentes dentro de la comunidad internacional para asumir los riesgos inherentes a la operación y el nulo liderazgo ejercido por la propia Administración afgana arrastraron a una falta clara de autoridad estratégica que aportase coherencia y supervisión a los diferentes esfuerzos y acciones realizados tanto por el componente civil y militar de la operación como por las propias autoridades afganas a nivel local, regional y central.

Todo ello puso de manifiesto una vez más las muchas carencias de las que adolece el actual liderazgo político estratégico, instalado en el inmediato horizonte temporal de la contienda electoral y, en general, más preocupado por la imagen y la narrativa que por la realidad imperante. Se echó en falta una adecuada comunicación estratégica que expusiera a



la población la transcendencia de los fines y objetivos perseguidos y tratar de amoldar, a la vez, los respectivos intereses políticos nacionales con los propios de la escena internacional y otros de índole ética y moral.

Otro aspecto importante que se puso de manifiesto es que el unilateralismo en la definición de fines y objetivos estratégicos conduce a bien poco en un mundo cada vez más multipolar, donde la persuasión y la habilidad para construir consensos dentro de las organizaciones internacionales son del todo necesarias.

Sobre el asunto y en relación con la apresurada salida estadounidense de Afganistán, ha quedado patente que «las decisiones estratégicas traen consecuencias estratégicas»¹ como es la vuelta al poder de los talibanes y la reversión, en cuestión de días, de todo el trabajo realizado en veinte años.

LA IMPORTANCIA DE LA SENSIBILIZACIÓN O CONCIENCIA INTERCULTURAL² (CROSS-CULTURAL AWARENESS)

A la indefinición político-estratégica de los actores operantes en Afganistán se unía el problema de la diversidad cultural propia del pueblo afgano y, en muchos aspectos, totalmente alejada de la cultura occidental.

Uno de los indicadores más determinantes de la falta de sensibilización intercultural es caer en el *etnocentrismo*, que impone la cultura propia como único patrón interpretativo de modelos sociales y culturales. Así, algunos ejemplos clásicos de ese etnocentrismo que se pusieron de manifiesto en Afganistán fueron imponer un régimen social y democrático de derecho sobre un grupo de tribus y etnias carentes de identidad nacional y de cultura democrática, favorecer una



Administración afgana y un desarrollo institucional totalmente alejados de las necesidades del pueblo afgano y estimular la creación de órganos de seguridad nacional al estilo de los países occidentales.

Las consecuencias de esa falta de sensibilización intercultural fueron un Gobierno afgano muy cuestionado por su pueblo al considerarlo títere de la comunidad internacional y, también, por sus múltiples escándalos de corrupción, que lo hacían incapaz de imponerse en todo el territorio; unas Fuerzas Armadas y unas Fuerzas de Seguridad afganas totalmente inoperantes en su lucha contra la insurgencia talibana, sin el apoyo de las fuerzas estadounidenses y las de la coalición, y una comunidad internacional alejada de las percepciones reales del pueblo afgano.

Cuando hablamos de percepciones, es muy importante captar esa sensibilidad intercultural que nos ayuda a conocer las prioridades de las distintas culturas e identidades étnicas operantes y, de ese modo, llegar con efectividad a sus mentes y corazones. En el caso que nos ocupa, Naciones Unidas debería haber actuado desde el principio como una instancia aglutinadora de todas

esas sensibilidades culturales que, a modo de equipo negociador, apoyase la toma de decisiones de los componentes civil y militar participantes en la estabilización y reconstrucción del país.

En el aspecto operacional y táctico, aunque esa sensibilización intercultural está grandemente instalada en la forma de operar de la mayoría de los ejércitos occidentales, muchas veces la misma dinámica operativa conduce a escenarios radicalmente contrarios a esta.

Sobre el asunto, el comandante de ISAF TG McChrystal, en su directiva táctica de fecha 2 de julio de 2009, alertaba sobre la nula rentabilidad de una victoria táctica a costa de una derrota estratégica, «causando bajas civiles o excesivo daño y, de este modo, indisponiéndonos con la población». La publicación doctrinal *Empleo de las fuerzas terrestres* ya nos alerta sobre «la capacidad de los potenciales adversarios para realizar acciones de propaganda» en la «lucha por las percepciones»³. En este caso, la insurgencia talibana lideró dicha propaganda a nivel local, regional e internacional, con muy poco contrapeso por parte del Gobierno afgano y la propia comunidad internacional.



LA DIFICULTAD DE LAS OPERACIONES DE ESTABILIZACIÓN Y APOYO A LA PAZ

El entorno operativo de las operaciones en Afganistán ha estado marcado desde sus inicios por su gran complejidad debido a la diversidad de actores implicados en la resolución del conflicto. A ello habría que sumar las intermitentes dosis de conflictividad, representadas por las acciones de las fuerzas de la insurgencia talibana, junto con las acciones terroristas llevadas a cabo por las células terroristas de Al Qaeda que operaban en su seno.

El objetivo final de la operación de estabilización en Afganistán buscaba la reducción de la violencia, representada por la insurgencia talibana, de forma que permitiese al Gobierno afgano, legítimamente establecido, ejercer sus funciones apoyado en una eficaz estructura de seguridad nacional.

La inesperada caída del régimen talibán a finales del 2001 por la acción de las fuerzas de las tribus de la Alianza del Norte, junto con el apoyo aéreo y las fuerzas especiales estadounidenses, abrió un rayo de esperanza en gran parte de la población afgana, sometida a un régimen teocrático fundamentalista que, en cinco años, había llevado el país al nivel de Estado fallido. Con los Acuerdos de Bonn de





diciembre de 2001, la comunidad internacional, bajo los auspicios de Naciones Unidas, buscaba instaurar en Afganistán una nueva estructura de poder que iniciase su reconstrucción.

Esos acuerdos abogaban por la creación de un Gobierno interino y de una nueva estructura de seguridad nacional, amparados en unos potentes resortes que favoreciesen todo el proceso mediante una fuerza multinacional de asistencia a la seguridad (ISAF), aportada en su mayoría por los países de la OTAN, y una misión de Naciones Unidas de asistencia a la gobernanza (UNAMA).

Establecido el plan estratégico de la operación de estabilización y reconstrucción del país, fue en su desarrollo donde se malogró parte de su éxito por la falta de ambición de los actores

implicados, la ausencia de una dirección estratégica sólida y la inaplicación de las salvaguardas a las que obliga un enfoque integral en este tipo de operaciones.

Sobre la falta de ambición, habría que empezar por la propia administración estadounidense, que fue la que inicialmente lideró todo el proceso con una acción limitada marcada por su estrategia de *guerra global contra el terror* y que, al encontrarse con el vacío de poder tras la caída del régimen talibán, buscó el auxilio de la comunidad internacional para apoyar las operaciones de estabilización y reconstrucción del país. Esa misma falta de ambición también es achacable a dicha comunidad internacional, que, a lo largo de veinte años, no fue capaz de aprovechar las distintas ventanas de oportunidad abiertas por la fuerza operacional para un fortalecimiento coordinado y sin fisuras de las nuevas instituciones estatales afganas.

Anteriormente, ya se habló sobre la importancia de una dirección estratégica sólida, pero, en lo que respecta a la operación de estabilización y apoyo a la paz, tenía que haber sido Naciones Unidas la que ejerciera dicho liderazgo mediante la designación de un representante con la suficiente autoridad para coordinar los esfuerzos internacionales y supervisar eficazmente la Administración afgana.

Como señala la publicación doctrinal *Empleo de las fuerzas terrestres*, el enfoque integral busca «concertar planes, objetivos y acciones de todos los actores participantes en la gestión de una crisis o conflicto, en todos sus niveles (estratégico, operacional y táctico) y en todas sus fases»⁴. En este caso, la falta de ese enfoque integral abocó a la deslegitimación de las instituciones afganas, que no supieron o no quisieron integrar en su seno a todas las etnias e identidades sociales; a una acusada falta de coordinación por parte de la comunidad internacional para establecer planes, objetivos y prioridades, y a una conflictividad de roles entre las fuerzas de ISAF y de la misión de Naciones Unidas (UNAMA): las primeras tendrían que haberse centrado exclusivamente en tareas de seguridad y la segunda, en tareas de reconstrucción.





LA FRICCIÓN EN EL CAMPO OPERACIONAL

Otra lección que nos aportó el conflicto fue la imperfección manifiesta del multilateralismo hegemónico ejercido por los Estados Unidos de América al condicionar la intervención de los otros actores con su acción unilateral, de modo que las misiones en apoyo a la estabilización del país llevadas a cabo por ISAF, UNAMA y la propia acción gubernamental del gobierno afgano se vieron desde sus inicios lastradas y entorpecidas por la acción de las fuerzas estadounidenses, que, con su operación Libertad Duradera (OEF), libraban su particular *guerra global contra el terror*, dirigida contra los elementos de Al Qaeda y sus colaboradores en el seno de la insurgencia talibana.

Dicha campaña, centrada casi exclusivamente sobre la comunidad pastuna, agudizaba su resentimiento contra el Gobierno afgano y las propias fuerzas de la comunidad internacional. Además, socavaba la autoridad de la Administración central afgana al apoyarse con frecuencia en las autoridades y hombres fuertes locales y regionales, en detrimento de las Fuerzas Armadas y de seguridad afganas. Ante ello, los múltiples programas de reconciliación llevados a cabo por el propio Gobierno afgano con el apoyo de la comunidad internacional fracasaron en su intento de atraer y desmovilizar a la fuerza insurgente dentro de la comunidad pastún.

Esta situación provocó que la misión principal de apoyo a la seguridad por parte de las fuerzas internacionales se viera amenazada y, en muchos casos, comprometida con las acciones de apoyo a la lucha contrterrorista, liderada casi en exclusiva por los Estados Unidos, y con los programas de reconciliación llevados a cabo por la Administración afgana.

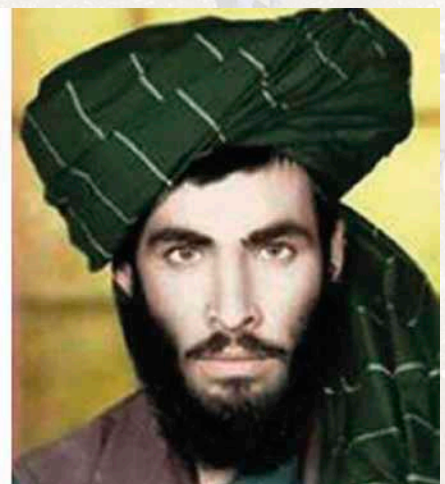
Fue esta fricción la que condicionó el objetivo último de la misión de las fuerzas de la Alianza: crear un entorno de seguridad estable que abarcara todo el territorio afgano y donde las nuevas instituciones se convirtieran en las únicas que ejerciesen el poder legítimo. La falta de coordinación y de unidad de esfuerzos hacia ese objetivo estratégico final estuvo muy presente a lo largo de toda la operación.

La creación de ese entorno de seguridad estable implicaba, para las

fuerzas de la Alianza, trabajar conjuntamente con las Fuerzas Armadas (ANA) y Fuerzas de Seguridad afganas (ANSF), empeñadas en anular la influencia de la insurgencia talibana sobre el pueblo afgano y ganarse, de ese modo, su apoyo.

Todo ello planteó continuos retos operacionales y tácticos a las fuerzas internacionales, que tuvieron que lidiar en su día a día con el apoyo al sistema de seguridad nacional afgano y con la amenaza de una fuerza insurgente que comprometía sus tareas más básicas. Con tesón y valentía, se fueron ganando el apoyo popular allí donde operaban, pero la errática acción política de la Administración afgana malogró la consolidación de un clima de paz y seguridad estable en todo el territorio afgano.

Las Fuerzas Armadas y los órganos de seguridad afganos se aprestaron



Mulá Mohamed Omar



a las acciones de la lucha contraterrorista, liderada por los Estados Unidos, pero nunca tuvieron la determinación y la capacidad para enfrentar una guerra de guerrillas contra la insurgencia talibana que neutralizase con efectividad su influencia sobre el pueblo afgano y erradicase los santuarios mantenidos a lo largo de la línea fronteriza con Pakistán. A esa situación contribuyeron tanto la ausencia de liderazgo por parte del Gobierno afgano como la falta de ambición y compromiso por parte de la comunidad internacional, que, ante la prolongación del conflicto, forzaron la solución política de una reconciliación con la insurgencia, la cual terminó de la peor forma posible: con la toma de poder por parte de los talibanes.

Esa falta de coherencia con el objetivo final buscado, evidenciada por los órganos de seguridad nacional afganos, marcó también la dinámica operacional de las fuerzas de la Alianza a lo largo del conflicto, sin un establecimiento y control claro de finalidades, acciones y resultados. Además, los vetos y limitaciones operativas nacionales, la falta de interoperabilidad o de capacidades vitales y la aplicación heterogénea de técnicas, tácticas y procedimientos malograban la ansiada unidad de acción de dichas fuerzas.

En lo que respecta a los retos operacionales a los que debían enfrentarse las fuerzas internacionales a lo largo del conflicto, fue evidente que

no estaban preparadas para combatir la insurgencia talibana, y tampoco era su misión, ya que la fuerza legítima de tal acción tenía que recaer exclusivamente en los órganos de seguridad nacional afganos. Sin embargo, desde su creación, tanto el Ejército nacional afgano (ANA) como los nuevos órganos policiales se vieron incapaces de combatir dicha insurgencia sin un oportuno apoyo aéreo, logístico y de inteligencia por parte de las fuerzas internacionales, lo que fue aprovechado por la insurgencia para restarles legitimidad y apoyo popular.

Otro desafío operacional para las fuerzas internacionales fue adaptarse a un entorno operativo muy centrado en la población, con cambios significativos en el esfuerzo de inteligencia y en el estilo de mando. A diferencia del modelo convencional, este nuevo entorno primaba un esfuerzo de inteligencia de flujo ascendente y transversal, y un estilo de mando orientado a la misión. Con ello, las unidades ganaban autonomía y una mejor percepción del ambiente operativo.

La mentorización y colaboración con las fuerzas y cuerpos de seguridad nacional afganos supusieron continuos retos dentro de las fuerzas de la alianza por su falta de profesionalidad y experiencia, y sus casos de corrupción e infiltración de elementos no deseados, que, con los temidos incidentes *green-on-blue*⁵, generaban un ambiente de falta de confianza plena.

En el aspecto táctico, las fuerzas internacionales también se vieron sometidas a continuos retos que pusieron en cuestión muchos de los procedimientos tácticos empleados. Así, uno de los mayores desafíos a los que se enfrentaron fueron los numerosos artefactos explosivos improvisados (IED) colocados por la insurgencia y los grupos terroristas infiltrados en su seno, lo que obligó a adoptar nuevos medios de transporte táctico y logístico, y mejoras continuas en las medidas de seguridad. Sobre la adopción de los nuevos medios, se echó en falta una acción concertada por parte de las fuerzas de la Alianza que diera una rápida respuesta al desafío tecnológico y táctico planteado.

NOTAS

1. Palabras pronunciadas por el general jefe del Estado Mayor Conjunto Mark Milley ante el Congreso el 28 de septiembre, hablando sobre la retirada de Afganistán.
2. La publicación doctrinal PD1-001 Empleo de las fuerzas terrestres lo contempla como conciencia intercultural en el apartado 7.3.b.
3. Página 2-9 de la PD1-001 Empleo de las fuerzas terrestres, apartado 2.4.
4. Página 7-2 de la PD1-001 Empleo de las fuerzas terrestres, apartado 7.3.a.
5. Ataques a las fuerzas de la coalición por parte de elementos talibanes infiltrados en las Fuerzas Armadas y órganos de seguridad afganos.■

LA DIDOM

AFRONTA

LAS OPERACIONES MULTIDOMINIO

(MADOC: VEINTICINCO AÑOS EN VANGUARDIA DE LA INNOVACIÓN EN LAS TÁCTICAS, TÉCNICAS Y PROCEDIMIENTOS)

Antonio Jesús Cabrerizo Calatrava | General de división



En el año en que se conmemora el 25.º aniversario del MADOC, la Dirección de Investigación, Doctrina, Orgánica y Materiales (DIDOM) ha organizado en Granada el panel «Multi-Domain-A Multinational Understanding», que forma parte de una campaña multinacional cuyo objetivo principal es desarrollar entre los aliados las capacidades necesarias para resolver problemas militares operativos compartidos



El Centro Conjunto de Desarrollo de Conceptos español definió en 2020 el concepto / término «multidominio» como «un entorno de actuación muy complejo, que engloba a todos los ámbitos de operación, con una gran interdependencia e interacción entre todos ellos (bien sean físicos o no físicos)»¹. Asimismo, definió el término «operaciones multidominio» en el entorno conjunto de las FAS como «aquellas operaciones realizadas por la Fuerza Conjunta que, por su agilidad y complejidad, necesitan de una adecuada interoperabilidad y conectividad que posibiliten un control distribuido de los medios para permitir la integración de todas sus capacidades y así poder producir efectos en y desde cualquiera de los ámbitos de operación»².

De la lectura simple de estas definiciones, parecería que es suficiente con incluir el ámbito cognitivo y ciberespacial en las ya conocidas operaciones conjuntas, tratando de armonizar las acciones en los cinco dominios³, pero no es así. En los conflictos que se prevén ya no existe una situación de paz, de la que se pasa a una de crisis y a otra de guerra. La amenaza es permanente y requiere acciones duraderas para evitar una posición de desventaja relativa contra un adversario de capacidades actuales⁴ en zonas geográficas críticas de cualquier parte del mundo.

No parece adecuado desechar el estudio de las operaciones multidominio dentro del ET, en la errónea idea de

que solo son responsabilidad del ámbito conjunto o de escalones superiores a la división. Es preciso buscar los medios y procedimientos que permitan al Ejército integrarse y colaborar en estas operaciones que se van a desarrollar bajo una coordinación y una integración de capacidades nunca antes planeadas. Por ello es preciso anticipar rápidamente, desde la perspectiva específica propia de nuestro Ejército, los cambios necesarios para operar en los nuevos dominios. Hay naciones que ya están asimilando esa evolución y modifican sus doctrinas para adaptar sus herramientas de superioridad de la información a la superioridad en el dominio cognitivo.

Tras años de buscar la mejor manera en que las fuerzas terrestres podrían asumir su papel en las operaciones conjuntas determinadas por mandos componentes, la DIDOM está involucrada ahora en desarrollar la integración del ET en lo que se ha llamado «operaciones multidominio».

DESARROLLO CONCEPTUAL

En los ámbitos internacionales, se sugiere que una visión sobre operaciones multidominio compartida entre los distintos Ejércitos es insuficiente y se necesita una auténtica coordinación y cooperación en la búsqueda de un enfoque adecuado que establezca las técnicas y procedimientos y guíe las inversiones correspondientes en los sistemas necesarios.

En la ESN 21 se dice que «en este contexto y debido a la naturaleza cambiante de los conflictos, los tradicionales dominios terrestre, naval y aéreo se ven ahora complementados por la aparición de nuevos espacios de competición, como el ciberespacio y el espacio ultraterrestre, que obligan a incorporar nuevas formas de actuación, así como tecnologías de última generación, para mantener una capacidad de enfrentamiento actualizada y moderna».

Aunque nuestra última doctrina conjunta, *Doctrina para el empleo de las Fuerzas Armadas*, que se publicó en febrero de 2018, introdujo como otras contribuciones de las Fuerzas Armadas a la seguridad la ciberseguridad y

la seguridad del espacio aéreo y ultraterrestre, no desarrolla cómo afrontar las operaciones en varios dominios ni cómo enfrentar la competencia prolongada en alguno de ellos⁵.

Nuestra doctrina específica de *Empleo de fuerzas terrestres* (PD1-001, 2.ª edición de septiembre de 2021) no recoge el concepto, pero establece una nueva función táctica denominada «información» que engloba el conjunto de actividades concebidas específicamente para actuar en el ámbito cognitivo mediante su incidencia en el entorno de la información con la finalidad de modificar o reforzar las percepciones, las conductas y las actitudes de las audiencias autorizadas. Esta función comprende las actividades psicológicas, la comunicación pública, la interacción y la cooperación cívico-militar, la interacción personal, la decepción, la presencia, actitud y perfil de la fuerza y, en general, todas aquellas que se diseñen expresamente para actuar en el ámbito cognitivo. Pero mantener lo cognitivo o informativo como una función táctica, centrada en sus aspectos militares y gestionada por una célula específica de los Estados Mayores, parece insuficiente para enfrentar las amenazas futuras.

Nuestro cuerpo doctrinal, plenamente desarrollado para la mayoría de las funciones tácticas de esta reciente doctrina, tiene que actualizarse en todo lo relativo a la función táctica de información y su coordinación con las que se lleven a cabo en el ámbito cognitivo dentro de las operaciones conjuntas.

DESARROLLO PRÁCTICO

Las operaciones de información siguen siendo los instrumentos militares clásicos para gestionar el dominio de la información en los escalones división y brigada, aunque sobre todo se enfocan a las fuerzas adversarias. Sin embargo, la mayoría de las amenazas en el dominio cognitivo y cibernético no tienen un origen conocido (y normalmente este no es militar), ni se producen solo en tiempo de conflicto, ni tienen un objetivo concreto y delimitado a las fuerzas militares. «Es indudable que la solución a los complejos problemas que plantea el

dominio cognitivo o de la información obligará a abrir el concepto de operaciones multidominio a una realidad mucho más amplia de enfoque integral que busca la integración de todos los esfuerzos, civiles y militares, en la resolución de los problemas de seguridad»⁶.

«En las operaciones multidominio, una división debe mantener el conocimiento de la situación y su influencia a distancias de potencialmente cientos de kilómetros dentro de un lapso de tiempo de setenta y dos a noventa y seis horas»⁷. La división (y sus brigadas) combate dentro del paraguas de capacidades multidominio establecido por ella o el cuerpo de ejército del que depende con la intención de degradar amenazas de fuegos de largo alcance, cibernéticas y enjambres de armas y sensores (incluso con alcances superiores a los cuatrocientos kilómetros). «La división maniobra rápidamente hasta ciento cincuenta kilómetros del frente, donde la amenaza de fuegos de alcance medio se convierte en el problema principal, cuando los sistemas enemigos

de largo alcance están lo suficientemente degradados»⁸. Pero esta maniobra irá precedida de lo que se ha llamado «confrontación o competencia», que determinará la maniobra de la división, situándola en una posición de ventaja.

Como ejemplo de la importancia que el ciberespacio tendrá en las operaciones multidominio y en esa competencia previa que nos permitirá iniciarlas adecuadamente, hay que destacar que el US ARMY ha anunciado que para 2030 tiene la intención de doblar el número de componentes de la especialidad «ciber».

La denominada «nube de combate multidominio» (*multi-domain combat cloud*) debe ser resistente a la amenaza cibernética en todos los dominios que utilizan tecnologías basadas en red, conectando nodos para todas las fuerzas, lo que permite que la información fluya en tiempo real. La implicación de las FAS y el ET en esta misión no se reduce a periodos de crisis o conflicto, ya que las redes de comunicaciones y de mando y control deben funcionar en todo tiempo y situación para garantizar la adecuada activación y respuesta de las capacidades necesarias.



Nuestro ET, que durante los últimos años ha estado involucrado principalmente en operaciones de contra-insurgencia y estabilización, debe ahora adaptarse para orientar sus herramientas de operaciones de información a las operaciones multidominio, siendo difícil todavía delimitar la coordinación con las actuaciones de los demás mandos componentes y su integración en una actividad estrechamente integrada en el esfuerzo general de STRATCOM.

Mediante la experimentación y el análisis crítico, se debe investigar qué capacidades deben retenerse en CE y división y cuáles deben ser responsabilidad de las brigadas, y, con base en ello, llevar a cabo las modificaciones orgánicas necesarias. Inicialmente, parece ineludible crear un paquete de capacidades que puedan agregarse en el escalón división o CE bajo un mando orgánico de información que agrupe las capacidades relacionadas con el ámbito cognitivo como centro orgánico de una estructura terrestre, pero realizando su actividad en beneficio de la acción conjunta.

AFRONTANDO EL FUTURO

«En el tipo de batalla terrestre multidominio que se librará [...] la maniobra principal consistirá en la convergencia de capacidades de guerra electrónica, cibernética, de sensores y fuegos»⁹, y la superioridad aérea será cada vez más difícil de conseguir al tener que enfrentarse a una profusión

de sensores y fuegos que permitirá destruir blancos aéreos hostiles más fácilmente.

En el reciente conflicto de Nagorno Karabaj de 2020, el copioso uso de RPAS para acciones de fuego y obtención de información, vigilancia y reconocimiento permitió a Azerbaiyán batir objetivos de gran valor en profundidad, aumentar la sorpresa y la confusión en la retaguardia y desarrollar las capacidades de su artillería convencional mediante la adquisición de objetivos y la valoración de sus efectos, mejorando la maniobra de la información, con ejemplos varios como el de difundir imágenes de la eficacia de sus acciones a su público objetivo¹⁰.

«El uso de drones de combate turcos Bayraktar por parte ucraniana ha revolucionado todos los conceptos bélicos actuales. Su precisión a la hora de elegir blancos mucho más potentes y destruirlos a larga distancia ha sido una de las claves para aguantar el empuje ruso inicial»¹¹.

El ataque masivo de drones en enjambre y la velocidad y precisión de las municiones futuras nos obligarán a establecer una cúpula de seguridad de fuegos y electrónica que impida que seamos batidos antes de acercarnos a una distancia adecuada para atacar al objetivo. Necesitamos armas de alcance superior o similar al del enemigo que nos permitan actuar sobre él mientras mantenemos esa cúpula.

Pero ¿es posible disponer de ella en cientos de kilómetros? No parece viable a corto plazo, por lo que se necesitan cúpulas superpuestas que se puedan ir moviendo y acoplando en las zonas que consideremos necesarias.

Los medios de A2/AD (*anti-access/area denial*) que nos permitan establecer dichas cúpulas han comenzado a desarrollarse mediante sistemas antidron, de defensa antiaérea, ciberdefensa, guerra electrónica, comunicaciones satélite, etc., que están todavía muy lejos de lo que harán dentro de pocos años y, sobre todo, de estar bien integrados entre ellos, con la maniobra táctica y la operación conjunta, en las que las capacidades marítimas y aéreas son fundamentales para mantener la cúpula en el lugar adecuado. Para la DIDOM, se vislumbra un campo muy importante de desarrollo en experimentación, procedimientos, requerimientos de materiales, etc., que nos llevará a afrontar la propuesta de capacidades necesarias para resolver problemas tácticos, pero mediante soluciones que estén integradas en la respuesta estratégica.

Ya que la amenaza está creciendo (es global y multidominio), el Ejército de Tierra debe ser una organización permanentemente consciente de lo que de verdad implica su misión fundamental. La forma de conseguir la ventaja se basa en cuatro elementos fundamentales: rapidez, liderazgo, procedimientos adecuados y asegurar los CIS y el C2 en territorio nacional y en la zona de operaciones. Para ello es necesario tener fuerzas operando desde la confrontación permanente, preposicionadas, con movilidad y posibilidad de operar dispersas y con adecuadas capacidades CIS, ciber y de fuegos de largo alcance, así como escalones división y brigada adecuados y preparados, superando la hasta ahora predominante importancia de la agrupación táctica.

CONCLUSIONES

«Por muy radical que un cambio de este tipo parezca, hay que estar abierto a investigar este tipo de ideas si con ello se consigue estar más cerca de la superioridad en todos los dominios, especialmente en los que aún están por desarrollar»¹².



Plataformas aéreas para reconocimiento, ataque y logística.
Foto cedida por Octavio Díez Cámara

Es responsabilidad de todos los jefes de unidad del ET conocer y prepararse para actuar en las guerras en las que podrían involucrarse sus unidades. Y es responsabilidad del MADOC y de otros mandos de primer nivel actualizar los procedimientos para adaptarlos a los nuevos conflictos. «En el verano de 1914, los Ejércitos opositores a los poderes aliados anticiparon una corta pero decisiva campaña basada en sus doctrinas»¹³, pero se equivocaron. Esa errónea previsión los llevó a la necesidad de probar nuevos procedimientos sobre la marcha mediante el ensayo y error, sin posibilidad previa de experimentar ni practicar.

Las sucesivas generaciones de militares han encontrado retos prácticos que los conceptos recibidos no resolvían y sobre los cuales sus predecesores dejaron análisis y conceptos útiles pero insuficientes. La única manera de evolucionar en estos dilemas es desarrollar nuevos planteamientos que permitan la integración eficaz de ideas no probadas en ambientes nuevos. Así, el trabajo de la DIDOM está orientado hacia el objetivo de ser útil para todo el Ejército de Tierra y por ello su implicación en prospectiva, investigación, experimentación, lecciones aprendidas, evaluación, foros conjuntos y organizaciones internacionales obliga y posibilita adelantarse a lo que luego será el cuerpo doctrinal y los procedimientos.



Carros de combate Leopard. Foto Octavio Díez Cámara

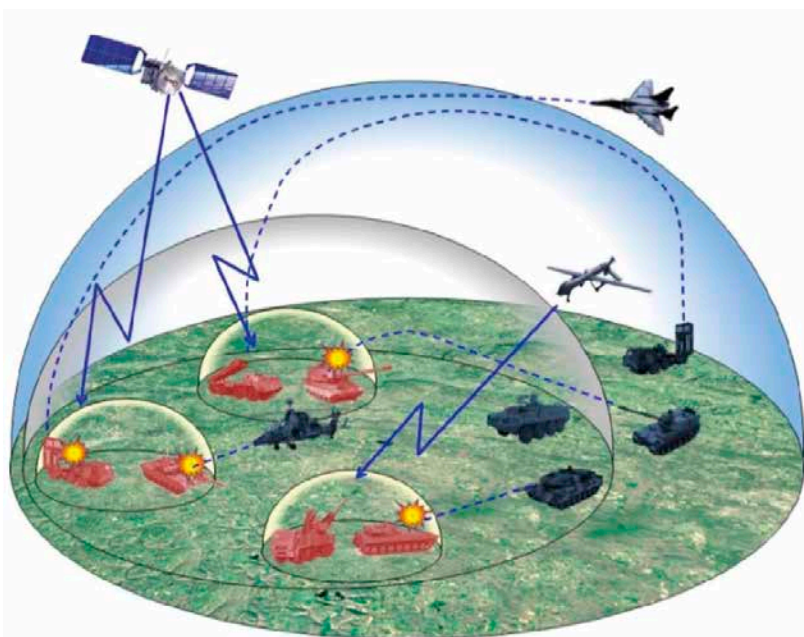
La DIDOM hace prospectiva por lo menos tres años antes de que los conceptos evolucionen y se conviertan en la doctrina que guía a la fuerza. Por ejemplo, las actuaciones del Ejército de Tierra en los conflictos asimétricos se comenzaron a estudiar en la DIDOM tres años antes de que ninguna fuerza española desplegara en Afganistán, donde nuestras tropas emplearon los procedimientos definidos en las publicaciones doctrinales consecuencia de dichos estudios: PD3-301. *Contrainsurgencia*, de 2008; PD3-302. *Protección de la*

fuerza, de 2009; PD2-001. *Operaciones de estabilización*, de 2013; PD4-006. *Procedimientos tácticos en contrainsurgencia*, de 2014, etc.

Lo mismo ocurre ahora con las operaciones multidominio, que para muchos pueden sonar desconocidas o como un concepto moderno y «perecedero», pero que seguramente serán el pegamento de fusión del ET en nuestras futuras operaciones conjuntas.

Las técnicas actuales no permiten todavía combinar y emplear rápidamente los efectos multidominio, pero dentro de pocos años las herramientas proporcionarán análisis avanzados capaces de identificar y emplear combinaciones óptimas de capacidades de todo dominio en periodos de oportunidad anticipados. Además, la automatización y las comunicaciones modernas deben proporcionar estas capacidades sin impedir la movilidad de las unidades tácticas de maniobra.

Si el Ejército encuentra soluciones eficaces en materia de doctrina, organización, adiestramiento, material, liderazgo, formación, personal e instalaciones, entonces podrá cumplir su misión en una confrontación que ni empieza ni termina con las operaciones militares, afrontando el problema de los combates que presentarán los futuros conflictos.



Nube multidominio



Adquisición de materiales. Foto cedida por Octavio Díez Cámara

NOTAS

1. Nota conceptual «Operaciones multidominio». Página 5. Párrafo 32. EMAD. Abril de 2020.
2. Nota conceptual «Operaciones multidominio». Página 5. Párrafo 33. EMAD. Abril de 2020.
3. En este artículo se empleará el término «dominio» como sinónimo de «ámbito».
4. Actualmente, el fácil acceso a las tecnologías de la información (ordenadores, redes de mando, control y comunicaciones, sistemas de geolocalización, inteligencia artificial o cibernética), junto con el desarrollo de medios A2/AD, está aumentando la vulnerabilidad de las bases en zonas de operaciones,

los vehículos terrestres, los sistemas de mando y control, los helicópteros tripulados y las cadenas logísticas. Ello compromete la utilidad del paradigma de presencia y proyección del poder militar vigente desde hace años.

5. Párrafo 302: «Existen zonas de contacto o de intensa interacción entre ámbitos, físicos y no físicos, que dan lugar a ámbitos mixtos, como el litoral, el aeroterrestre, el aeronaval, o los que generan el ámbito ciberespacial y el cognitivo, como las redes sociales, transversales al resto de ámbitos».
6. Párrafo 314: «Los conflictos actuales tienden a ser transfronterizos,

al romper los tradicionales límites geográficos, políticos y legales; multiámbito, al afectar a todos los posibles ámbitos de operación, y multifunción, al involucrar a todos los instrumentos de poder».

7. García Servert, R. y Calvo Albero, J.L. El dominio cognitivo en las operaciones multidominio: concepto y problemática.
8. Desmond Bailey (antiguo director de la *Concepts Development Division, Maneuver Center of Excellence*), correo electrónico dirigido al autor, 15 de abril de 2020.
9. Desmond Bailey, Multi-domain operations frontages (presentación de PowerPoint, Fort Eustis, VA, 15 de marzo de 2020).
10. Pulido, G. (2021). *Guerra multidominio y mosaico*. Universidad de Alcalá.
11. DIDOM. Lecciones de la guerra en Nagorno Karabaj 2020.
12. Rojas, A. (2022). La guerra que cambió la forma de hacer la guerra, en *El Mundo*.
13. García Servert, R.C. y Hidalgo Rivero, F.J. Las operaciones multidominio desde la perspectiva de la Alianza Atlántica.
14. Maher, B. (2016). *The origins of operational depth in the First World War*, School of Advanced Military Studies, Fuerte Leavenworth, Kansas, p. 18.

BIBLIOGRAFÍA

- Pulido, G. (2021). *Guerra multidominio y mosaico*. Madrid, Catarata.
- Maher, B. (2016). *The origins of operational depth in the First World War*. Kansas, Fort Leavenworth, School of Advanced Military Studies.
- Desmond, B. (2020). Multi-domain operations frontage. Fort Eustis.
- García Servet, R. C., Hidalgo Rivero, F.J. (2020). Las operaciones «multidominio» desde la perspectiva de la Alianza Atlántica. *El Radar*.
- García Servet, R. C., Hidalgo Rivero, F.J. (2020). El dominio cognitivo en las operaciones multidominio: concepto y problemática. Madrid, Academia de las Ciencias y las Artes Militares.
- Kofman, M. (2019). It's time to talk about A2/AD: rethinking the Russian military challenge. *Texas National Security Review*. ■



DETECCIÓN PRECOZ DEL TALENTO MILITAR: LA EXPERIENCIA DEL PLAN 1973

José Miguel Palacios Coronel

Coronel de Infantería retirado

Los sistemas de ingreso en el cuerpo de oficiales pueden perseguir dos finalidades distintas: seleccionar a los que más lo merecen o a aquellos que tienen más cualidades para llegar a ser buenos mandos. Parece claro que existe un importante solapamiento entre ambos criterios y que muchos de los que más se merecen el ingreso son, precisamente, los que en el futuro resultarán ser mejores oficiales. No obstante, siempre queda la duda de si algunos de los que no consiguieron superar los procesos selectivos podrían haber llegado a ser militares sobresalientes. Dicho de otra manera, si en la selección estamos perdiendo una parte significativa del talento que existía entre los opositores.

A partir de los años sesenta del siglo XX se popularizó en nuestro Ejército el uso de las técnicas psicométricas

de selección de personal. Se pretendía con ellas optimizar la asignación de recursos humanos detectando en una fase muy temprana el rendimiento esperable de cada una de las personas sometidas al proceso. La reforma de la enseñanza militar de 1973 incorporaba el uso de esas técnicas y esperaba poder servirse de ellas para identificar aquellos candidatos cuyas cualidades los hacían más aptos para la carrera militar¹.

No podemos saber si algunos de los descartados en aquellos procesos selectivos habrían llegado, con el tiempo, a ser grandes militares. Sí podemos, en cambio, valorar de una manera limitada la capacidad predictiva del sistema de selección examinando los resultados que en él obtuvieron aquellos oficiales que acabaron desarrollando las carreras más brillantes. Si el sistema fue capaz de predecir en una proporción notable el éxito de los que acabaron obteniéndolo, podemos esperar también que el número de «rechazos tempranos» que produjo fue escaso.

ORGANIZACIÓN DEL ESTUDIO Y METODOLOGÍA

El Plan de 1973 se aplicó a seis promociones de la Academia General Militar, de la XXXIII a la XXXVIII, cuyos procesos de selección se desarrollaron entre los cursos académicos 1973-74 y 1978-79. Sin embargo, en este estudio consideraremos únicamente las cinco primeras. El motivo es que las pruebas de acceso de la promoción XXXVIII tuvieron lugar en 1978, año en que se había añadido un curso más al bachillerato superior (el tercero de BUP), lo que hizo que la cohorte de los nacidos en 1961, que en las condiciones anteriores se habría presentado, no pudiera hacerlo. Por este motivo, los miembros de la promoción XXXVIII tienen una edad media superior y son muy numerosos los que habían realizado con anterioridad partes del proceso de selección (examen inicial, campamento o fase escolar), lo que hace que sus resultados no resulten comparables con los de las promociones anteriores.

Con el fin de investigar la capacidad predictiva del Plan 1973 y de sus principales pruebas de selección, en este trabajo estudiaremos qué resultados obtuvieron en ellas los cuarenta primeros de cada una de las cinco promociones que consideramos (en lo sucesivo, los «top 40»). El orden de promoción será el convencional en el Ejército español, es decir, el de antigüedad. Ordenaremos, pues, a estos oficiales por el empleo más alto que alcanzaron y, dentro de cada empleo, por la antigüedad dentro de él. Este orden refleja la valoración que el Ejército realiza del conjunto de la carrera profesional de estos oficiales, especialmente en los empleos medios y altos.

Se consideran únicamente los oficiales de las cuatro armas combatientes que existían en el momento de graduación de estas promociones (Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros), integradas desde la Ley 39/2007 (de la carrera militar) en el Cuerpo General del Ejército de Tierra. No se ha incluido a los oficiales de Intendencia y Guardia Civil, que pertenecen administrativamente a cuerpos distintos y cuyo modelo de carrera ha resultado ser significativamente diferente del de los oficiales de las armas.

En este trabajo consideraremos qué proporción de los «top 40» y de los «generales» de cada una de las promociones XXXIII-XXXVII superó las diversas fases de selección dentro del «primer tercio» (33,3 %) y de la «cabeza» (10 %) de los presentados. Utilizaremos los resultados como medida de la efectividad de estas fases selectivas para la identificación precoz de futuros altos mandos del Ejército de Tierra, es decir, para conocer la capacidad del sistema para la detección temprana de futuros talentos militares.

EL CAMPAMENTO COMO MÉTODO DE SELECCIÓN

El campamento era la innovación más importante del Plan 1973 en el proceso de selección de futuros oficiales. Los diseñadores del sistema esperaban que la fase de campamento permitiera conocer bien a los

aspirantes y elegir de entre ellos a aquellos cuyo perfil se ajustara mejor a las exigencias de la carrera militar.

Hemos investigado qué resultados obtuvieron en el campamento los oficiales clasificados entre los cuarenta primeros de sus respectivas promociones y, en particular, cuántos de ellos, por su nota final, se encontraban dentro del primer tercio. Para los que alcanzaron empleos de general, hemos contado cuántos obtuvieron puestos de cabeza (primer 10 %). En cada caso hemos considerado dos posibilidades: el último campamento al que acudió y el primero. Como base de comparación, hemos tomado el número total de aspirantes convocados al campamento, con independencia de que llegaran o no a terminarlo. Los resultados son los siguientes:

Es más fácil comparar estos datos si construimos un «índice de eficacia» de la siguiente manera: concederemos 1 punto por cada porcentaje de «top 40» que consiguieron terminar el campamento dentro del primer tercio y 2 puntos por cada porcentaje de futuros generales que lo hicieron en el primer 10 %. De acuerdo con este procedimiento, un sistema que consiguiera detectar (en el sentido explicado) a dos tercios de los futuros «top 40» y a la mitad de los futuros generales obtendría 167 puntos (67+100), mientras que un sistema de selección en el que las cualidades o el desempeño de los aspirantes que acabaron graduándose como tenientes no se hubiera tenido en cuenta en absoluto obtendría 53 (33+20). Dicho esto, pasamos a examinar los resultados obtenidos:

Promoción	Último campamento		Primer campamento	
	Generales	Top 40	Generales	Top 40
XXXIII	33%	68%	33%	68%
XXXIV	42%	80%	25%	65%
XXXV	23%	45%	15%	35%
XXXVI	15%	60%	15%	53%
XXXVII	7%	56%	7%	45%
Promedio	24%	62%	19%	53%

Tabla 1: porcentaje de futuros «top 40» que superaron el campamento en el «primer tercio» y de futuros generales que lo hicieron en la «cabeza»

Promoción	Último campamento	Primer campamento
XXXIII	134	134
XXXIV	163	115
XXXV	91	66
XXXVI	91	83
XXXVII	70	58
Promedio	109	91

Tabla 2: índice de eficacia del campamento

Las conclusiones que obtenemos del examen de estos datos son las siguientes:

a) En cada una de las cinco ediciones que estudiamos, el campamento de selección produjo resultados de calidad muy diferente.

b) La eficacia del campamento como prueba selectiva tendió a disminuir con cada sucesiva edición.

c) La diferencia entre la primera vez que los aspirantes concurrían al campamento y las ocasiones sucesivas es importante (18 puntos por término medio).

d) Para la promoción XXXVII, la eficacia del primer campamento al que los aspirantes habían concurrido es apenas superior a la de una selección completamente aleatoria (entre aquellos aspirantes que superaron las distintas pruebas de selección y acabaron graduándose como tenientes).

Todo ello nos sugiere que, a pesar del esfuerzo realizado para crear un sistema que permitiera observar en detalle las cualidades personales de los aspirantes y seleccionar de entre ellos a los más dotados para la profesión militar, este objetivo no llegó a alcanzarse. El campamento acabó siendo una «prueba» que había que superar para ingresar en la Academia, más que un sistema eficaz de selección de los más dotados para desarrollar con posterioridad una carrera militar exitosa. La reiteración de esfuerzos y el conocimiento colectivo adquirido sobre cómo funcionaba la prueba y qué había que hacer para puntuar bien en ella acabaron teniendo un efecto determinante sobre los resultados.

LA FASE ESCOLAR DEL CURSO SELECTIVO FRENTE A LA TOTALIDAD DE LA CARRERA COMO PRUEBA DE CLASIFICACIÓN

En segundo lugar, intentaremos responder a la pregunta de si los resultados de la fase escolar del Curso Selectivo constituían un buen predictor del futuro éxito en la carrera militar. Para ello, compararemos dichos resultados con los obtenidos al terminar los cinco

cursos de estudio en las academias, que culminaban con la graduación como tenientes. En principio, estos últimos resultados deberían ser mejores, ya que estaban basados en un periodo de observación de los alumnos mucho más largo (cinco años, en lugar de uno) y en ellos se tenían en cuenta los resultados obtenidos en una gran variedad de materias de estudio (militares, ciencias sociales y ciencias puras), así como la conducta. Sin embargo, dado que el enfoque de la enseñanza en las academias españolas era «procedimental» y estaba enfocado en las necesidades de los primeros empleos de oficial, esos resultados finales en realidad deberían reflejar la aptitud estimada para ser un buen teniente y capitán. Cabría preguntarse si los resultados de la fase escolar del Curso Selectivo, basados, sobre todo, en las calificaciones obtenidas en asignaturas de ciencias puras, constituían un mejor predictor de éxito en empleos militares más avanzados.

Para dar respuesta a esta pregunta estudiaremos qué proporción de los generales de las promociones XXXIII a XXXVII se encontraba en la cabeza (primer 10 %), tanto al superar el Curso Selectivo como al final de los estudios, y qué proporción de los «top 40» se encontraba en el primer tercio. Para el ingreso utilizaremos las listas de admitidos a segundo curso de la Academia General Militar, según fueron publicadas en los respectivos Diarios Oficiales del Ejército, que incluyen no solo a los futuros oficiales de las cuatro armas combatientes, sino también a los del Cuerpo de Intendencia (menos del 10 % del total, con una mayoría situada en los dos últimos tercios de sus respectivas promociones). Para los resultados de salida, se tomará el escalafonamiento definitivo realizado para el ascenso a teniente, que está confeccionado por armas. La base de referencia para calcular los porcentajes es el conjunto de aprobados al finalizar la fase escolar del Curso



Selectivo, que es muy similar al grupo de los graduados cuatro años más tarde. Teniendo en cuenta estos aspectos, los resultados que hemos obtenido son los siguientes: (ver tabla 3).

Si elaboramos un índice de eficacia, siguiendo los criterios utilizados en la sección anterior, los resultados que se obtienen son los siguientes: (ver tabla 4).

Del examen de los resultados podemos extraer las siguientes conclusiones:

a) En los aspectos estudiados existen diferencias notables entre las diferentes promociones.

b) En todos los casos, los resultados son mucho mejores en la clasificación de salida que en la clasificación de entrada (es decir, tras el Curso

Selectivo). Las diferencias son muy importantes: 12 puntos porcentuales para el grupo «top 40», 16 puntos porcentuales para el grupo «generales» y 34 puntos en el índice de eficacia.

A la vista de estos datos, resulta evidente que el resultado final a la graduación constituyó un predictor de éxito futuro en los empleos superiores mucho más exacto que la calificación de la fase escolar del Curso Selectivo, lo que contradice algunas de las ideas preconcebidas existentes en las Fuerzas Armadas españolas sobre la importancia de los estudios científicos y técnicos. Aunque se ha intentado racionalizar la preferencia histórica por este tipo de formación con el argumento de que supuestamente proporciona una buena preparación para el ejercicio de empleos superiores, los datos obtenidos no apoyan esta idea.

No solo la capacidad predictiva del puesto de graduación ha mostrado ser claramente superior a la de la nota final del Curso Selectivo, sino que esta capacidad predictiva no parece haber cambiado demasiado como consecuencia de las importantes modificaciones que el Plan 1973 introdujo en el proceso de selección y formación. Así, según estudios publicados recientemente, el 68 % de los generales pertenecientes a las promociones I-XXVIII (graduadas entre 1946 y 1973) habían terminado la carrera en el primer tercio de sus respectivas promociones (Ortega 2016, 33), mientras que la cifra correspondiente a las promociones XXXIII-XXXVIII es similar, el 71 % (Palacios 2021, 58). Esto nos sugiere que no fue el contenido del programa de estudios, que cambió, sino el conjunto de la experiencia académica, que permaneció relativamente estable, el factor que puede haber tenido más peso.

Promoción	Generales		Top 40	
	Cabeza tras Selectivo	Cabeza a la graduación	Primer tercio tras Selectivo	Primer tercio a la graduación
XXXIII	27%	33%	45%	58%
XXXIV	42%	58%	58%	73%
XXXV	15%	31%	48%	58%
XXXVI	31%	46%	55%	68%
XXXVII	13%	40%	43%	53%
Promedio	25%	41%	50%	62%

Tabla 3: el Curso Selectivo frente al conjunto de los cinco cursos como procedimiento de identificación de talentos

Promoción	Selectivo	Conjunto de los estudios
XXXIII	93	161
XXXIV	158	174
XXXV	77	127
XXXVI	123	156
XXXVII	93	126
Promedio	107	141

Tabla 4: índice de eficacia de la fase escolar del Curso Selectivo, comparado con el índice de eficacia del conjunto de los estudios

CONCLUSIONES

¿Era el innovador sistema de selección adoptado en 1973 por el Ejército de Tierra español lo suficientemente eficaz como para permitir la identificación temprana de futuros talentos, es decir, de jóvenes aspirantes con el potencial para ser los futuros mandos superiores de las Fuerzas Armadas? Esa es la pregunta a la que hemos intentado dar respuesta en este trabajo, aunque las conclusiones a las que podemos llegar con el material disponible solo son tentativas.

Cuando el sistema que hemos considerado fue suprimido estaba aún en sus comienzos y, tras solo seis promociones, no había alcanzado aun lo que podríamos llamar su «velocidad de crucero», es decir, su régimen definitivo de funcionamiento. Las diferencias notables que se advierten entre los resultados de las diversas promociones se deben, probablemente, a las características propias de todo proceso de transición, con la adaptación progresiva a unas reglas del juego en principio mal conocidas. En la primera promoción de las cinco que hemos considerado (la XXXIII), los aspirantes se enfrentaron a una prueba cuyas reglas ignoraban, mientras que en la última (la XXXVII) la mayor parte de ellos comprendía bien qué debían hacer para obtener buenas puntuaciones y superar a los demás concurrentes. Por ello, hacia el final del periodo que consideramos, cuando el sistema estaba ya muy próximo a su final, empiezan a estabilizarse los parámetros que hemos estudiado.

Con esta información, parece claro que el sistema de selección de 1973 no era capaz de ofrecer buenos predictores de éxito profesional a largo plazo. Uno de los rasgos más característicos de la mentalidad militar española es el temor a la arbitrariedad. Por ello, pruebas complejas en las que un número elevado de calificadores valoraba a los aspirantes y luego un algoritmo insuficientemente (o nada) testado combinaba esas valoraciones para obtener una calificación final única pueden llegar a ser bien aceptadas. Lo importante en ellas no es tanto la «selección» (el resultado) como la propia «prueba» (el proceso). Los diseñadores del Plan 1973



Aspirantes alumnos AGM

se esforzaron en organizar una buena prueba que se desarrollara en condiciones de equidad y los aspirantes se adaptaron a lo que se les exigía, asumieron las reglas del juego y buscaron optimizar su rendimiento a fin de superarlas. En la prueba se valoraba y se seleccionaba al que lo merecía más, no al que tenía un potencial mayor de convertirse con el tiempo en un buen oficial, particular o general. Por el tipo de prueba, más cercano que la tradicional oposición al ejercicio real de la profesión militar, se esperaba que los que la superaran fueran luego excelentes profesionales, pero lo cierto es que no se verificó de manera sistemática en qué medida ello era así.

A la luz de cuanto hemos expuesto, así como de las sugerencias que pueden encontrarse en la literatura (Lescrève 2000), surgen algunas ideas que podrían haber servido para que el sistema de selección fuera más eficaz:

a) Deberían haberse planteado de una manera más clara los objetivos a medio y largo plazo del proceso de selección.

b) El sistema tendría que haber seleccionado perfiles diversos, incluyendo el de candidatos potenciales a los puestos superiores de las Fuerzas Armadas.

c) La prueba no debería haber sido entrenable. Ante la imposibilidad práctica de alcanzar un objetivo tan ambicioso, se debería haber hecho, al menos, un esfuerzo importante para minimizar las ventajas que a la hora de superar la prueba puede conceder el haber podido prepararla de manera específica.

d) Habría sido mejor que el personal encargado de la selección hubiera estado especializado en esta materia, que poseyera los conocimientos científicos apropiados y que hubiera

desarrollado un criterio estable y coherente con los objetivos que el proceso de selección planteaba.

e) Los criterios de calificación y los algoritmos utilizados para integrar las valoraciones de calificadores diferentes deberían haber sido testados para verificar que los resultados se correspondían con las expectativas.

El sistema actual de ingreso, en vigor desde el curso 2010-2011, está basado en supuestos muy distintos de los del Plan de 1973. El proceso selectivo, sin embargo, sigue reposando sobre dos ideas muy enraizadas en la tradición militar española: la valoración de conocimientos y el temor a la arbitrariedad. De los cinco criterios tentativos que acabamos de exponer, tan solo el tercero parece haberse tenido en cuenta en el diseño del proceso.

NOTAS

1. Para una descripción detallada del sistema establecido en el Ejército de Tierra por la reforma de 1973, véase Palacios, 2020.

BIBLIOGRAFÍA

- Lescrève, F.J. (2020). Data integration and classification for an officer selection system [en línea]. NATO-RTD Meeting Proceedings 55 'Officer Selection'. Disponible en: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA387133.pdf#page=186>
- Ortega Martín, J. (2016). Nuestros tenientes generales. Ejército. 903, pp. 29-36.
- Palacios, J.M. (2020). Enseñanza Superior Militar: la reforma de 1973. Revista de Historia Militar. 128, pp. 151-198.
- Palacios, J.M. (2020). Los generales del Selectivo. Ejército. 959, pp. 56-60.■

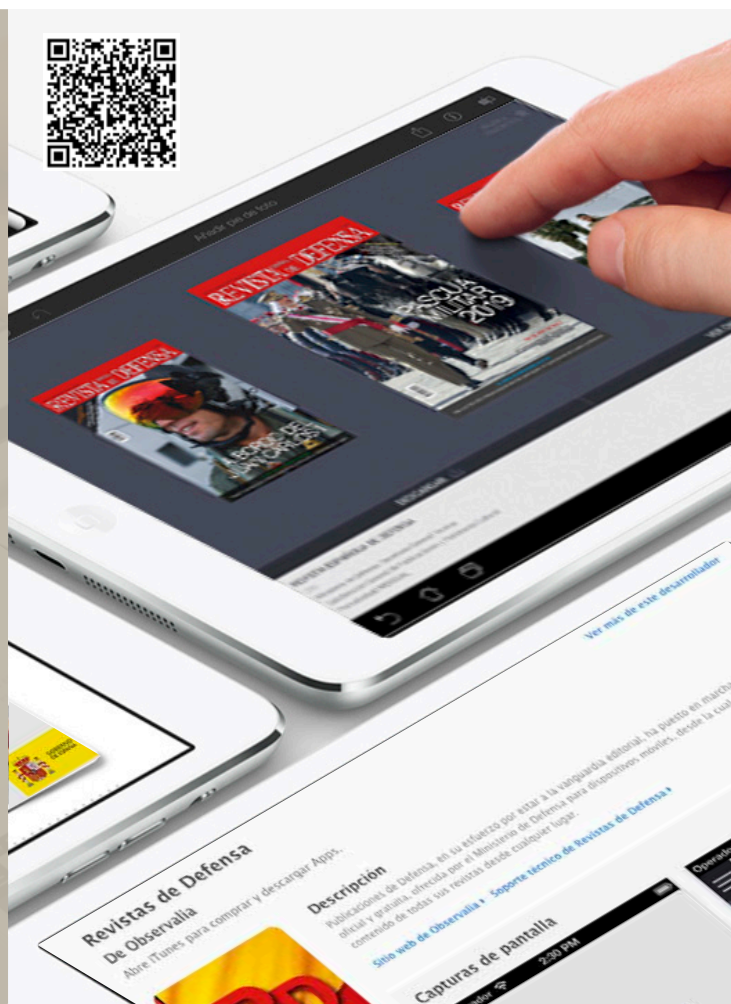


App Revistas de Defensa

Consulta o **descarga gratis el PDF** de todas las revistas del Ministerio de Defensa.

También se puede consultar el Boletín Oficial de Defensa de acceso libre.

La app **REVISTAS DE DEFENSA** es gratuita.



WEB

Catálogo de Publicaciones de Defensa

<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

La página web del **Catálogo de Publicaciones de Defensa** pone a disposición de los usuarios la información acerca del amplio catálogo que compone el fondo editorial del Ministerio de Defensa. Publicaciones en diversos formatos y soportes, y difusión de toda la información y actividad que se genera en el Departamento.

También se puede consultar en la WEB el Boletín Oficial de Defensa de acceso libre.

LA RESERVA FINLANDESA

CIUDADANOS PARA LA DEFENSA TOTAL

César Pintado Rodríguez

Profesor del Campus Internacional
de Seguridad y Defensa (CISDE)

La invasión de Ucrania ha imprimido un giro copernicano en el escenario europeo de seguridad y defensa. Uno de los cambios más llamativos han tenido lugar en Finlandia que, con su solicitud de ingreso en la OTAN, ha puesto fin a 74 años de neutralidad. Con 1.324 kilómetros de frontera con Rusia y cinco millones y medio de habitantes, Finlandia basa su defensa en el servicio militar obligatorio y un sólido sistema de reserva. Con el recuerdo colectivo de la Guerra de Invierno (1939-40), es el momento de saber cómo se preparan sus ciudadanos al volver a sentirse amenazados desde el Este





El servicio militar obligatorio (voluntario para las mujeres) es la base para la generación de la reserva militar, que alcanza los 900.000 efectivos

INTRODUCCIÓN

La defensa de Finlandia tiene como primera prioridad la defensa territorial, lo que significa que las Fuerzas Armadas, en colaboración con las demás instituciones, están orientadas en gran medida a la protección de las actividades esenciales y los objetivos de interés estratégico.

LA CONSCRIPCIÓN

Conforme a estos principios, Finlandia sigue confiando en el servicio militar obligatorio para dotarse del personal necesario. Ese servicio, que está definido en la sección 2 del Acta de Conscripción, comienza en el año en que cada varón cumple dieciocho años y acaba en el año en que cumple cincuenta o sesenta.

A lo largo de ese período, un finlandés, salvo exención, está en el servicio activo, en la reserva o en la reserva auxiliar. Las mujeres pueden prestar servicio de manera voluntaria y en las mismas condiciones que un hombre, incluyendo la duración.

Lo habitual es que el servicio militar se realice a los 19-20 años y su duración sea de entre 165 y 347 días.



Los mandos y la tropa y marinería con servicios especialmente exigentes, tienen 347 días de formación. Otros miembros de tropa y marinería sirven durante 255 días; el resto de los conscriptos, 165. No obstante, la mayoría sirve 347 días. El objetivo del servicio militar obligatorio es formar al personal a fin de integrarlo en unidades para una situación de guerra o crisis.

Los últimos sesenta días de su servicio, los conscriptos forman una unidad (compañía o similar) para adiestrarse y servir como tal. Terminado el servicio, esa unidad es transferida a la reserva para «seguir su curso», es decir, continuar adiestrándose conforme al Acta de Conscripción. Toda unidad recibe un 15 % extra de efectivos, con lo que resulta fácil ir supliendo las bajas.

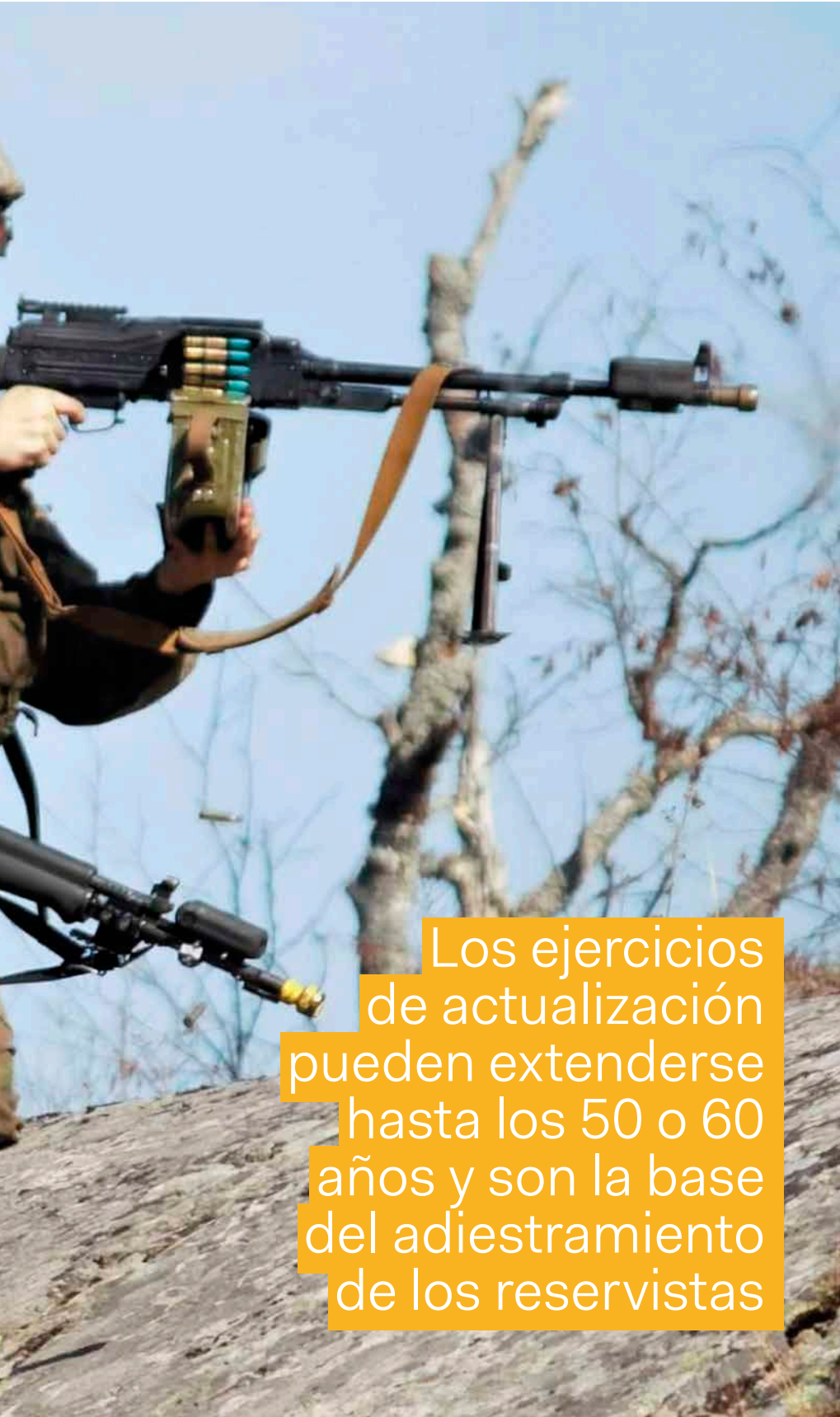
Unas quinientas mujeres se presentan voluntarias cada año para hacer el servicio militar. Los requisitos son parecidos: nacionalidad finlandesa, edad de entre dieciocho y veintinueve años, pasar un reconocimiento médico y un test para determinar su aptitud para el servicio. Las que son aceptadas reciben una orden de incorporación, pero si cambian de idea deben comunicarlo por escrito en un plazo de cuarenta y cinco días antes de comenzar el servicio.

Una vez incorporadas, su formación y servicio son iguales a los de los hombres, sin excluir puestos tan exigentes como los de operaciones especiales. En realidad, se busca minimizar las disposiciones especiales para mujeres. Los alojamientos están separados, aunque se están llevando a cabo experiencias piloto con ambos sexos compartiendo alojamiento voluntariamente. Como cualquier conscripto, su servicio puede ser suspendido temporalmente por motivos de salud, incluyendo en este caso el embarazo¹.

LA RESERVA

Las fuerzas de defensa finlandesas, cuyos efectivos rondan normalmente los 34.700 (con un 25 % de profesionales), pueden ampliar su plantilla hasta los 280.000 en caso de guerra gracias a los 900.000 reservistas con los que pueden llegar a contar. Esta capacidad vital se basa en un programa de adiestramiento para los reservistas tan estricto como el servicio militar obligatorio. Por consiguiente, estos tienen obligación de informar a las oficinas regionales de sus cambios de domicilio. También pueden actualizar su expediente al adquirir cualificación o experiencia relevante para el servicio².

Una vez completado el servicio militar obligatorio, los conscriptos pasan a la reserva hasta los cincuenta años (sesenta para los mandos). Durante ese tiempo, los reservistas son activados para que actualicen conocimientos por períodos variables en función de su categoría, puesto y contingencias. Los haberes diarios por esas activaciones son de alrededor de 62,05 € diarios para tropa y marinería, 65,16 € para los suboficiales y 68,26 € para los oficiales.



Los ejercicios de actualización pueden extenderse hasta los 50 o 60 años y son la base del adiestramiento de los reservistas

A ello hay que añadir un complemento diario libre de impuestos de 5,20 € diarios y otros 0,50 € para equipo adicional femenino³. En cuanto a los desplazamientos, el reservista puede recibir una compensación equivalente a la modalidad más barata de transporte público entre su domicilio y su unidad.

Los reservistas de tropa y marinería pueden ser activados hasta ochenta días para que actualicen conocimientos (o ciento cincuenta si se trata de puestos especiales), mientras que para los mandos ese límite puede ser de hasta doscientos días. Es más, esos límites pueden extenderse otros veinte días anuales si el reservista así lo desea y se le considera esencial para el mando o el adiestramiento de su unidad. Las activaciones obligatorias están reguladas por el Acta de Conscripción y la protección laboral está asegurada, mientras que las «extensiones» requieren el consentimiento del empleador si tienen lugar en su horario laboral.

Las activaciones obligatorias deben notificarse con tres meses de antelación al reservista, que a su vez avisará a su empleador o a la oficina de empleo con al menos dos meses de antelación. Además, durante esas activaciones, tanto el reservista como su familia pueden solicitar las ayudas previstas para el personal en servicio activo (incluyendo apoyo financiero)⁴.

La primera activación del reservista suele ser en el mismo puesto que ocupó como conscripto, entre dos y cinco años tras el fin de su servicio. Esas activaciones, que suelen durar unos cinco o seis días, tienen lugar cada tres-siete años y no tienen por qué realizarse siempre en el mismo puesto⁵.

Al extenderse tantos años la vinculación con las Fuerzas Armadas, es inevitable que surjan problemas de aptitud psicofísica. Un reservista clasificado como C queda exento del servicio en tiempo de paz y es transferido a la reserva auxiliar.

También puede someterse a otra evaluación para volver a la categoría A (apto) o para recibir la baja definitiva.

Además de por motivos de salud, y tras estricta justificación, un reservista puede quedar exento del servicio por:

- motivos laborales o de estudios incompatibles con las activaciones;
- residencia permanente en el extranjero;
- razones personales (paternidad, cuidado de un familiar dependiente, etc.)⁶.

LAS POSIBILIDADES

Todos los conscriptos reciben un certificado de experiencia laboral al acabar su servicio, ya que no son pocos los empleos que lo requieren. Además, muchos de ellos se benefician de una formación práctica en liderazgo gracias a los cursos de oficial o suboficial de la reserva.



La Reservilaisliito, con unos 42.000 miembros, es la principal asociación de reservistas y agrupa a 320 asociaciones locales



Militares finlandeses en la EUFOR RCA. Finlandia despliega unos 400 militares en misiones exteriores, incluyendo mandos reservistas

En realidad, el servicio militar obligatorio se concibe como una base de formación. Tras acabar, se puede aspirar a una plaza como tropa o marinería profesional, e incluso a ascender a suboficial u oficial. Para esto último, es necesario realizar los estudios pertinentes en la Universidad Nacional de la Defensa y el curso de oficial de la reserva. También puede ser admitido un aspirante que cumpla todos los demás requisitos y haya completado los cursos de suboficial y de jefe de sección en la Escuela de Oficiales de la Reserva. Asimismo, aquellos que hayan superado al menos el curso de suboficial, pueden optar a plazas de oficiales de ingeniería, sanidad y otras especialidades.

En general, un reservista es asignado a una tarea en función de su formación militar y de su especialidad civil. Por ejemplo, los médicos militares son seleccionados por sus perfiles profesionales, no por su capacidad como militares.

Si el objetivo es convertirse en un mando reservista, existe la posibilidad de seguir cursos complementarios para ascender de categoría. Los aspirantes deben presentar sus solicitudes en su oficina regional antes

del fin de septiembre del año anterior al del curso de su interés. Esos cursos, que se convocan en años alternos, se extienden a lo largo de doce meses y suponen varias semanas de clases presenciales, *online* y maniobras. Por ejemplo, la tropa y la marinería reservista que aspiran a la categoría de suboficial deben superar un período de formación de entre quince y treinta días (cuarenta para los aspirantes a oficial, que además deben ser suboficiales), incluyendo ambos casos una fase a distancia⁷.

Por otra parte, existe la posibilidad de ascenso dentro de cada categoría en función de los días de activación, el puesto operativo y la idoneidad del candidato. Dichos ascensos son menos frecuentes a medida que el empleo es más alto, pero pueden llevar entre cuatro y siete años. Suelen hacerse oficiales coincidiendo con festividades como el Día de las Fuerzas de Defensa Finlandesas (4 de junio) o el Día de la Independencia (6 de diciembre).

Los requisitos básicos para ascender son:

- Cabo: siete días de activación y cuatro años de antigüedad en el empleo anterior.

- Sargento: curso de suboficial de la reserva; diez días de activación y cuatro años de antigüedad en el empleo anterior.
- Sargento 1.º: curso de suboficial de la reserva; veinte días de activación, diez de sargento de reemplazo y cuatro años de antigüedad en el empleo anterior.
- Brigada: curso de suboficial de la reserva; cuarenta días de activación, treinta de sargento de reemplazo y cinco años de antigüedad en el empleo anterior.
- Subteniente: curso de suboficial de la reserva; cincuenta días de activación, cuarenta de sargento de reemplazo y cinco años de antigüedad en el empleo anterior.
- Suboficial mayor: curso de suboficial de la reserva y cuatro años de antigüedad en el empleo anterior.
- Alférez o alférez de fragata: curso de oficial de la reserva.
- Teniente o alférez de navío: curso de oficial de la reserva; diez días de activación y cuatro años en el empleo anterior.
- Teniente 1.º (sin equivalente): curso de oficial de la reserva; treinta días de activación y cinco años en el empleo anterior.

Reservistas finlandeses de una sección de ingenieros en Säkylä se preparan para su despliegue en Estonia como parte de las maniobras Kevadtorm 2017



- Capitán o teniente de navío: curso de oficial de la reserva; sesenta días de activación y seis años en el empleo anterior.
- Comandante o capitán de corbeta: curso de oficial de la reserva y siete años en el empleo anterior.
- Teniente coronel o capitán de fragata (solo casos excepcionales): curso de oficial de la reserva y siete años en el empleo anterior.

Además, el reservista puede ganar puntos para el ascenso:

- completando estudios en la plataforma *online* de las fuerzas de defensa finlandesas;
- realizando las pruebas de aptitud física;
- superando dos de los tres cursos de aptitud de campo (tiro, marcha y orientación).

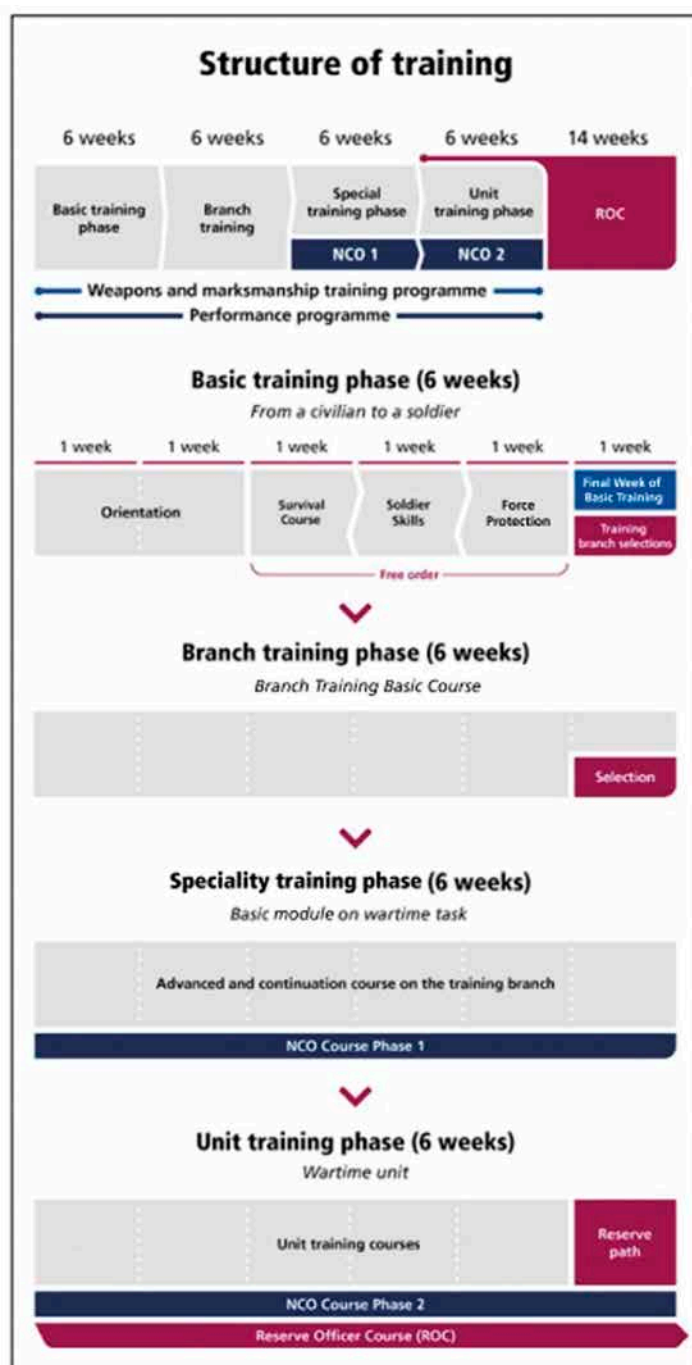
Las fuerzas locales son la base de la defensa territorial, realizando tareas que van desde la protección de objetivos estratégicos a la asistencia entre organismos. Los reservistas de las fuerzas regionales y de la fuerza operativa con un profundo conocimiento de la zona de operaciones pueden ser destinados a las unidades locales. Se trata de una fuerza de unos cinco mil efectivos divididos en compañías que seleccionan al personal que se ha presentado voluntario en los términos de la sección 28 del Acta de Defensa Nacional Voluntaria⁸.



El adiestramiento voluntario con la *Reservilaisliito* permite al reservista ampliar sus conocimientos y habilidades sin tener que esperar a los ejercicios oficiales



La edad militar en Finlandia puede extenderse hasta 42 años



La formación del conscripto dura entre 165 y 347 días, dependiendo del puesto y categoría

LA RESERVILÄISLIITTO

La Asociación Nacional de Formación para la Defensa es una parte esencial del sistema de reserva al agrupar a 320 asociaciones locales y representar a unos 42 000 miembros.

Uno de los principales beneficios de esta asociación es ofrecer a los reservistas la posibilidad de participar voluntariamente en ejercicios y ampliar su formación presencialmente u *on-line*. Esas «autoactivaciones» no son remuneradas por el Ministerio de Defensa ni sustituyen a las activaciones obligatorias, pero se consideran formación regulada y, en consecuencia, cuentan como mérito para ascensos o la concesión de plazas y cursos⁹.

Esta asociación ofrece cada año unos dos mil cursos con unos cincuenta mil participantes. La mayoría de los socios son reservistas y la oferta de cursos es de contenido militar. Sin embargo, también se organizan varios de familiarización para futuros conscriptos, otros para personal extranjero e incluso algunos para el público general, por ejemplo, sobre actuación en emergencias o senderismo. También existe para el reservista la posibilidad de convertirse en instructor de la asociación.

LAS MISIONES EXTERIORES

Finlandia es un sólido contribuyente a las misiones de la ONU y la UE (57 000 efectivos desde 1956), aunque su entidad militar no le permite enviar grandes contingentes. En realidad, no se despliegan unidades existentes, sino que son formadas *ad hoc*. Actualmente, despliega a alrededor de cuatrocientos militares en el extranjero, la mayoría de ellos son reservistas elegidos por su especialidad civil. Un reservista puede solicitar la participación en una misión exterior como observador militar, entre otros cometidos. Los principales requisitos son:

- empleo de teniente (mínimo);
- ausencia de antecedentes penales;
- demostrar el necesario nivel de inglés;
- superar un reconocimiento médico y psicológico;

- presentar un informe favorable de sus últimas activaciones;
- completar con éxito el curso correspondiente de tres o cuatro semanas en Säkylä.

Los seleccionados para la misión deben firmar un compromiso de seis meses o el período que se estime necesario, con opción de otros seis meses en algunos casos¹⁰.

CONCLUSIONES

La reserva finlandesa sigue el esquema clásico ligado al servicio militar obligatorio, lo que la haría obsoleta, salvo por sus estrictos términos de servicio y la resolución de la amplia mayoría de la población a defender su soberanía. Ante la pregunta «Si Finlandia fuese atacada, ¿deberían los finlandeses, en su opinión, tomar las armas para defenderse en cualquier situación, incluso si el resultado pareciera incierto?», la respuesta en la fecha aproximada en la que se escriben estas líneas (primavera de 2022) fue afirmativa en un 83 %¹¹.

La conscripción y el posterior servicio en la reserva de Finlandia parecen experiencias útiles, llenas de posibilidades, que permiten la optimización de los recursos humanos. Y lo que es más importante, la protección laboral está asegurada. No obstante, cabe señalar algunas áreas mejorables:

- Los emolumentos son adecuados para los empleos más bajos, pero no tanto a medida que el reservista suma años y ascensos.
- No parece haber un sistema para incorporar a reservistas con especialidades demandadas directamente de la vida civil, como en la reserva voluntaria española.
- Mantener actualizados cada año los perfiles de capacidad de esa masa de reservistas genera un enorme trabajo administrativo.

Al necesitar una amplia cantera para la defensa territorial, no parece probable que Finlandia cambie a un sistema de reserva especializada específicamente voluntaria como el que tienen otros países de la UE. Sin embargo, al nutrirse principalmente de

personal de reemplazo, la proporción de mujeres en la reserva es baja, lo que limita la incorporación de profesionales con cualificación y experiencia.

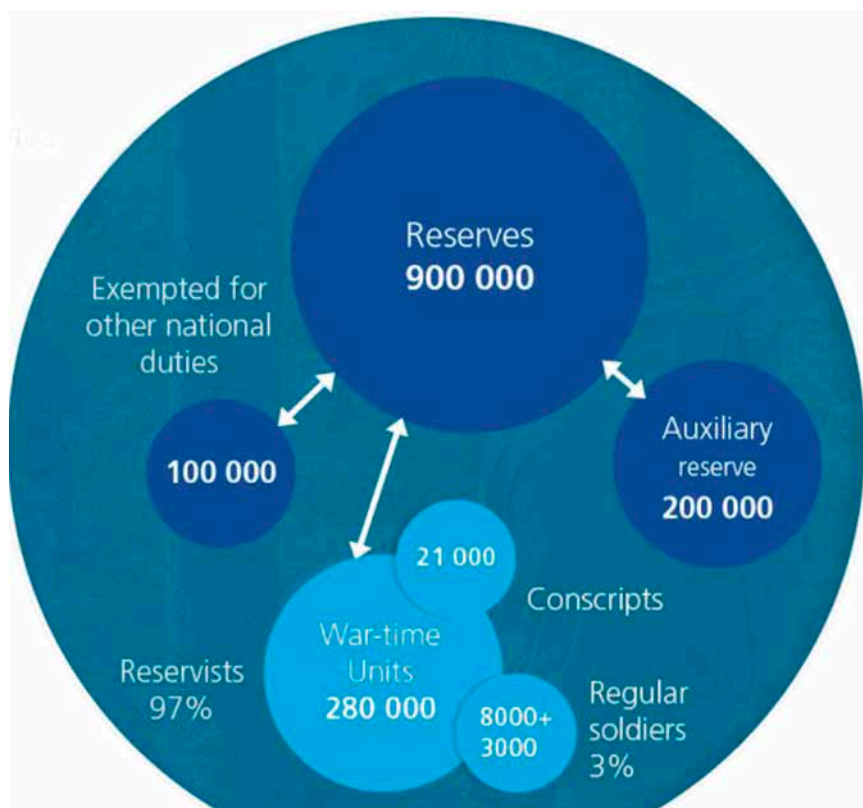
Dicho esto, Finlandia tiene en gran medida lo que necesita: un magnífico sistema de conscripción que le proporciona una tropa y una marine-ría sólidamente adiestradas y un flujo constante de reservistas a los que puede sacar partido a lo largo de muchos años.

AGRADECIMIENTO

Quisiera expresar mi sincero agradecimiento al personal de las embajadas de Finlandia en Madrid y París por su amable ayuda en la elaboración de este artículo. *Kiitos paljon, ystävät*¹².

NOTAS

1. Puolustusvoimat. *Conscript 2022. A guide for getting prepared for military service*, p. 13.
2. <https://puolustusvoimat.fi/en/web/intti/in-the-reserve>.
3. Puolustusvoimat. *Conscript 2022. A guide for getting prepared for military service*, p. 37.
4. <https://puolustusvoimat.fi/en/web/intti/refreshers-training-exercises>.
5. Puolustusvoimat. *Conscript 2022. A guide for getting prepared for military service*, p. 71.
6. <https://puolustusvoimat.fi/en/web/intti/refreshers-training-exercises>.
7. <https://puolustusvoimat.fi/en/web/intti/reserve-supplementary-training-programmes>.
8. <https://puolustusvoimat.fi/en/web/intti/local-forces>.
9. <https://puolustusvoimat.fi/en/web/intti/voluntary-national-defence>.
10. Puolustusvoimat. *Conscript 2022. A guide for getting prepared for military service*, p. 73.
11. The Advisory Board for Defence Information (2022). *Finn's opinions on foreign and security policy, national defence and security. Bulletins and reports. May 2022*, p. 29.
12. Muchas gracias, amigos.■



Con sólo un 3 % de militares profesionales, las FF. AA. finlandesas son un verdadero ejército ciudadano



**EJÉRCITO
DE TIERRA**

**LA
DE
LOS FUERZA
VALORES**

I Congreso Cívico-Militar de Sociología

Organiza JCISAT

Objetivo Ahondar en el conocimiento de los factores que condicionarán la operatividad y la cohesión de las unidades que forman y formarán parte de las estructuras jerarquizadas en el entorno 2035.

Temática

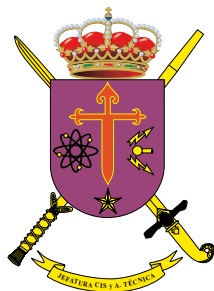
- Sinergias entre los ámbitos familiar y laboral.
- Motivación y compromiso: el papel de los valores.
- Enfoque sociológico en la gestión del personal.
- Metodología y técnicas de aplicación a los estudios sociales.
- Imagen de las Fuerzas Armadas y otras instituciones.

**22 a 24
noviembre 2022
Academia de
Infantería
Toledo**

© Museo del Ejército

Amplio perfil de asistentes. Más información y propuestas en...

<https://ejercito.defensa.gob.es/eventos/congreso-civico-militar-sociologia/>





Juan Carlos Medina Fernández
General de brigada retirado

LA CABALLERÍA

Y LOS MEDIOS ACORAZADOS (I) (1922-1980)



Este año se celebra el centenario de la aparición de los medios acorazados en nuestro Ejército de Tierra y a esa historia nuestra caballería también ha contribuido con su granito de arena, como iremos viendo, al realizar una profunda modificación y adaptación tanto de la estructura de sus unidades como de las tácticas que emplear, pasando del caballo, que fue el origen del Arma y que tanta gloria le dio, a los medios acorazados y mecanizados; pero eso sí, transfiriendo y manteniendo el espíritu del arma y sus principales características, que son su auténtica razón de ser, en los nuevos medios y haciendo que todas ellas hayan permanecido vivas hasta el día de hoy

La Primera Guerra Mundial marcó el fin de la caballería a caballo. Aunque en 1914 había más caballería que en épocas anteriores y se calcula que unos trescientos mil jinetes tomaron parte en la guerra, bien es cierto que la aparición de las ametralladoras de alta cadencia de tiro y las trincheras y alambradas impidieron la maniobrabilidad de la caballería y la acometividad de sus cargas. Con ello, su empleo suponía una auténtica sangría de hombres y animales, lo que definitivamente marcó el fin de una época de muchos siglos en la que los soldados a caballo eran las tropas de choque de muchos ejércitos y dominaron a todas las demás armas. En ese escenario de trincheras y alambradas aparecieron los primeros carros de combate, medios que nadie sabía muy bien cómo emplear y que carecían de flexibilidad y maniobrabilidad, por lo que se utilizaron principalmente como armas de apoyo a la infantería.

Tras la guerra, se extrajeron las correspondientes lecciones y, aunque nunca dos conflictos han sido iguales y probablemente las posibles lecciones aprendidas en uno no fueran muy eficaces en el siguiente, se decidió cambiar las unidades a caballo por otras blindadas o acorazadas que ocuparían su puesto en el campo de batalla. El pionero en ese cambio fue el Reino Unido, que tras la guerra abandonó completamente las unidades a caballo y las transformó en mecanizadas o acorazadas, quedando la caballería a caballo solo como ornamental para ciertos actos y para la Casa Real.

Ese camino emprendido por el Reino Unido fue seguido por el resto de países, aunque no de forma inmediata, y tampoco supuso la supresión total del caballo. Así vemos, por ejemplo, que en la guerra polaco-soviética, inmediatamente posterior a la Primera Guerra Mundial,

la caballería roja soviética empleó una fuerza de unos dieciséis mil jinetes contra Polonia en las afueras de Varsovia, y el invasor fue derrotado por la caballería polaca. Igualmente, en la Segunda Guerra Mundial la Wehrmacht utilizó unidades a caballo en la invasión de Francia para proteger los flancos y en misiones de reconocimiento, pese al uso intensivo de medios acorazados y mecanizados.

Por su parte, en España, la caballería a caballo continuó siendo utilizada en combate, tanto en la guerra de Marruecos (recordemos, por ejemplo, las cargas del laureado Regimiento Alcántara en la retirada de Annual) como posteriormente en la Guerra Civil, en la que, entre otras actuaciones, podemos destacar la que se considera la última carga a caballo de la caballería española, realizada por la Caballería de Monasterio en febrero



M-41



M-41

de 1938 en la denominada batalla de Alfambra.

En el periodo que transcurrió entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial, surgió un conjunto de estrategias y pensadores militares en varios países que desarrollaron la doctrina para el empleo de las unidades acorazadas; así tenemos a Liddell Hart, J. F. C. Fuller y Percy Hobart en el Reino Unido, Guderian en Alemania, Adna R. Chaffee en Estados Unidos, Charles de Gaulle en Francia y Mijaíl Tujachevsky en la Unión Soviética. Sin embargo, sería Alemania la que más desarrollaría dichas doctrinas, adaptando sus unidades para ponerlas en práctica con la famosa *blitzkrieg*. La Segunda Guerra Mundial sería el escenario donde el carro de combate y las unidades acorazadas alcanzarían su mayoría de edad, pasando a ser el principal elemento en la batalla terrestre y la fuerza de choque que antes era la caballería a caballo.

En España, el proceso de cambio y transformación fue mucho más lento y, aunque ya se emplearon medios acorazados en la guerra de

Marruecos, lo cierto es que su uso fue más bien testimonial, llegándose incluso a no tener muy clara su utilización; así vemos que aparece una batería de artillería con carros o una compañía de infantería con ellos. No se tuvo la visión de lo que podía suponer este medio en el futuro y, desde luego, no se tuvo la iniciativa de crear un cuerpo o transformar la caballería, como estaban empezando a hacer los ejércitos de otros países.

Al llegar la Guerra Civil (1936-1939), continuábamos en la misma situación: apenas se poseían medios

acorazados, contando solo con un puñado muy escaso de carros franceses FT-17, supervivientes de la guerra de Marruecos, media docena de arcaicos Schneider CA-1 y cuatro carros Trubia. Por ello hubo que recurrir a la ayuda extranjera, principalmente de Alemania, con los carros Panzer IA, el CV3/35 italiano para el bando nacional y los modelos soviéticos T26B y BT-5



T-26



Jeep de una unidad de Caballería

para el bando gubernamental. Los carros aportados al bando nacional eran muy inferiores tanto en número como en características, con escaso blindaje e insuficiente armamento (lo que no tardó en quedar demostrado en el campo de batalla) a los aportados al bando republicano, que, si bien no disponían de un blindaje adecuado, estaban mejor armados. A lo largo de la contienda, cada bando vino a recibir unos trescientos carros de combate, en muchos casos para reponer las bajas habidas. Este escaso número, junto con la concepción de su utilización como armas de apoyo a la infantería, no permitió hacer un empleo adecuado del medio y apenas se dieron enfrentamientos de unidades acorazadas. Es curioso que, habiendo sido la guerra civil española un campo de pruebas y ensayos para las potencias que luego se enfrentarían en la Segunda Guerra Mundial,

especialmente en lo que a la aviación se refiere, no lo fuese para las teorías y doctrinas de las unidades acorazadas entonces bullentes.

La necesidad de reconstruir el país hicieron que no se modernizase el Ejército

La repercusión de los medios acorazados en la guerra civil española fue escasa debido en parte a las deficiencias del material recibido, en parte a su escaso número, también a la

insuficiente instrucción de las tripulaciones y a su inadecuado empleo como apoyo a la infantería, al parecer impuesto por el general Franco. La única prueba que se hizo del concepto moderno de su empleo fue en la batalla de Guadalajara: el cuerpo italiano de tropas voluntarias consiguió permiso para realizar una ofensiva según sus propios planes tácticos de guerra celere que terminó en el bien conocido desastre y que hizo que nunca más se volviese a intentar una operación semejante. Por supuesto, en ese tiempo no se pasó ni por la imaginación el crear una nueva arma o transformar la caballería, como estaban haciendo todos los países.

Finalizada la guerra, el aislamiento al que fue sometida España y la necesidad de reconstruir el país hicieron que no se modernizase el Ejército y permaneciese con tan solo un puñado de carros, restos de la guerra, totalmente anticuados, por no decir inútiles, mientras se contemplaba ese mundo nuevo de tácticas y empleos que se aplicaban en Europa durante la Segunda Guerra Mundial.

En los años cuarenta, la caballería sufrió varias reestructuraciones, todas presididas por la penuria económica que sufría España en ese tiempo, la cual no permitía la provisión de material moderno, pero sí había una firme intención de evolucionar y transformarse. Así lo demuestra la inclusión de unidades acorazadas o mecanizadas, como se llamaban entonces en su estructura. De los diecisiete regimientos de caballería que se crearon al acabar la guerra, había dos mecanizados, cinco a caballo y diez mixtos, estos con la mezcla de escuadrones de sables a caballo y escuadrones mecanizados o de autoametralladoras cañón. Generalmente, tanto los regimientos como los escuadrones mecanizados estaban en cuadro y solo contaban con el material restante de la guerra; seguían las unidades a caballo porque era lo que había y, dado que la Wehrmacht se encontraba a las puertas de España, no se podía prescindir de ningún medio, por poco eficaz que pareciese. Posteriormente, se creó la división de caballería que tomaría el nombre de Jarama, compuesta por dos brigadas, una de ellas mecanizada con



Carros de combate M-60 en una parada militar



Carro de combate AMX-30 en maniobras

medios como motos y autoametralladoras cañón.

En estos tiempos de reorganización, ante la aparición de los medios acorazados y al ver cómo se utilizaban en los campos de batalla de Europa, podía haberse pensado en copiar a esos países, bien transformando la caballería en acorazada, como habían hecho algunos, o creando el arma acorazada, en la cual se integraba la caballería, como hicieron otros. Pero, desgraciadamente, no fue así y comenzó la dualidad que se ha mantenido hasta nuestros días, con gran perjuicio para el arma de caballería, como veremos más adelante.

Por su parte, la caballería, acostumbrada a la atención constante que exigía el caballo (limpiarlo, cuidarlo, alimentarlo, herrarlo, etc.), volcó esa permanente dedicación en los nuevos medios que iba recibiendo; también supo mantener con ellos el espíritu de arrojo, velocidad, audacia y constante preocupación por el medio de combate que creó el caballo, todo lo cual ha llegado hasta nuestros días.

Esta situación de carencia de material se mantuvo hasta que en 1953 se firmaron los llamados Pactos de Madrid entre Estados Unidos y España, por los cuales empezó la ayuda militar que permitiría la modernización de las Fuerzas Armadas en general y de la caballería en particular. En 1956, llegaron a España los primeros carros de combate M-24. El primero en recibir los nuevos carros sería el Grupo de Dragones de Alfambra de la División Brunete. En total se obtendrían ciento ochenta unidades. Así mismo, se recibieron los carros M-41, M-47 y algunos semioruga M3.

Con esta llegada de material acorazado moderno, de nuevo hubiera sido un buen momento para decidir el futuro de las unidades acorazadas, si convenía acorazar la caballería o crear el arma acorazada; una vez más, no se hizo nada de eso y los medios acorazados se repartieron entre la infantería y la caballería.

Los medios recibidos por la caballería pronto se pusieron en acción y entraron en combate; así, en el verano

de 1957 se constituyeron dos grupos expedicionarios de caballería que se trasladaron al Sahara para apoyar a las unidades de la Legión en el conflicto de Sidi Ifni y el Sahara. Dichos grupos estaban formados por los regimientos Santiago 1 y Pavía 4, y la composición de cada uno de ellos era de escuadrón de plana mayor, escuadrón mecanizado y escuadrón blindado con autoametralladoras o carros; el material del que se les dotaba eran jeeps, cuatro semiorugas, diez autoametralladoras cañón M-8 y M-20 Ford y diecisiete carros M-24 que no eran de origen americano, sino que se habían comprado de segunda mano a los franceses.

Tal fue el éxito de estos dos grupos en sus actuaciones que un año después el mando decidió la asignación de dos grupos de caballería en permanencia al territorio. En agosto de 1958, se crearon los grupos ligeros blindados I y II, cada uno de ellos compuesto por un escuadrón de plana mayor y dos escuadrones ligeros asignados a los tercios 3.º y 4.º de la Legión. Gran parte del material de los

grupos expedicionarios pasó a dotar inicialmente a estos nuevos grupos, los cuales constituyeron la unidad más potente y móvil de las fuerzas del territorio sahariano. Posteriormente, estos grupos pasaron a denominarse grupos ligeros saharianos y recibieron los Land Rover 88 y 109 y las Panhard AML 60 y 90, con mortero de 60 mm y cañón de 90 mm respectivamente.

En los años cincuenta sigue la modernización de la caballería, aunque muy despacio debido a la falta de material acorazado y a la, en mi opinión, errónea distribución de este entre unidades de infantería y de caballería. En esta última existían quince regimientos, más el grupo de Alfambra, los dos grupos ligeros saharianos y los dos grupos de regulares que, junto con el Regimiento Alcántara, formaban la Brigada de Caballería de Marruecos; los regimientos constituían una división con dos brigadas y el resto eran regimientos independientes. De todos ellos había ya seis regimientos mecanizados, más los grupos de Alfambra y los saharianos, que eran mecanizados desde su origen. Un paso adelante fue que ya no había unidades

mixtas de caballos y mecanizados, las cuales eran difíciles de manejar por la gran diferencia de velocidad de ambos medios y las diversas necesidades logísticas que tenían.

El 15 de enero de 1960, el Estado Mayor Central del Ejército emitió la Instrucción General n.º 160-115 de reorganización del Ejército; dicha instrucción se basaba fundamentalmente en las ideas americanas predominantes, abandonando los modelos franceses seguidos hasta entonces. Este hubiese sido también un buen momento para copiar a los americanos y destinar los medios acorazados a solo un arma y no a dos, como se venía haciendo, pero fue otra oportunidad perdida. En referencia a la caballería, se crearon cuatro tipos de unidades: las de la división de caballería, las brigadas blindadas, los regimientos blindados de las divisiones de infantería y los grupos especiales. Podemos decir que en estos momentos toda la caballería era ya acorazada o mecanizada.

Los cuatro regimientos de la división prácticamente no cambiaron.

Se crearon tres brigadas blindadas que prácticamente no recibían medios, una en Madrid, otra en Badajoz y la tercera en Zaragoza. Los ocho regimientos blindados de las divisiones de infantería fueron los más beneficiados y se encontraban generalmente en las cabeceras de las ocho regiones militares. Su composición era mando y plana mayor de mando, un grupo ligero blindado y un escuadrón de carros medios.

La orgánica de esos grupos ligeros blindados fue una gran innovación y quizás la mayor en la historia de la caballería que ha llegado hasta nuestros días. El gran cambio consistió en pasar de unidades homogéneas en su composición a unas heterogéneas que permitían realizar el mayor número de misiones que se les encomendaran y lo que es más sobresaliente es que esto se realizara al nivel sección, por lo que pasaron a llamarse secciones mixtas. La sección mixta tenía una composición fija y heterogénea, con un elemento de exploración, constituido por el pelotón de exploradores a dos escuadras sobre jeeps y luego Land Rover; un elemento de combate,



AMX 30 de Recuperación



Carristas junto a su M-47

constituido por el pelotón de carros a dos carros M-24 inicialmente ligeros y en algunos M-41, y un elemento de protección, constituido por el pelotón de protección, sobre transporte oruga acorazado (TOA) a dos escuadras, una con ametralladora y otra con lanzagranadas. El escuadrón ligero blindado estaba compuesto de tres secciones mixtas como la descrita, una sección de plana mayor y una sección de armas de apoyo formada por un pelotón de cañones sin retroceso y un pelotón de morteros medios (81 mm). Posteriormente, en dichos escuadrones desapareció la sección de armas de apoyo y se aumentaron las secciones mixtas con un pelotón de moteros pesados (120 mm) sobre transporte oruga acorazado. Como hemos dicho antes, esta orgánica ha llegado hasta nuestros días, demostrando una gran eficacia. El grupo ligero blindado estaba constituido por tres escuadrones ligeros blindados y un escuadrón de plana mayor.

Los grupos especiales eran cinco: el Grupo de Dragones de Alfambra de la División Acorazada, los dos grupos ligeros blindados saharianos en el Aaiún y en Villa Cisneros y los dos grupos ligeros blindados de la Comandancia General de Ceuta y Melilla, respectivamente.

En 1965, se realizó otra gran reorganización del Ejército de Tierra, esta vez bajo marcada influencia francesa,

abandonándose la organización en cinco unidades y regresando a la estructura ternaria. Se crearon dos grandes conjuntos operativos: el primero era la Fuerza de Intervención Inmediata (FII), que agrupaba tres divisiones —acorazada, mecanizada y motorizada— y tres brigadas —paracaidista, aerotransporte y de caballería—; el segundo conjunto operativo se llamó Fuerza de Defensa Operativa del Territorio (DOT) y estaba constituido por dos divisiones de montaña, ocho brigadas de infantería, otra de alta montaña, una de reserva, otra de artillería para defender el Estrecho y varias unidades de artillería antiaérea y de costa, además de las tropas destinadas en los archipiélagos y las plazas africanas (Puell, 2010: 90-91).

En lo que respecta a la caballería, en la Fuerza de Intervención Inmediata se encontraban la Brigada de Caballería Jarama, compuesta por tres regimientos, que tomaba el nombre de la extinta división, y los tres regimientos de las tres divisiones creadas. En la Fuerza de Defensa Operativa del Territorio tenemos los dos regimientos de las dos divisiones de montaña, los regimientos de Ceuta y Melilla, los dos grupos ligeros saharianos y once grupos ligeros de caballería, uno por cada una de las nueve regiones militares más uno por cada archipiélago, el balear y las Canarias. Mientras que las unidades de intervención inmediata tenían sus plantillas totalmente

cubiertas, la mayor parte de las de defensa operativa las tenían reducidas casi a la mitad. Esta organización, con pocos cambios, pervivió hasta 1984.

Con esta reorganización, la caballería perdió cinco regimientos, un tercio del total que tenía en la anterior reorganización del 60, iniciándose con ello un largo camino de recortes que ha perdurado hasta nuestros días. Es cierto que de los cinco grupos que tenía pasó a trece, pero también que de esos trece solo dos estaban al completo en sus plantillas, los saharianos; los otros once de las fuerzas DOT estaban si acaso a la mitad, constituidos durante muchos años por un solo escuadrón mecanizado y dotados de vehículos ligeros.

En esta organización de 1965, se establecieron dos tipos de regimientos acorazados de caballería (RCAC), los de montaña —compuestos de un escuadrón de PLM, un escuadrón ligero acorazado ELAC, un escuadrón de carros medios ECCM y un escuadrón mecanizado; los dos regimientos de montaña son el Numancia 9 y el España 11— y los RCAC de la brigada de caballería, que son los más potentes del arma —compuestos por un escuadrón de PLM, un escuadrón ligero acorazado ELAC, dos escuadrones de carros medios ECCM y un escuadrón mecanizado sobre TOA; estos regimientos eran tres: Pavía 4, Almansa 5 y Farnesio 12.

Respecto a los regimientos ligeros acorazados RCLAC, solo había un tipo, compuesto por un escuadrón de PLM y tres escuadrones ligeros acorazados ELAC. La organización de estos era semejante a la de los creados en 1960, solo que los carros eran carros medios: de los M-41 y M-24 pasaron al M-47, y a las secciones mixtas se les añadió un TOA con un mortero de 120 mm. Seis eran los RCLAC Villaviciosa 14 para la División Acorazada, Sagunto 7 para la División Guzmán el Bueno, Lusitania 8 para la División Maestrazgo, Santiago 1 para la Brigada de Caballería Jarama, Montesa 3 para la Comandancia de Ceuta y Alcántara 15 para la de Melilla.

Poco tiempo después, en el mundo exterior tendrían lugar unas confrontaciones que volverían a poner en boga a las unidades acorazadas; me refiero a la guerra de los Seis Días (1967) y a

la guerra de Yom Kipur (1973), además de otros conflictos entre Israel y sus vecinos. En estas guerras se libraron grandes combates de unidades acorazadas empleando tácticas muy parecidas a las famosas *blitzkrieg* de la Segunda Guerra Mundial, con movimientos rápidos y profundos en terreno enemigo, estrategias que son típicas de la caballería. Surgieron nombres como Moshé Dayán e Israel Tal, considerados grandes estrategias y tácticos. Se puso de manifiesto la gran importancia del apoyo aéreo y de que la decisión y el arrojo pesaran más que el número: se consiguieron victorias de tres divisiones israelíes contra siete egipcias, por ejemplo. En los altos del Golán tuvo lugar entre los días 6 y 10 de octubre del 1973 un encuentro de tanques, artillería pesada, cohetes, aviación y blindados que fue considerado la más grande batalla de blindados de la historia. En estas guerras se enfrentaron tanques Centurión de origen británico y M-60 americano contra T-54, T-55 y T-62 de origen soviético.

Muchas fueron las lecciones aprendidas de estas dos guerras, que demostraron que el carro de combate seguía siendo el rey de las batallas, eso sí, en conjunción con la infantería, la artillería y las demás unidades.

Durante todo este tiempo, se fueron completando las plantillas de las unidades y recibiendo nuevo material; en 1965 llegaron a España las primeras Panhard AML H-60 y H-90, de origen francés, con una torre con mortero de 60 mm y dos ametralladoras, y una torre con un cañón de 90 mm respectivamente. Se destinaron a los grupos ligeros saharianos de la Legión.

La producción de la AML había comenzado en 1960, fabricándose más de cuatro mil vehículos y siendo vendida a más de treinta países. Se trataba de un vehículo blindado de exploración ligero y pequeño, con tracción a las cuatro ruedas (4x4), que a su vez se encontraba muy bien armado. Con él se potenciaron significativamente los grupos ligeros, que también cambiaron su denominación primitiva, pasando a llamarse «grupos ligeros saharianos».

A principios de los setenta, se hizo una notable compra de carros M-41 que

fueron distribuidos entre los regimientos peninsulares, lo que permitió completar las plantillas de algunos y reforzar la de otros. Así mismo, se hizo una nueva compra de autoametralladoras Panhard de los modelos H-60 y H-90, con las que se dotó a los regimientos de Ceuta y Melilla, se reforzaron los dos grupos saharianos y se empezó la dotación de los Grupos DOT, comenzando con ello su acorazamiento.

A mediados de los setenta, llegaron los primeros TOA M-113 a la caballería y se inició la actualización de los carros M-47, aunque esta solo afectó al grupo motopropulsor, dotándolo de un motor de gasoil. Una vez renovados los M-47, fueron sustituyendo a los M-41 de los RCLAC. A fin de que los regimientos de Ceuta y Melilla no se quedaran sin carros durante la actualización, se los dotó con M-48 y lo mismo se hizo con el RCAC Pavía 4.

Con la entrega del Sahara, los grupos ligeros saharianos se trasladaron a Fuerteventura, en donde se disolvieron el Grupo II y el Grupo XI de Tenerife. Sus Panhard AML, junto con otras de nueva compra, sirvieron para completar las plantillas de los grupos DOT. Poco después, cada uno de ellos recibió como dotación un escuadrón de carros M-41 a dos secciones, lo que incrementó su potencia muy notablemente.

También a mediados de los setenta, se empezaron a recibir los carros AMX 30 de origen francés. La primera

unidad de caballería en obtenerlos fue el RCLAC Villaviciosa 14 de la División Acorazada. La llegada del AMX 30 fue un gran salto hacia delante, pues era un carro moderno, no como los que hasta entonces teníamos en nuestras filas, con una bonita y reducida línea, una alta velocidad, muy maniobrable y una buena potencia de fuego proporcionada por su cañón de 105 mm. Sus puntos débiles eran su poca protección, pues inicialmente los franceses lo concibieron como carro de instrucción, y la dificultad de la conducción debido a su caja de cambios manual, que se accionaba mediante unas largas varillas metálicas y que obligaba a realizar el cambio a un número determinado de revoluciones, pues de lo contrario no entraban las marchas y si se forzaba se doblaban las varillas, impidiendo dicho cambio. Este problema se acuciaba debido a que la tropa era de reemplazo, por lo que la instrucción de conductores era una auténtica obsesión de los capitanes jefes de escuadrón. El carro fue construido en España por Santa Bárbara. Se lo dotó de un motor marino Hispano Suiza que tenía varios problemas de calentamiento y que denotaba cierta desventaja con respecto a su hermano francés, apreciable en aquellas unidades que disponíamos de las dos versiones. El carro tuvo sus detractores por las averías que sufría, pero también estamos los que, aun reconociendo sus debilidades, creemos que las circunstancias le fueron en contra y guardamos un buen recuerdo de él.■



AMX-30 en fuego nocturno



Aurelio Hinarejos Rojo

Comandante del Cuerpo de Ingenieros Politécnicos del ET

MAR DEL SUR O PACIFICO

Mapa de toda la Frontera de los dominios del Rey en la America septentrional, construido y delineado por el Capitan de Ingenieros D. Nicolas de la Cruz, y el Teniente de Ingenieros del Regimiento de America D. Juan Vazquez, sobre varios puntos formados en el tiempo de la expedicion que hicieron por dicha frontera, a las ordenes del Excmo. de congojo el Señor Don Juan de Padilla.

Op. de D. Juan de Padilla, 1766

INGENIERÍA MILITAR E IMPERIO:

DEL REFORMISMO BORBÓNICO AL DESTINO MANIFIESTO

En las últimas décadas, la intervención de la ciencia en la formación y el sostenimiento de imperios ha sido objeto de un animado debate en la comunidad académica de ambas orillas del Atlántico¹. Aunque la literatura especializada se centra principalmente en las grandes expediciones científicas y en el desarrollo de las ciencias naturales, la geografía y la cartografía, ello no obsta para analizar también en este contexto el caso de la ingeniería militar, toda vez que ya desde la Antigüedad clásica esta constituía un factor importante en el desarrollo y preservación del poder económico, elemento habilitador de la hegemonía, característica de los imperios². Este artículo analiza el papel desempeñado por los cuerpos de ingenieros de dos potencias imperiales, España y Estados Unidos, en la ordenación espacial del vasto territorio comprendido entre la ribera oeste del río Misisipí y el océano Pacífico durante la centuria y media transcurrida entre el final de la guerra de sucesión española (1714) y la conclusión de la guerra de Secesión estadounidense (1865)

Mapa de la Frontera, de Nicolás de Lafora

Presidios
Ciudades
Villas o Puestos
Reales de Indias
Poblaciones amuralladas
Rincones
Altiplanos
Ranchos
Rancheros de Indios

La exploración y colonización de estas tierras había sido emprendida por el Imperio español con un propósito principalmente defensivo frente a las amenazas procedentes de las demás potencias europeas y fue proseguida por el naciente Imperio americano. Los cuerpos de ingenieros constituían en la época las únicas instituciones técnico-científicas con capacidad para implantar una política de ordenación espacial, por lo que en ambos casos encontramos que el sujeto importante de la acción expansiva fue el ingeniero militar. Es por ello por lo que con este trabajo pretendemos bosquejar la trayectoria de ambas instituciones en España y Estados Unidos durante este crucial capítulo de la historia atlántica, poniendo en contraste no solo sus naturales diferencias, sino también sus puntos en común. Entre estos destaca el hecho de que, en su doble ámbito de actuación, el militar y el civil, ambas constituyeron poderosos instrumentos de la política imperial de sus respectivas naciones.



Ingeniero general D. Jorge Próspero de Verboom

Es ineludible, en todo caso, justificar el uso del término «imperio» como concepto extendido e independiente de la forma del Estado, en línea con el tratamiento dado por la historiografía más reciente a determinadas formaciones geopolíticas³. Así, calificaremos como imperios tanto al español de la

monarquía hispana universal como al establecido *de facto* por la joven república americana. En este último y singular caso, llama la atención que la concepción imperial de Estados Unidos data del mismo momento de su constitución como nación, en calidad de heredero y sucesor del Imperio británico en el Nuevo Mundo⁴. Para sus padres fundadores, se trataba de un hecho indiscutible: George Washington, su primer presidente, ya en 1783 calificaba a su patria como un «imperio emergente» que habría de codearse de igual a igual con otros imperios, mientras que Thomas Jefferson, su tercer presidente, veía en Estados Unidos un *empire of liberty*⁵ con la responsabilidad de extender a escala global los valores de progreso y libertad en los que se hallaba constituido. En la actualidad, está ampliamente admitida la tesis de que Estados Unidos «es y ha sido siempre un imperio»⁶.

DOS IMPERIOS Y UN DESTINO

Durante el siglo XVIII, el espacio geográfico que hoy día constituye el territorio continental de los Estados Unidos de América fue objeto de una enconada disputa entre las principales potencias europeas. Para España, esa zona constituía la frontera norte de su imperio americano, espacio que desde el siglo XVI había recibido escasa atención⁷. Sin embargo, a lo largo del siglo XVIII, España comenzaría a sentir un incremento de la presión foránea en esa zona, de Florida a California, al converger sobre ella los intereses del Imperio británico y Francia primero, y del Imperio ruso y Estados Unidos después. La caída de La Habana en manos inglesas en 1762 durante la guerra de los Siete Años (1756-1763) mostró claramente a las autoridades españolas la vulnerabilidad de su imperio colonial de ultramar, lo que llevaría a Carlos III a emprender una política mucho más activa. De esta resultaría una intervención destacada de España en Norteamérica durante el último tercio del siglo que estuvo basada más en el uso de la razón que en el de la fuerza. La acción de gobierno sobre el territorio requería una ordenación espacial de este que, de acuerdo con la política borbónica de reformismo ilustrado, se debía llevar a cabo con criterios científicos. El instrumento técnico-científico

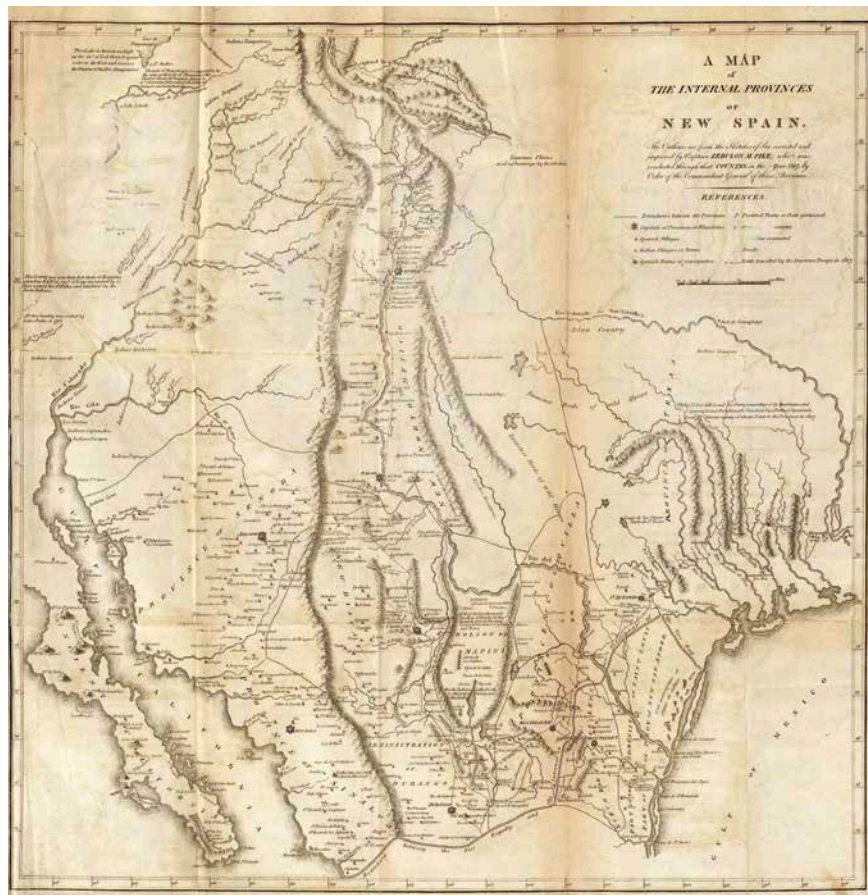
más cualificado con el que contaba la Corona española para este cometido era su Real Cuerpo de Ingenieros.

Este había sido creado en plena guerra de sucesión española (1701-1714) por el Plan General de los Ingenieros de los Ejércitos y Plazas, de 17 de abril de 1711, expedido por el rey Felipe V, aunque el crédito de su concepción ha de otorgarse a su ingeniero general, el flamenco Jorge Próspero de Verboom, primer marqués de Verboom. En las colonias americanas, particularmente en Nueva España, la presencia del cuerpo databa prácticamente de su fundación, aunque ya había existido una importante tradición de ingeniería militar desde el siglo XVI. En la frontera norte, la actuación de los ingenieros del rey tendría lugar en dos ámbitos: el militar, con la realización de actividades defensivas tales como inspecciones, construcción de fortificaciones y reconocimientos territoriales encaminados al levantamiento de mapas; y el civil, con una intervención en el territorio basada en la realización de obras públicas que mejorasen las condiciones de vida de la población del lugar, algo muy en línea con la política de colonización de las autoridades españolas.

El primer ingeniero del cuerpo que llevó a cabo reconocimientos del terreno en la frontera norte fue Francisco Álvarez Barreiro, quien participó en dos expediciones militares de inspección: la de Martín de Alarcón (1718-1724) y la del brigadier Pedro de Rivera (1724-1728). Durante las cuatro décadas que siguieron a la expedición de Rivera no se tiene constancia de actividad del cuerpo en la frontera, lo que cambió radicalmente tras la guerra de los Siete Años al evidenciarse la necesidad de colonizar esa inhóspita tierra como medio para proteger la preciada posesión de Nueva España⁸. Desplazado al virreinato con este propósito, el visitador general José de Gálvez concibió y organizó la expedición a la Alta California (1769-1770) que, al mando del capitán Gaspar de Portolá, dio inicio a la colonización de esta provincia⁹. En esta misión quiso Gálvez contar con el apoyo de un ingeniero del rey, para lo que le fue comisionado el entonces teniente Miguel Costanzó. Tras muchas vicisitudes, que Costanzó narró vivamente en sus diarios, comenzaba la ocupación de la Alta California y su protección frente a la amenaza del expansionismo ruso y

la ambición británica. La actuación del versátil Costanzó en la expedición de Portolá fue muy fructífera: planificación de la defensa de Monterrey, abundante cartografía y obtención de un importante conocimiento del territorio que le valdría su elevada estima como asesor de las autoridades coloniales. Su labor en California sería continuada un cuarto de siglo después, en 1795, por el capitán Alberto de Córdoba, quien se hizo notar en materia de fortificaciones, cartografía e ingeniería civil, siendo conocido por su papel en la fundación de la Villa de Branciforte, en las cercanías de la misión de Santa Cruz¹⁰. Por otra parte, la actuación del Real Cuerpo de Ingenieros no se limitó a California, sino que se extendió por toda la frontera hasta Florida. Entre 1766 y 1768, el ingeniero Nicolás de Lafora acompañó al marqués de Rubí en la inspección y reconocimiento de un área hostigada por los apaches que hoy día integra gran parte de Arizona y Nuevo México, siendo de destacar su diario de viaje, su mapa del norte de Nueva España y su dictamen, en el que proponía una reorganización militar de la zona que dio lugar a la creación de la Comandancia General de las Provincias Internas. Otros ingenieros, como Manuel Mascaró, Gerónimo de la Rocha y, en menor medida, Juan Pagazaurtundúa y José de Urrutia, trabajaron para el comandante general de las Provincias Internas tanto en proyectos de defensa militar como en ejecución de obras públicas.

En la década de 1770, mientras España se afanaba en reforzar su posición en el norte de Nueva España, en el este del continente estallaba la Revolución de las Trece Colonias contra el Imperio británico, que finalizaría en 1783 con la Paz de París, por la que el Reino Unido garantizaba formalmente la independencia de Estados Unidos. Así, tras un siglo de conflicto entre las potencias europeas por la hegemonía en América del Norte, aparecía en escena un nuevo y formidable adversario que pronto habría de desafiar la soberanía española. Se iniciaban cuatro décadas de difícil coexistencia entre un poder imperial español en acusado declive y el de la joven república, emergente, ambicioso cuando no arrogante y en rápida ascensión, en cuyo favor los goznes de la historia giraron definitivamente en los albores del siglo xix.



Mapa de las Provincias Internas de Nueva España

En 1803, Thomas Jefferson adquiría de la República de Francia la Luisiana, un territorio de algo más de dos millones de kilómetros cuadrados en la semicuenca occidental del río Misisipí, que España había cedido recientemente a Francia con la condición de que no acabara en manos de Estados Unidos¹¹. Por quince millones de dólares en oro, este país doblaba la extensión de su territorio y se veía reforzado estratégicamente y económicamente. No obstante, la adquisición de la Luisiana implicaba para la joven república que su Gobierno federal debía involucrarse activamente en la ordenación espacial de este territorio, que estaba destinado a servir de válvula de escape a una creciente población ávida de tierra. Para ello era imprescindible el reconocimiento sistemático de esa inmensa región, algo que solo el Ejército, y en especial el Cuerpo de Ingenieros, estaba en condiciones de llevar a cabo. Precisamente había sido la cuestión de la Luisiana la que había hecho a Jefferson plantearse un año antes la posibilidad de una guerra contra la Francia napoleónica, lo que a su vez había motivado una reorganización del Ejército que en marzo de 1802 llevó a establecer con carácter permanente un cuerpo de ingenieros profesional, que

fijaría su sede en West Point, en el estado de Nueva York, donde quedó asimismo instituida la Academia Militar de los Estados Unidos, bajo dirección del cuerpo hasta 1866.

Tras la adquisición de la Luisiana, la participación del ejército estadounidense en la exploración del oeste trans-Misisipí no se haría esperar. En mayo de 1804, ordenada por Jefferson, comenzaba la expedición de los capitanes Lewis y Clark a las fuentes del Misuri con el objetivo de explorar y cartografiar el nuevo territorio, así como de encontrar una ruta viable hacia el Pacífico. Esta sería la primera y más famosa de una serie de expediciones entre 1804 y 1807, a la que posteriormente seguirían otras como la del comandante ingeniero topográfico Stephen H. Long a Yellowstone en 1819, pero no fue hasta la década de 1840, siete decenios después de que España comenzara la ocupación de la Alta California, cuando se reanudó intensamente la exploración militar del oeste. A ello contribuyeron dos factores muy destacados: el primero, la constitución en 1838 del Cuerpo de Ingenieros Topográficos del Ejército de Estados Unidos como entidad administrativa independiente del Cuerpo de Ingenieros;

el segundo, el impulso que a la acción expansiva hacia el oeste proporcionó la difusión de la doctrina del destino manifiesto, planteamiento político abandonado por los demócratas jacksonianos y cuya coartada moral era la firme convicción de la *excepcionalidad* de la nación estadounidense. El destino manifiesto propugnaba la incorporación de todo el oeste hasta llegar al océano Pacífico y se tradujo en la anexión de Texas en 1845, la agregación del territorio británico de Oregón en 1846 y la cesión por parte de México de sus provincias de Alta California y Nuevo México a resultas de su derrota en la guerra de 1846-1848. Es en este contexto en el que el renombrado historiador del oeste norteamericano William H. Goetzmann señala al Cuerpo de Ingenieros Topográficos como «institución central del destino manifiesto»¹².

En la década de 1840, alcanzaron gran popularidad las exploraciones del ingeniero topográfico John Charles Fremont, quien elaboró el primer mapa general del oeste basado en observaciones astronómicas precisas. Sus compañeros de cuerpo William H. Emory y Amiel W. Whipple contribuyeron también notablemente, aunque con menos notoriedad pública, a la exploración científica del territorio. Si bien la guerra contra México aceleró estas operaciones, en la década de 1850 el enfoque se desplazó del reconocimiento a la exploración detallada del terreno y la construcción de carreteras: John N. Macomb diseñó la red de caminos de Nuevo México y George H. Derby se ocupó de mejorar los puertos de California¹³. En 1863,

durante la guerra civil (1861-1865), se reunificaron los dos cuerpos de ingenieros y, tras el conflicto bélico, las actividades de exploración científica fueron asumidas definitivamente por el Departamento de Interior, quedando al mando de personal civil. El papel de los ingenieros militares en la expansión hacia el oeste había finalizado.

DOS CUERPOS DE INGENIEROS MILITARES EN UNA ENCRUCIJADA HISTÓRICA

Aceptando que en el periodo histórico considerado la ingeniería militar constituyó un instrumento capital en el proceso de colonización del vasto territorio trans-Misisipí y que la acción de los ingenieros norteamericanos supuso en cierta forma la prosecución de las actividades iniciadas por los españoles, es pertinente una comparación entre las dos corporaciones. El primer aspecto por destacar es que su fundación vino motivada en ambos casos por la perentoria necesidad de contar con un Ejército moderno en momentos especialmente difíciles para las dos naciones. Recordemos que en 1711 España se hallaba aún sumida en el caos de una guerra dinástica y que en 1802 se cernía sobre Estados Unidos la sombra de un conflicto bélico con la Francia napoleónica por la cuestión de la Luisiana.

Un rasgo común en la genética de ambas instituciones es el racionalismo, de procedencia francesa. Aunque España contaba con una importante tradición

de ingeniería militar propia desde el siglo XVI que era representada en el cuerpo por su ingeniero general, el marqués de Verboom, ello no supuso un impedimento para la introducción de la escuela de pensamiento francesa y su ideal de excelencia¹⁴. Quizás ayudase el hecho de que Verboom había colaborado con el célebre ingeniero francés mariscal Vauban y que el cuerpo debía su existencia, autónoma e independiente de la artillería, a la voluntad reformista de un monarca de ascendencia francesa: Felipe V. En Estados Unidos, la tradición francesa databa de la guerra revolucionaria, cuando el general Washington se vio en la necesidad de emplear ingenieros militares franceses, como el general Louis du Portail, que aportarían sofisticadas técnicas de construcción y asedio de fortificaciones. La influencia francesa persistió con la fundación de la Academia Militar de West Point, inspirada en la elitista *École Polytechnique* creada solo ocho años antes en París, durante la Revolución francesa, y se acrecentó tras la derrota definitiva de Napoleón en 1815, cuando algunos prestigiosos ingenieros militares franceses de la talla de Claudius Crozet pasaron a formar parte de la plantilla de profesores de la academia¹⁵. Igualmente, el general francés Simon Bernard, expatriado en Estados Unidos, fue nombrado general de brigada y jefe de la Junta de Ingenieros en 1816, aunque en principio ello no fuera recibido de buen grado por sus nuevos subordinados norteamericanos.

La polivalencia fue otro aspecto que caracterizó tanto al ingeniero militar español como al norteamericano. Ambos fueron especialistas en matemáticas, dibujo técnico y ciencias en general, así como cartógrafos y geodestas, participando activamente en las tareas de ordenación territorial, actividad de la que resultaron numerosos planos y mapas. Asimismo, las actividades de ambos cuerpos abarcaron un amplio espectro que no se limitó al ámbito estrictamente castrense, sino que se extendió a la construcción civil y al desarrollo de infraestructuras que facilitarían el desarrollo económico¹⁶. En particular, los españoles llevaron a cabo proyectos urbanísticos (con el fin de mejorar el nivel de vida en las ciudades) y arquitectónicos, interviniendo en la construcción y remodelación de



Mapa de Norteamérica, donde se resalta la adquisición de la Luisiana

palacios, aduanas, hospitales e iglesias. En cuanto a las infraestructuras, españoles y norteamericanos intervinieron en la ejecución de desagües y drenajes y en la construcción de carreteras, canales, puentes y puertos. Los americanos se encargarían además de todas las grandes obras públicas en interés del comercio y del transporte rápido de mercancías, especialmente el dragado de ríos y puertos¹⁷.

La coincidencia en las actividades de intervención territorial y de construcción nacional nos da una primera idea de la utilización de ambos cuerpos como instrumentos de una política imperial, más allá de su carácter puramente militar. En España, los ingenieros militares constituían la corporación técnica más competente del imperio en el siglo XVIII, lo que los convirtió en actores principales de la política del despotismo ilustrado y de la voluntad centralizadora de los Borbones. En Estados Unidos, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, y especialmente el Cuerpo de Ingenieros Topográficos, fue también un importante medio del que se valió ese imperio en expansión a la hora de implantar la doctrina del destino manifiesto. No obstante, el empleo de instituciones de carácter militar para la consecución de objetivos políticos no estuvo exenta de conflicto. En algunos mandos de ambos cuerpos, existía una aversión a la ejecución de obras públicas y otras tareas no estrictamente militares. Entre los españoles, el experto en fortificaciones Félix Prósperi tenía la firme convicción de que los ingenieros del rey debían ocuparse exclusivamente de asuntos castrenses, y de ahí emanaban su antipatía y su rivalidad hacia su subordinado, el teniente Luis Díez Navarro, quien se había ganado la confianza y amistad del arzobispo y virrey de Nueva España Juan Antonio de Vizarrón gracias a los proyectos arquitectónicos de carácter civil y religioso de estilo barroco que llevó a cabo entre 1732 y 1742¹⁸. En Estados Unidos, los elitistas oficiales del Cuerpo de Ingenieros consideraban un demérito la ejecución de obras públicas, circunstancia que sería sutilmente aprovechada en 1838 por el sagaz coronel John James Abert, jefe de la Oficina Topográfica del Cuerpo de Ingenieros, quien, asumiendo la ejecución de estas actividades, conseguiría del Departamento de Guerra la autonomía administrativa para su unidad, que se constituyó en cuerpo de ingenieros topográficos.



John Charles Fremont, teniente del Cuerpo de Ingenieros Topográficos del Ejército de los Estados Unidos

Ingenieros españoles y americanos hubieron de maniobrar hábilmente en las procelosas aguas de la política, aunque algunos sucumbirían en el intento. Podemos encontrar ejemplos en el brillante pero ambicioso Nicolás de Lafora, por parte española, y en el popular e impulsivo pero indisciplinado capitán John C. Fremont, quien, a pesar del apoyo de su suegro, el influyente senador Thomas Hart Benton, hubo de afrontar un consejo de guerra en Washington D. C.

En línea con la tesis de la instrumentación política, se observa que, siendo la propagación de determinadas ideas estéticas un aspecto característico del ejercicio del poder imperial, los ingenieros militares resultaron ser también vectores de desarrollo y difusión del arte. Así, los ingenieros españoles difundieron la estética neoclásica, especialmente en la arquitectura civil y religiosa, promocionada por la nueva dinastía borbónica frente al barroquismo de los Austrias. Más tarde, imbuidos del espíritu de la época, los americanos proyectarían en sus relatos y grabados una visión romántica del oeste, contribuyendo además al desarrollo del arte al hacerse acompañar de artistas en sus expediciones.

Por otra parte, sí encontramos una acusada diferencia entre los ingenieros militares de las dos naciones, y es su actitud ante la divulgación científica. Aunque ambas corporaciones militares tenían carácter científico-técnico, en la española predominó el espíritu castrense, estando sometida a un modelo administrativo, sin vocación de transmisión ni de difusión pública de la información. Los españoles raramente intercambiaban información científica entre ellos o con otros científicos, por lo que, desafortunadamente, su ingente producción científica no pasó del estado de manuscrito o de meros apuntes personales¹⁹. Además, la excesiva regulación y el celo en la supervisión de las actividades de los ingenieros les dejaban poco margen de actuación, lo que tuvo como consecuencia la falta de un reconocimiento público que de otra manera hubieran obtenido²⁰. Por el contrario, sus homólogos estadounidenses habían sido educados en la tradición científica francesa del intercambio de conocimiento científico. El antes mencionado coronel John J. Abert instituyó un sistema de intercambio de artículos científicos entre sus oficiales con el que animaba

a la crítica profesional mutua. Desde Prusia, el renombrado naturalista y explorador Alexander von Humboldt mantendría correspondencia directa con ingenieros tan destacados como John C. Fremont, William H. Emory y Amiel W. Whipple. Emory estaba también en contacto con el astrónomo y matemático inglés George Biddell Airy, del Greenwich Royal Observatory, y con el lexicógrafo alemán Johann Gottfried Flügel en Leipzig. Otros científicos europeos, como Louis Agassiz y Charles Lyell, e incluso escritores viajeros, como Balduin Möllhausen, intercambiarían asimismo ideas con estos «militares-científicos»²¹.

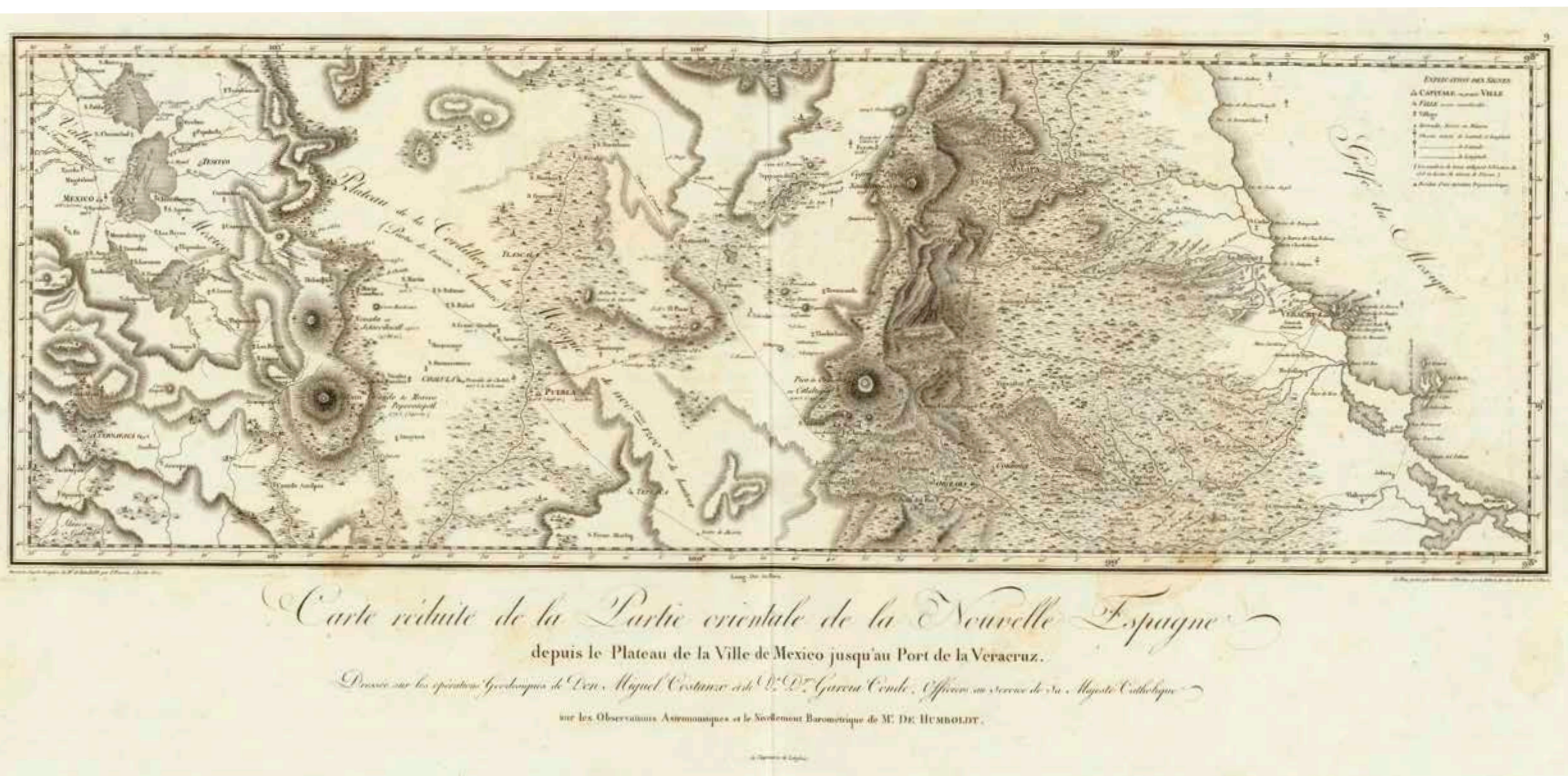
Finalmente, todavía en relación con la difusión de la producción científica de los ingenieros, resulta interesante señalar también a Alexander von Humboldt como nexo entre los ingenieros militares españoles del setecientos y los norteamericanos del ochocientos. Durante su estancia en Nueva España en 1803, el sabio prusiano tuvo acceso al Archivo General de la Nueva España en Ciudad de México, lo que le permitió recopilar abundante información sobre el virreinato, procedente en gran parte de los reconocimientos del territorio efectuados por los ingenieros españoles, e incluso llegó

a mantener correspondencia directa con el ingeniero del rey Miguel Costanzó a fin de dilucidar algunas cuestiones. Al año siguiente, en 1804, Humboldt se entrevistó con el presidente Jefferson en la recién estrenada capital del país, Washington D. C., y le entregó valiosa información geográfica y estadística sobre Nueva España, así como de la Luisiana, datos en los que el presidente de Estados Unidos estaba sumamente interesado²². Este hecho ha suscitado históricamente una gran controversia que dura hasta hoy día. Solo dos años más tarde el teniente Zebulon M. Pike ya utilizaría esta información durante su incursión por las Provincias Internas y posteriormente publicaría un mapa basado en ella. Por su parte, en 1811 Humboldt publicó en París su *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*²³ y el *Atlas geográfico y físico del reino de la Nueva España*²⁴, lo que reveló a escala global información clave para la comprensión de ese vasto territorio que hasta entonces había permanecido celosamente guardada por los españoles. La exploración del oeste norteamericano por parte de aquellos a los que Goetzmann denominó alegóricamente «hijos de Humboldt» es deudora de la información reflejada por los ingenieros españoles en forma de diarios, informes y

mapas²⁵. El prusiano, a caballo entre la Ilustración y el Romanticismo, conecta a unos ingenieros y a otros, sin perder ocasión de reconocer su aportación a la ciencia: si en su obra americana ya rendía homenaje a la labor de los ingenieros del rey españoles, en especial de Costanzó, cuatro décadas después volvía a felicitar con entusiasmo a otro ingeniero militar, John C. Fremont, por sus informes de exploración del oeste.

CONSIDERACIONES FINALES

La exploración y colonización del oeste norteamericano fue iniciada con carácter defensivo por un imperio en declive, el español, y completada por uno en expansión, el norteamericano. En ambos casos, la dominación de un espacio geográfico de gran extensión y dotado de un medioambiente hostil, escasamente poblado y con comunicaciones extremadamente difíciles con los centros de poder, presentaba numerosos desafíos de orden práctico, siendo uno de los más acuciantes la necesidad de su ordenación espacial. En respuesta a este reto, España empleó eficazmente su Real Cuerpo de Ingenieros hasta que la independencia de México en 1821 extinguió su presencia. Por su parte, el destino



Mapa de la parte oriental de la Nueva España, por Alexander von Humboldt

manifiesto, soporte ideológico de la política imperial estadounidense en la década de 1840, encontró en el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos, y especialmente en su escindido Cuerpo de Ingenieros Topográficos, uno de sus más valiosos agentes sobre el terreno en su labor de exploración científica y reconocimiento espacial del territorio. De aquí se concluye que existió una continuidad en la acción imperial, en la cual los respectivos cuerpos de ingenieros militares fueron sujetos activos en la implementación de esa política expansiva.

En su elegante uniforme azul celeste, el ingeniero militar español del setecientos representaba el arquetipo de militar ilustrado promotor del racionalismo constructivista; en un azul más oscuro, el norteamericano del ochocientos, cual caballero andante de nuevo cuño, encarnaba el espíritu romántico y nacionalista de la época. No solo fueron leales servidores del Estado, sino virtuosos hombres de ciencia que además poseían una sólida formación militar y técnica, lo que les permitió hacer frente con éxito a innumerables problemas prácticos, tanto en el ámbito civil como en el de la milicia. Además, ambas corporaciones técnicas tuvieron siempre presente la necesidad de ampliar, preservar y gestionar el conocimiento técnico-científico adquirido, tratando por ello de evitar en la medida de lo posible la externalización de sus funciones. Aunque el tiempo y su exposición a las veleidades de la política han difuminado inexorablemente su recuerdo, constituyen empero un referente obligado para el ingeniero militar de hoy día.

NOTAS

1. Delbourgo, J. y Nicholas, D. (2008). *Science and empire in the Atlantic world*. Nueva York: Routledge.
2. Kennedy, P. M. (1987). *The rise and fall of the great powers: economic change and military conflict from 1500 to 2000*. Nueva York: Random House.
3. Münkler, H. (2005). *Imperien: die Logik der Weltherrschaft: Vom Alten Rom bis zu den Vereinigten Staaten*. Berlín: Rowohlt.
4. Van Alstyne, R. W. (1960). *The rising American empire*. Nueva York: Oxford University Press, p. 2.
5. Cogliano, F. D. (2014). *Emperor of liberty: Thomas Jefferson's foreign policy. The Lewis Walpole series in eighteenth-century culture and history*. New Haven: Yale University Press.
6. Immerman, R. H. (2010). *Empire for liberty: a history of American imperialism from Benjamin Franklin to Paul Wolfowitz*. Princeton: Princeton University Press, p. 4.
7. Bolton, H. E. (1921). *The Spanish borderlands: a chronicle of old Florida and the Southwest*. New Haven: Yale University Press.
8. Fireman, J. R. (1977). *The Spanish Royal Corps of Engineers in the western borderlands: instrument of Bourbon reform, 1764 to 1815*. Glendale: A.H. Clark Co, p. 57.
9. Chapman, C. E. (1921). *A history of California: the Spanish period*. Nueva York: Macmillan Co, pp. 216-231.
10. Hinarejos Rojo, A. (2015). El Real Cuerpo de Ingenieros y la defensa de California. *Memorial del Cuerpo de Ingenieros Politécnicos*, 2 (2015), pp. 80-87.
11. Sofka, J. R. (2002). Thomas Jefferson and the problem of world politics, *The Louisiana purchase: emergence of an American nation*. Washington D. C.: CQ Press, pp. 51-63.
12. Goetzmann, W. H. (1991). *Army exploration in the American West, 1803-1863*. Austin: Texas State Historical Association, p. 4.
13. Schubert, F. N. (1980). *Vanguard of expansion: army engineers in the trans-Mississippi West, 1819-1879*. Washington D. C.: Historical Division, Office of Administrative Services, Office of the Chief of Engineers, p. x.
14. Capel Sáez, H., Sánchez, J.E. y Moncada, O. (1988). *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Barcelona: Serbal, p. 256.
15. Goetzmann, *Army exploration*, p. 14.
16. Melgarejo García, A. (2015). «Los ingenieros militares y las obras públicas», en *Memorial del Cuerpo de Ingenieros Politécnicos*, 2 (2015), pp. 88-96.
17. Abbot, H. L., Carter, W. H., Robertson, E. B. y Wherry, W. M. (1894). *The corps of engineers*, p. 423. Disponible en la Biblioteca Huntington (San Marino, California).
18. Calderón Quijano, J. A. (1949). «Ingenieros militares en Nueva España», en *Anuario de Estudios Americanos*, 6, (1949): 1-72, p. 44.
19. Capel et al., *De Palas a Minerva*, 341. Véase también: Sandman, Alison. Controlling knowledge: navigation, cartography, and secrecy in the early modern Spanish Atlantic, en Delbourgo, James y Dew, N. (eds.). *Science and empire*, pp. 31-51.
20. Existía un real decreto que prohibía la publicación de información referente a las colonias americanas sin el conocimiento y la aprobación previa del Consejo de Indias. Por ello llama la atención que fuera facilitado a Alexander von Humboldt el levantamiento geodésico que había de servir a un proyecto de defensa militar de Nueva España, realizado por los ingenieros Miguel Costanzó y Diego García Conde en 1797, que el prusiano publicó como lámina IX del *Atlas géographique et physique du royaume de la Nouvelle-Espagne* (1808-1811).
21. Goetzmann, *Army exploration in the American West*, p. 17.
22. Rebok, S. (2019). *Humboldt y Jefferson: una amistad transatlántica de la Ilustración*. Santiago de Chile: Biblioteca Nacional de Chile. Para un análisis detallado de la transferencia de información a EE. UU. por parte de Humboldt, véase: Rebok, S. (2022, en prensa). *Humboldt's empire of knowledge: from the royal Spanish court to the American president's house*. Oakland: University of California Press.
23. von Humboldt, A. (1811). *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne*. París: F. Schoell.
24. von Humboldt, A. (1808-1811). *Atlas géographique et physique du royaume de la Nouvelle-Espagne*. París: F. Schoell.
25. Goetzmann, W. H. (1995). *New lands, new men: America and the second great age of discovery*. Austin: Texas State Historical Association, pp. 150-193.■



LLUVIA DE LAUREADAS SOBRE KUDIA TAHAR

El 8 de septiembre de 1925, comenzaba el desembarco de Alhucemas, la feliz resolución de una operación que abría el camino para poner punto final a la guerra de África. En el contexto de esta magna operación anfibia, cobraron especial relieve la defensa y liberación de la posición de Kudia Tahar (3-13 de septiembre de 1925). Los combates que se libraron en torno a esta culminaron con la victoria de las tropas españolas. Esta fue fruto del valor, la abnegación, el espíritu de sacrificio y la voluntad de vencer mostrados por los oficiales españoles que participaron en ellos.

Sirvan estas letras como homenaje a los soldados de España que, en el cumplimiento del deber, regaron generosamente con su sangre los secarrales del norte de Marruecos

Joaquín Navarro Méndez

Comandante de Infantería retirado

ANTECEDENTES

Aunque las relaciones entre españoles y marroquíes abarcan varios siglos, los orígenes del Protectorado Español en el norte de Marruecos hay que situarlos a principios del siglo XX. En el año 1906 tiene lugar en Algeciras una conferencia en la que participan las primeras potencias europeas.

Al final de esta, se acordó la división de Marruecos en dos protectorados: uno para Francia y otro para España. En noviembre de 1912, estos dos países firman una «entente» en Madrid, quedando públicamente definidas sus respectivas zonas de responsabilidad en el país marroquí. Este tratado dio a España el dominio sobre un rectángulo dentado de tierra que se extendía desde el océano Atlántico al oeste hasta el río Muluya, lindante con la frontera argelina al este, y desde el mar Mediterráneo por el norte hasta una línea irregular situada a unos cuarenta kilómetros al norte del río Werga por el sur. El Marruecos español abarcaba

aproximadamente trescientos sesenta y cinco kilómetros de este a oeste y entre cuarenta y ochenta de norte a sur, con una superficie aproximada de diecinueve mil kilómetros cuadrados.

La zona de Marruecos sobre la que los españoles asumieron su responsabilidad y autoridad en 1912 era un país sin cartografía. Solamente había tres puntos de penetración europea superficial: Larache, pequeña ciudad del Atlántico imposibilitada para la posesión de un puerto importante a causa de los violentos vientos y los bancos de arena; Ceuta, en el Mediterráneo, en la punta norte de la península de

Anjera, y Melilla, en el extremo nordeste del Mediterráneo. Aunque Ceuta distaba de Melilla unos doscientos quince kilómetros, no existía ninguna ruta terrestre entre ambas plazas en esas fechas, tampoco entre Ceuta y Larache. Por lo tanto, las comunicaciones entre las mencionadas ciudades tenían lugar por mar. El interior de la zona constituía un misterio por explorar.

En la época en que se inició la implantación de nuestro protectorado, la población indígena se estimaba en unos setecientos sesenta mil habitantes, los cuales, en su gran mayoría, eran bereberes —término de significación lingüística más que racial—, hombres de raza blanca que hablaban una lengua derivada de la rama camita de la familia lingüística camito-semítica. Los bereberes estaban organizados en tribus (cabilas).

División del protectorado

España dividió su zona de responsabilidad en cinco territorios:

1. YEBALA, habitado por las cabilas de Anjera, Al Hauz, Wad-Ras, Beni Mesauar, Jebel Habib, Beni Ider, Beni Aros, Beni Lait, Beni Hassan y Beni Hosmar.

2. LUCUS, donde vivían las de Garbia, el Sahej, Khlot, Khot Tilig, Beni Gorfet, Ahl Serif, Sumata, Beni Isser y Beni Skar.

3. GOMARA, patria de las de Beni Said, Beni Seyyel, Guezawa, Beni Yahmed, Beni Khaled, Beni Ersin, Metiva, Beni Smih, Beni Guerir, Beni Busra, Beni Selmán, Beni Mensor y Beni Serwal.

4. RIF, con sus cabilas de Mestasa, Beni G'mil, Beni Bu Frah, Targuist, Ketama, Beni Ammart, Beni Urriaguel, Bucoya, Beni Iterft, Beni Turin y Gueznaya, así como un pequeño grupo de tribus reducidas cerca del monte Tidiguin, conocidas colectivamente con el nombre de senhaja.

5. KERT, habitado por las de Temsasman, Beni Ulishek, Tafersit, Metalsa, Beni Said, Beni Bu Gofar, Beni Sicar, Maruza, Beni Bu Ifruz, Beni Sidel, Beni Bu Yah, Ulad Stut y Quebdana.

En total, más de sesenta cabilas poblaban el territorio bajo responsabilidad española. Entre todas ellas, las del Rif habían sido siempre las más fuertes e importantes y, entre los rifeños, los miembros de la de Beni Urriaguel eran los más belicosos y numerosos.

A la firma del tratado de Madrid en 1912, España se prepara para la ocupación de su zona; a tal fin, nombra un alto comisario del Marruecos español como máxima autoridad y sitúa la capital en Tetuán. A efectos administrativos, se dividió el protectorado en tres comandancias, Larache, Ceuta y Melilla, y, a causa de la

dificultad para las comunicaciones entre ellas, a cada comandante general se le otorgó un grado de autonomía importante en el ámbito local. Aunque, teóricamente, los comandantes se hallaban bajo la jurisdicción del alto comisario de Tetuán, también recibían órdenes directamente de los Ministerios de la Guerra y de la Gobernación de Madrid.

A finales de diciembre de 1918, las tres comandancias se refundieron en dos: Ceuta y Melilla.

INTRODUCCIÓN

En 1919, fue nombrado alto comisario —es decir, máxima autoridad en el Marruecos español— el general Dámaso Berenguer. En este orden de cosas, en febrero de 1920 tomaba posesión de la Comandancia General de Melilla el general don Manuel Fernández Silvestre. Ambos eran prestigiosos militares con una gran experiencia en los temas de África, donde llevaban destinados bastantes años. Empero, ambos tenían opiniones distintas sobre cómo pacificar mejor el Marruecos español.

El general Berenguer defendía y aplicaba el método de la «mancha de aceite», es decir, un avance paulatino, con vistas a la ocupación efectiva del territorio, mediante la combinación de la acción militar y de la acción política con la finalidad de ganarse a la

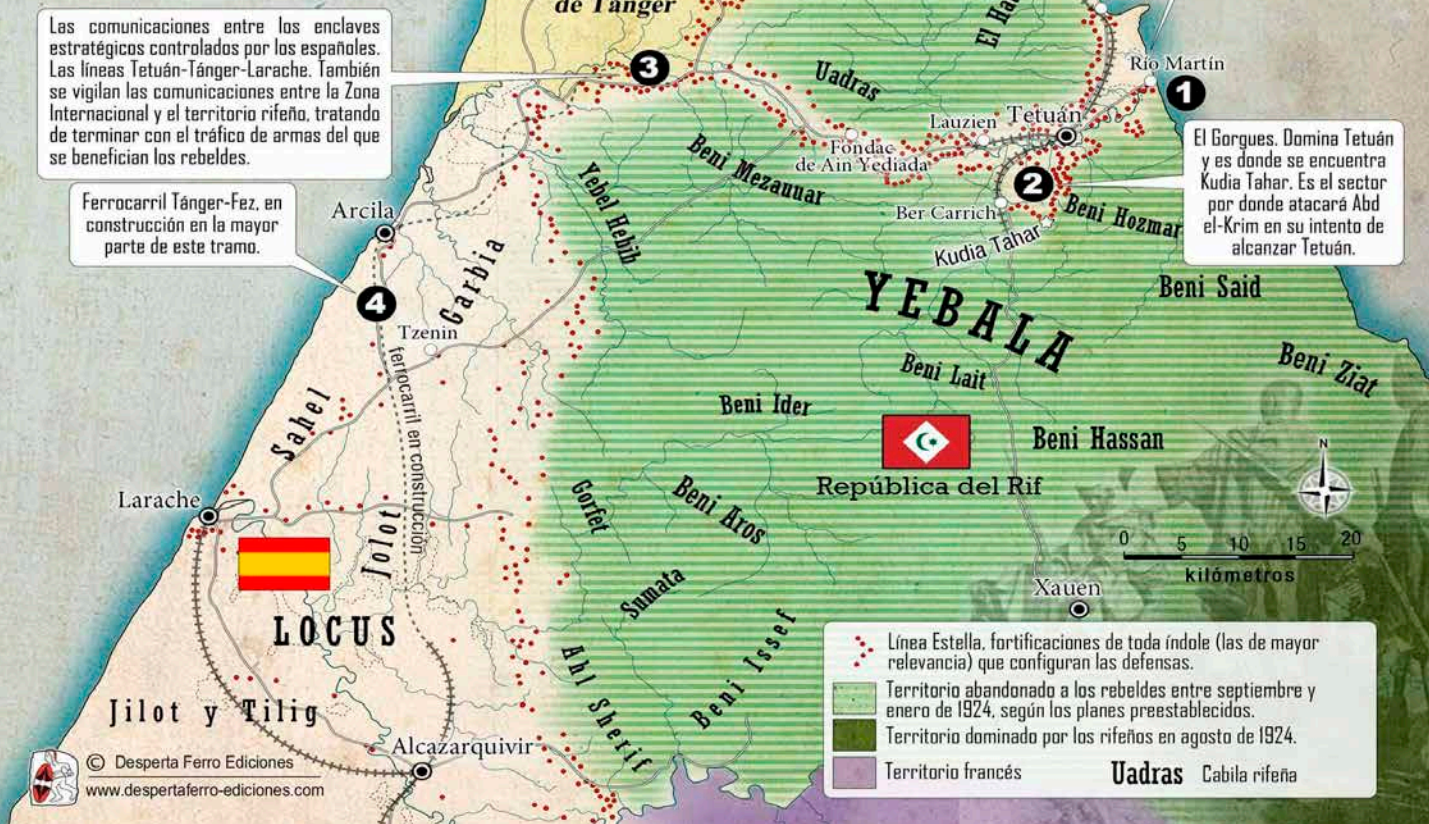


Cabilas del Protectorado español de Marruecos

Marruecos español

zona occidental

objetivos estratégicos del mando español al replegarse de la mayor parte del Yebala tras la Línea Estella



población nativa. Frente a la prudencia que caracterizaba la estrategia de Berenguer, se alzaba un Silvestre impetuoso y osado, gran amigo de la acción, el cual defendía la idea de ocupar militarmente y de forma rápida el protectorado, dejando la acción política subordinada a la militar. Así, una vez tomado el mando de la Comandancia General de Melilla, impulsó en la zona oriental un avance precipitado y no muy bien planificado hacia el corazón del Rif que Berenguer no pudo o no quiso detener.

Eufórico y confiado por la aparente facilidad con la que había avanzado, Silvestre aseguraba estar a punto de ocupar la bahía de Alhucemas. Empero, las múltiples posiciones o *blocaos* que había ido estableciendo a lo largo de un amplísimo frente eran estratégicamente indefendibles en caso de ataque. Este se produjo en el mes de julio de 1921. Los cientos de muertos en las posiciones de Abarrán, Igueriben y Sidi Dris fueron solo un aviso de rebelión generalizada de las cabilas rifeñas, que, unidas bajo las órdenes

de Abd el-Krim, iban a sembrar el pánico y la muerte en todo el sector de Melilla.

La retirada de las tropas se hizo de forma caótica, a la desbandada, dejando en manos de los cabileños abundante material y pertrechos militares. La caída de la posición de Annual, piedra angular del desastre, donde murió el general Silvestre (su cuerpo nunca se recuperó), propició la caída de las demás posiciones y el derrumbamiento de la Comandancia General de Melilla, ciudad que se vio seriamente amenazada.

La victoria en Annual le dio a Abd el-Krim un prestigio extraordinario entre las cabilas, lo que, unido a sus dotes de mando, le confirió un poder político y militar sobre la totalidad del Rif. Aquella catástrofe dio al traste con los esfuerzos de doce años y el caudillo rifeño, antiguo protegido y empleado de los españoles, se convirtió en su peor enemigo. Desde 1921 y hasta el final del régimen de la Restauración, la cuestión de Marruecos, objeto de

incesante debate público, se convirtió en una pesadilla que envenenó la vida nacional y acabó siendo una de las principales causas de la destrucción del régimen parlamentario.

En este contexto, la muerte del presidente del Gobierno don Eduardo Dato llevó a presidir el gabinete a don Antonio Maura, el cual dirigió un Gobierno enzarzado en agudas discrepancias en torno a la política que, en adelante, habría de seguirse en el protectorado. Así, mientras algunos eran partidarios de limitar sustancialmente la implicación de España en Marruecos, otros opinaban que la única política posible era la ocupación de toda la zona, ya que una retirada hacia la costa envalearía a Abd el-Krim, dejaría las manos libres a los franceses y supondría una deshonra para la posición internacional de España.

El deterioro político y social en el que se desenvolvía la sociedad española en aquellos momentos —fruto, principalmente, del proceso revolucionario de 1917, al que se unieron las

consecuencias del desastre de Annual— propició el golpe de Estado del general Primo de Rivera el 13 de septiembre de 1923 y la implantación de una dictadura militar.

Uno de los primeros problemas a los que tuvo que hacer frente el primer gabinete de la dictadura fue el de Marruecos. En relación con el protectorado, Primo de Rivera siempre se había manifestado partidario de su abandono; a tal fin, inició el repliegue de los soldados que operaban en la zona occidental. Sin embargo, las circunstancias operaron en su contra, pues la intención española fue interpretada como signo de debilidad y el líder rifeño Abd el-Krim cimentó en ella su prestigio y credibilidad. Entre septiembre y diciembre de 1924, las tropas españolas abandonaron más de trescientos puestos en el sector de la Comandancia General de Ceuta, replegándose hacia una línea fortificada costera que se denominó «Línea Primo de Rivera» o «Línea Estella», alrededor de las ciudades de Ceuta, Melilla, Tetuán y Larache. El líder rifeño, que había proclamado la República del Rif a principios de 1923, logró, al calor del repliegue español, consolidar su liderazgo y aglutinar un ejército bien pertrechado y organizado, a la par que controlar no solo el Rif, sino Gómara y Yebala.

Esta situación obligó al dictador a tomar medidas excepcionales que se materializaron en la planificación de una gran operación anfibia: el desembarco en la bahía de Alhucemas, en el corazón del Rif, que buscaba asestar un golpe definitivo para acabar con el foco central de la rebelión. No obstante, Primo de Rivera tanteó otras posibilidades, para lo cual inició negociaciones con el líder rifeño, las cuales fueron utilizadas por este para fortalecer la resistencia marroquí e incrementar las operaciones bélicas, a la par que le permitían la consolidación y preparación de sus tropas.

El líder rifeño, envalentonado por el repliegue español de 1924, tomó la decisión de atacar el protectorado francés en la primavera de 1925. En su galopada llegó hasta las proximidades de Fez. Así, Francia, que nunca había querido colaborar con España en operaciones destinadas a la

pacificación de Marruecos, se decidió a cooperar el 8 de septiembre de 1925 en el desembarco de Alhucemas, cuyo objetivo era acabar con el poder de Abd el-Krim.

SITUACIÓN DE KUDIA TAHAR

Abd el-Krim tenía conocimiento de que el Gobierno español estaba preparando una operación de desembarco en la bahía de Alhucemas. No obstante, desconocía el sitio exacto donde se llevaría a cabo, no así que, para su realización en breve plazo, debía emplearse un número muy importante de fuerzas de la zona occidental. Con el fin de aventar el peligro que dicha operación suponía para la República del Rif, pergeñó un plan para romper el frente de Tetuán y ocupar la capital del protectorado. Si esta caía —pensaba el líder rifeño—, se produciría un Annual político y la operación de Alhucemas quedaría abortada. Dada la magnitud de la empresa proyectada, puso al frente de esta a su mejor subordinado, Admed el Heriro.

La capital de la zona de nuestro protectorado estaba defendida hacia el sur por una línea de posiciones que distaban de esta unos cinco kilómetros. De entre ellas destacaba Kudia Tahar, verdadero nido de águilas, desde la que se dominaban las entradas orientales a Tetuán.

El Heriro, conocedor de la importancia de esta posición en el conjunto del

cinturón defensivo de la ciudad, decidió atacarla. A tal fin, organizó un harca de dos mil hombres, con los que llevó nueve piezas de artillería. Ubicó su puesto de mando en el collado de Dar Rai, desplegó sus tropas para atacar la posición y emplazó los cañones en Hafa de Duira.

ATAQUE A LA POSICIÓN

Al amanecer del día 3 de septiembre de 1925, se desencadenó el ataque a la posición que, al mando del capitán Zaracibar, defendía una compañía del Regimiento de Infantería n.º 5, apoyada por los componentes de otras armas y servicios; en total, había unos ciento treinta hombres. La posición disponía, como armamento pesado, de cuatro cañones y seis ametralladoras que, a las setenta y dos horas de iniciado el ataque, habían sido inutilizados por el fuego enemigo. La violencia del bombardeo al que fue sometida la posición los días 3, 4 y 5 la dejó convertida en un montón de ruinas humeantes y sus defensores fueron reducidos a cuarenta y ocho hombres útiles con escasa munición, casi sin agua y con el jefe de la posición muerto.

Nada más tener conocimiento del ataque a Kudia Tahar, el mando organizó varias columnas de socorro. Así, el día 3 dos compañías del Batallón de Cazadores de África n.º 6, al mando del comandante Manuel González, salieron de la posición de Gorgues





El desembarco de Alhucemas

en socorro de esta. De esta fuerza, solo un número reducido penetró en ella, integrándose en los defensores. El resto quedó retenido en el collado de Vázquez. Asimismo, ese mismo día salió desde Tetuán otra columna al mando del teniente coronel Hernández Francés con la misión de arrojar al enemigo del barranco de Assaden; esta sostuvo violentos combates sin conseguir su propósito. No obstante, nuestras pérdidas fueron numerosas; entre ellas se contaba el jefe de la columna.

Desde el 5 al 11 de septiembre, la vida en la posición fue realmente

angustiosa. Sin embargo, tanta adversidad poco afectó al espíritu de combate de los sitiados. Por otra parte, el mando no cejó en su intento de articular acciones para socorrer y liberar la posición, aunque con escaso éxito. Así, el día 5 un tabor de regulares de Ceuta y un batallón del Regimiento del Serrallo solo consiguieron recuperar varios puestos en la línea de Nator. Asimismo, el día 9 el teniente coronel Álvarez Arenas, al frente de una columna constituida por un tabor de regulares de Ceuta y la Melilla de Tetuán, trató de subir por el barranco de Seguin mientras el coronel Prats, al mando de un batallón

del Regimiento Toledo n.º 35 y otro del Regimiento Ceuta n.º 60, obstaculizaba la progresión del enemigo hacia el valle del río Martín desde posiciones defensivas en el barranco Busamelal. Sin embargo, la tenaz resistencia de los rifeños impedía a las columnas de socorro aproximarse a la posición.

POSICIÓN LIBERADA

La situación planteada era tan grave y tan desastrosas las consecuencias que acarrearía la caída de Kudia Tahar en manos enemigas que el



general Primo de Rivera se desplazó a Tetuán para coordinar las operaciones de salvamento. Al mismo tiempo, ordenaba que un tabor de regulares y dos banderas del tercio de las fuerzas de desembarco en Alhucemas se trasladasen urgentemente vía Ceuta a la zona de la capital del protectorado. El día 10 esta columna, al mando del teniente coronel Balmes, estaba presente en Tetuán. Allí se integró en las fuerzas destinadas a liberar la posición; al frente de ellas estaba el comandante general de Ceuta, el general Souza y Regoyos. Este las articuló en tres columnas, que el día 11 iniciaron un avance concéntrico sobre la posición sitiada. Así, tras dos días de indescriptibles combates cuerpo a cuerpo en los que jugaron un papel importantísimo las armas blancas y las granadas de mano y después de vencer la tenaz resistencia enemiga y poner en fuga a las huestes del Heriro, el día 13 por la mañana una bandera de la Legión entraba por fin en la posición de Kudia Tahar. Con su liberación se dispó la amenaza que se cernía sobre Tetuán y el plan concebido por Abd el-Krim se desarticuló. En consecuencia, su prestigio en Yebala quedó quebrantado. Su maniobra no logró los fines que perseguía, ni se suspendió ni sufrió aplazamiento el embarque de la brigada del general Saro. Asimismo, las tropas que, procedentes de Alhucemas, tomaron parte en la liberación de Kudia Tahar pudieron regresar victoriosas a su punto de origen, con la moral alta y un acrecentado espíritu de combate.

CONCLUSIÓN

Los heroicos defensores y las valientes tropas que los salvaron habían cumplido con su deber: Tetuán se había salvado y, con la capital, el desembarco de Alhucemas. La formidable gesta —cerca de un millar de bajas— les granjeó el reconocimiento del Ejército y de la nación.

Asimismo, revistió una gran importancia por tres motivos fundamentales:

1. El fracaso que Abd el-Krim cosechó en dicha operación, el cual llevó aparejado el éxito del desembarco de Alhucemas.

2. La rehabilitación del soldado español como combatiente eficaz, condición que estaba en entredicho desde el desastre de Annual.

3. La victoria en Kudia Tahar elevó la moral del ejército español, el cual no había dejado de sufrir descalabros desde 1921.

A tan brillante éxito contribuyeron el heroísmo de las tropas liberadoras, el estoicismo de los defensores de la posición y el acierto en la dirección del conjunto de la operación. Este compendio de actitudes propició un hecho excepcional en los anales militares al concederse hasta nueve Laureadas de San Fernando, igualando las concedidas por las operaciones en el barranco del Lobo y el Gurugú en julio de 1909.

Como homenaje a los hombres que, con su conducta, se hicieron acreedores a ostentar esta condecoración, creada para premiar los actos de valor heroico como virtud sublime, se recogen aquí sus nombres:

Comandante de Infantería
D. Francisco García-Escámez
Inieta

Capitán de Infantería
D. José Gómez Zaracibar

Capitán de Infantería
D. Miguel Rodrigo Martínez

Teniente de Infantería
D. Bartolomé Muntaner Cirici

Teniente de Infantería
D. José Martínez Anglada

Teniente de Artillería
D. Joaquín Fuentes Pila

Teniente de Ingenieros
D. Ángel Sevillano Cousillas

Teniente de aviación
D. Antonio Nombela Tomasich

Sargento de Infantería
D. Mariano Ascoz Cabañero

De este temple son los hombres que conforman el acervo de la España inmortal.

BIBLIOGRAFÍA

- Avilés Farré, J., Egido León, M.^a A. y Mateos López, A. (2011). *Historia contemporánea de España desde 1923*. Madrid, Areces.

- Buldain Jaca, B. (coord.), Guerrero Latorre, A. C., Rueda Hernanz, G., Pérez Garzón, J. S., Elizalde Pérez-Grueso, M.^a D. y Sueiro Seoane, S. (2011). *Historia contemporánea de España, 1808-1923*. Madrid, Akal.

- Gómez, V. (1928). *En la hora de la paz. Marruecos 1924-27*. Tetuán, Editorial Hispano-africana.

- *Historia de las campañas de Marruecos. Tomos 3 y 4* (1988). Madrid, Servicio Histórico Militar

- Madariaga, M.^a R. (1999). *España en el Rif. Crónica de una historia olvidada*. Melilla, Biblioteca de Melilla.

- Morales Lezcano, V. (1984). *España y el norte de África: el Protectorado en Marruecos (1912-1956)*. Madrid, UNED.

- Muñoz Bolaños, R. (2020). *La defensa de Kudia Tahar: el prelude de Alhucemas*. Madrid, Desperta Ferro.

- Pando Despierto, J. (1999). *Historia secreta de Annual*. Madrid, Temas de Hoy.

- Salas Larrazábal, R. (1992). *El protectorado de España en Marruecos*. Madrid, Fundación Ignacio Larrañendi.

- Sueiro Seoane, S. (1999). «El mito del estratega Primo de Rivera y la resolución del problema de Marruecos», en *Cuadernos de Historia Contemporánea*.

- Villalobos, F. (2004). *El sueño colonial. Las guerras de España en Marruecos*. Barcelona, Ediciones Ariel.

- Woolman, D. (1988). *Abd el-Krim y la guerra del Rif*. Barcelona, Ediciones Oikos Tau.■



ELOGIO Y GLOSA HISTÓRICA ACTUALIZADA DEL MADRILEÑO PALACIO DE BUENAVISTA

El Palacio de Buenavista fue mandado construir por el cardenal don Gaspar de Quiroga sobre el año 1567. En estos cuatro siglos y medio de existencia, sus propietarios han hecho en el inmueble reformas y transformaciones importantes. Desde 1816, en que albergó los Museos Militares de Artillería e Ingenieros, y sobre todo desde 1847, en que pasó a ser la sede del Ministerio de la Guerra, está unido a nuestro Ejército

Francisco Ángel Cañete Páez | Comandante de Infantería retirado | Profesor Mercantil

A MODO DE PRÓLOGO

Se cumple en este año 2022, por el que, con mayor o menor fortuna, venimos transitando, el 175.º Aniversario del primer asentamiento de un alto centro militar en el madrileño Palacio de Buenavista. En efecto. Corría el año 1847 y reinaba en España doña Isabel II cuando, por su real disposición, se ordenó que el Ministerio de la Guerra, a la sazón regido por el general don Manuel de Mazarredo, pasase a ocupar su sede en el Palacio de Buenavista. Pero no pensemos que en ese año 1847, en que el palacio se vinculó al Ejército, se acababa de inaugurar, pues nada menos que su construcción se había llevado a efecto tres siglos antes, toda vez que su origen se remonta a mediados del siglo XVI, cuando se ubicaba en el lugar conocido como el madrileño Altillio de Buenavista, en el llamado valle de las Anorias. Cuatro largos siglos

de existencia, de ellos 175 años indefectiblemente unido a nuestro Ejército (unos años antes de 1847, estuvieron situados en este palacio los Museos de Artillería e Ingenieros, pero de forma intermitente y por un período de tiempo no muy largo), han dado para un sinfín de anécdotas, curiosidades, tragedias, cambios de propiedad y hasta duelos de honor, con algún fallecimiento entre sus muros centenarios, como la muerte del general Prim. Todos ellos, entrañables retazos de nuestra historia, son el objeto del presente artículo.

INTRODUCCIÓN

El origen de este palacio se remonta hacia mediados del siglo XVI. Tuvo su origen, como he reseñado en mi prólogo, en el lugar conocido entonces por el valle de las Anorias, donde existía el Altillio de Buenavista,

cerca del sitio por donde años más tarde hiciera pasar Felipe III la tapia que circundó la entonces todavía incipiente población madrileña. En este pequeño altozano, sobre el año 1567, levantó una gran edificación el inquisidor general del reino y cardenal arzobispo de Toledo don Gaspar de Quiroga y Vela, perteneciente a una de las familias de más raigambre de Galicia. Con su agudeza política, el rey Felipe II se convenció de la importancia estatal que podía tener el convertir la pequeña villa de Madrid en capital de las Españas; así pues, y por su real mandato, hizo que se transformara en el centro político de su dilatado imperio. La población no poseía las mínimas condiciones de habitabilidad que requerían los altos mandatarios de la burocracia real y el alcázar estaba en tal situación de abandono que, a instancias del rey, el cardenal Quiroga se vio obligado a ceder



Cardenal Gaspar de Quiroga y Vela (1512-1594)

su palacio del Altillo de Buenavista a S. M. católica para que los aposentos que ocupara estuvieran en consonancia con el decoro que la realeza requería. Pronto quedó convertido el Palacio de Buenavista en el sitio favorito del rey, que lo llamó su «casa de campo» por lo alejado que estaba entonces del núcleo de la villa. Es por ello por lo que este palacio sirvió de alojamiento a la emperatriz María de Habsburgo (María de Austria), consorte de Maximiliano II del Sacro Imperio Romano Germánico; al fallecer este en 1576 y regresar su viuda a España en 1581, su hermano Felipe II le cedió el Palacio de Buenavista

para que fuera ocupado por ella y su hija, la serenísima infanta doña Margarita, la mujer que despreció la corona más rica de la tierra por abrazar los hábitos monjiles de las salesas reales, entre las que llegó a ser abadesa del convento. Allí se hizo esposa del Santísimo la que pudo haber sido quinta esposa de su augusto tío. En los salones de la nueva residencia se despacharon los asuntos políticos de nuestros inmensos dominios, de aquel imperio donde jamás se ponía el sol. La emperatriz María de Habsburgo falleció en el año 1603 y cedió el Palacio de Buenavista a su sobrino, el rey Felipe III.

LA «HUERTA DE JUAN FERNÁNDEZ»

Lindante con estos terrenos, se encontraba la llamada «Huerta de Juan Fernández» o «Huerta del Corregidor», uno de los sitios más concurridos de la villa. Era propiedad de don Juan Fernández, que fue corregidor de Madrid por el año 1624. Durante el reinado del «Rey Planeta», como llamaban sus cortesanos a Felipe IV, este lugar adquirió tal importancia que era frecuentado por la mejor nobleza de la corte. Cubierta de césped, con el laberinto de sus bosquecillos y cenadores, las parejas de enamorados, los poetas y las más bellas damas acudían allí a darse cita, en el mismo lugar que en las horas de la madrugada era preferido por los duelistas para tratar sus cuestiones de honor. Tirso de Molina inmortalizó los días de la Huerta de Juan Fernández en una obra que lleva ese nombre.

DISTINTAS VICISITUDES Y NUEVOS CAMBIOS DE PROPIEDAD DE ESTE

Fallecido el rey Felipe III el 31 de marzo de 1621, el Palacio de Buenavista pasó después por venta a don Diego de Silva y Mendoza, conde de Salinas y Ribadeo, quien ensanchó aquellos terrenos con la adquisición de nuevas parcelas, entre las que se encontraba la Huerta de Juan Fernández.

La Huerta de Juan Fernández se anexiona por compra al Palacio de Buenavista

Diego de Silva habitó el Palacio de Buenavista hasta su fallecimiento el 15 de junio de 1630 y pasó a heredarlo su hijo don Rodrigo de Silva y Sarmiento, el cual, ante la desarrreglada hacienda de su padre el conde y los muchos acreedores



Monumento al valor en los jardines del Palacio

que constantemente reclamaban el pago de sus deudas, cedió el palacio con otras tierras adyacentes a la Real Congregación de San Ignacio de Loyola con el fin de instalar en él un colegio para hijos de ilustres familias vascas. Allí se mantuvieron un tiempo los religiosos sin ver convertidos en realidad sus propósitos docentes. Más tarde, se vieron obligados a ceder toda la posesión —excepto una parte edificada en el ángulo que forman actualmente las calles del Barquillo y Alcalá, la cual se reservaron—, aunque sin abandonar la ilusión de volverla a adquirir. De esta forma, el Palacio de Buenavista renació a la vida de relumbrón de la corte por su venta al personaje más ilustre de aquel reinado: don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada y primer ministro de Felipe V y Fernando VI. El merecido prestigio que adquirió como buen ministro y los muchos honores y recompensas que había recibido le llevaron a una vida de ostentación tal que se cuenta que, en una ocasión, se presentó al rey tan lujosamente vestido que este se lo hizo notar, por lo que el marqués contestó: «Señor, por la librea del criado se ha de conocer la grandeza del amo». A su caída del poder por intrigas palaciegas, fue desterrado a Granada, quedando así solitaria la rica mansión que había llegado a ser la primera de la corte por la fastuosidad de sus salones y sus fiestas cortesanas. En

el año 1760, la reina Isabel de Farnesio, segunda esposa de Felipe V, la mujer que consiguió alejar de su privanza a la omnipotente princesa de los Ursinos, encaprichose —muerto ya su esposo y reinando su hijo Carlos III— del palacio y obligó a que lo pusiera en venta el marqués de la Ensenada, que de esta forma se vio despojado de la posesión de su casa favorita por el capricho de la reina. La tasación la hizo el célebre arquitecto Ventura Rodríguez. La reina solo habitó en el Palacio de Buenavista los seis años que precedieron a su muerte, acaecida el 11 de julio de 1766.

Año 1768. El Palacio de Buenavista pasa a ser propiedad de la Casa de Alba

Después del fallecimiento de doña Isabel de Farnesio (1766), el palacio fue adquirido por el duodécimo duque de Alba, don Fernando de Silva y Álvarez de Toledo, abuelo de la famosa duquesa Cayetana, la que inspiró a Goya soberbios lienzos. El

duque pensó en rehacer todas aquellas posesiones que antes pertenecieron al palacio, influyendo cerca de S. M. y del Consejo de Castilla para que la Real Congregación de San Ignacio de Loyola abandonara voluntariamente el único resto que, como he mencionado anteriormente, les había quedado en un ángulo del edificio. A cambio, el de Alba se comprometía a donar a los religiosos magníficas propiedades en Valladolid. Accedieron estos por fin, y toda la propiedad primitiva pasó a formar parte de la hacienda del ducado de Alba. En el año 1775, caso se María del Pilar Teresa Cayetana y de Silva con don José Álvarez de Toledo y Gonzaga, marqués de Villafraanca y duque de Medina Sidonia; una vez muerto su abuelo el duque y tras heredarle su sobrina, los nuevos esposos se decidieron a demoler el viejo caserón y levantar en su lugar un suntuoso palacio que estuviera en consonancia con las preferencias de la época y el boato con el que gustaban de rodearse. Se encomendó el proyecto al arquitecto Juan Pedro Arnal, que comenzó la obra en 1777. Se construyeron dos patios interiores divididos por una pequeña edificación que tuvo que ser destruida más tarde a consecuencia de un incendio que se produjo, por lo que quedó de este modo un solo patio, que es el más pequeño de los dos que en la actualidad tiene el Palacio de Buenavista. En el nuevo proyecto, se le dio más importancia a la fachada posterior, hoy principal por la relevancia que iba adquiriendo de día en día aquel trozo de la calle de Alcalá. Después de la muerte del marqués de Villafraanca, esposo de Cayetana, en 1796 y al año siguiente del primer incendio, se produjo otro de menor consideración, que la malicia popular achacó a la enconada rivalidad entre la reina María Luisa y la duquesa Cayetana. Sin embargo, de forma repentina y víctima de unas fiebres, el 23 de julio de 1802, a los cuarenta años, falleció doña Cayetana, que dejó su cuantiosa fortuna a los amigos y servidores más íntimos, ya que no tuvo sucesión directa y, comoquiera que los nuevos copropietarios del palacio no podían continuar con el gasto de las obras que se hallaban en marcha, decidieron ponerlo en venta.



Panorámica frontal del Palacio, sede del Ministerio de la Guerra, en 1891

Año 1807. El ayuntamiento de Madrid compra el Palacio de Buenavista y se lo cede a don Manuel Godoy y Álvarez de Faria

Por aquellos días, se encontraba en su máximo esplendor la figura más importante del reinado de Carlos IV, don Manuel Godoy y Álvarez de Faria, príncipe de la paz y duque de Alcudia. El Ayuntamiento de Madrid le preparaba un gran homenaje para celebrar el nuevo y pomposo nombramiento recién concedido a Godoy de almirante mayor de las Fuerzas Marítimas de Indias. En su

virtud, pronto surgió la idea de adquirir el Palacio de Buenavista para regalárselo. Se hizo la compra en el año 1807 con un coste de nueve millones de reales, incluyendo en este precio, además del edificio, el rico mobiliario y los valiosísimos objetos de arte que pertenecieron a la duquesa de Alba, entre los que se encontraban los célebres

cuadros de Goya *La maja vestida* y *La maja desnuda*, que de esta suerte pasaron a ser propiedad del príncipe de la paz. La donación se efectuó en los inicios del año 1808, cuando ya comenzaban los primeros chispazos políticos adversos al favor del que Godoy gozaba en la corte, promovidos por el príncipe de Asturias, el infante don Fernando.



Uno de los salones de la zona noble del Palacio

18 de marzo de 1808. Motín de Aranjuez y caída de don Manuel Godoy.

Guerra de la Independencia (1808-1814).

Reinados de José Bonaparte y Fernando VII.

Año 1847, el Palacio de Buenavista pasa a ser la sede del Ministerio de la Guerra

El 18 de marzo de 1808 se produjo el Motín de Aranjuez, acelerándose de esta forma la rápida caída de Godoy. Los reyes, para calmar un poco los ánimos del pueblo, se vieron arrastrados a seguir las imposiciones de sus contrarios y exoneraron a su favorito. La invasión francesa (1808) puso fin al tumultuoso estado de cosas. Se dictó orden de embargo de todos los bienes que poseyera el príncipe de la paz, al mismo tiempo que se le desposeía de todos los títulos y grandezas que le hubieran sido concedidos por real favor, con lo que el Palacio de Buenavista pasó a poder del Gobierno. Surgieron enseguida las primeras discusiones sobre la nueva pertenencia del codiciado palacio. José Bonaparte, durante su breve reinado, impues- to por las bayonetas de su hermano Napoleón, pensó crear en él el Museo Josefino. A la subida al poder de

Fernando VII y a instancias reiteradas de la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando, el palacio fue cedido para la creación del Museo Fernandino, aunque luego tuvo que ser devuelto nuevamente al poder público por recomendación del Real Consejo de Castilla. Llegados a este punto, y aprovechándose las disputas habidas entre el Consejo de Castilla y la Academia de San Fernando, en 1816 se habilitó el Palacio de Buenavista para albergar los museos de Artillería e Ingenieros porque el edificio de estos había sido destruido por las refriegas habidas en el parque de Monteleón durante la invasión napoleónica de 1808. Durante la regencia del general Espartero (1840-1843), el palacio fue desalojado de los museos militares que lo habitaban para instalar en él su residencia personal. El día 4 de octubre de 1851, murió en París Manuel Godoy, habiéndosele ya restituido todos sus títulos y honores, así como las posesiones que anteriormente le habían sido confiscadas por real decreto. En su virtud, sus herederos no pudieron apropiarse del Palacio de Buenavista, que ya desde el año 1847 se había convertido en sede del Ministerio de la Guerra, siendo ministro el general don Manuel de Mazarredo. Se emprendieron numerosas obras de ampliación y reformas que, iniciadas por Mazarredo, fueron continuadas por sus sucesores al frente del ministerio, los también generales don Fernando Fernández de Córdoba, don Ramón María Narváez y don Francisco de Paula Figueras. Por la escalera principal del palacio, subió herido de muerte, en la atardecida del 27 de diciembre de 1870, el general don Juan Prim y Prats, entonces ministro de la Guerra y presidente del Consejo de Ministros, víctima de un cruel atentado llevado a cabo por unos sicarios en la calle del Turco (hoy marqués de Cubas). Por esas heridas fallecería tres días más tarde, el 30 de diciembre de 1870. A Prim se debe la construcción del gran patio y el formato de edificación que hoy presenta el suntuoso edificio.

Las últimas obras se iniciaron en 1939. Con ellas se transformó casi por completo: se modificaron su estructura, ornamentación

y aspecto exterior, habiéndosele elevado una nueva planta. La austeridad suntuosa de todas sus dependencias hace del actual Palacio de Buenavista uno de los mejores edificios del Estado español. Y, para los que nos hemos honrado vistiendo el respetable uniforme de nuestro Ejército de Tierra, el Palacio de Buenavista siempre será nuestra «casa solariega», que recordaremos con nuestro especial afecto, gratitud y cariño.



Palacio de Buenavista. Siglo XX

EPÍLOGO EMOTIVO (1847-2022)

Desde el año 1847, en que se estableció en el Palacio de Buenavista el Ministerio de la Guerra, hasta el día de hoy, en que escribo las presentes líneas (junio de 2022), han transcurrido 175 años de permanencia casi ininterrumpida de nuestro Ejército en tan suntuoso palacio, primero como Ministerio de la Guerra, que pasó después a denominarse respectivamente Ministerio del Ejército (durante un

corto período a finales de la dictadura del general Primo de Rivera) y Ministerio de Defensa (desde 1939 hasta 1977). Con esta denominación siguió repartiendo sus despachos y negociados entre el cuartel general del Aire y el Palacio de Buenavista hasta principios de 1981, cuando efectúa su traslado a su actual sede del madrileño paseo de la Castellana. A partir de ese año, el Palacio de Buenavista es la sede del cuartel general del Ejército de Tierra.

BIBLIOGRAFÍA

- Deleito y Piñuela, J. (1955). *Felipe IV y su época*. Madrid: Espasa Calpe.
- Martínez Frieria, J. (1943). *Historia del Palacio de Buenavista*. Madrid: Ministerio del Ejército.
- De Mesonero Romanos, R. (1835). *Crónicas de Madrid*. Madrid: Imprenta Repullés.
- De Molina, T. (1634). *La huerta de Juan Fernández*. Madrid: Imprenta de Francisco Martorell.■



Una **mochila** cargada de **experiencia** y **conocimientos**

Los militares de tropa profesional que no alcanzan la permanencia han de buscar una nueva salida profesional a partir de los 45 años que, en muchos casos, pasa por reintegrarse al mercado laboral. Sus años para la formación y de mayor vigor físico se los han dado al Ejército de Tierra para servir a los intereses de España y de todos los españoles. Tienen una mochila bien cargada de experiencia y conocimientos. Por un lado, es un momento trascendental en sus vidas y, por otro, puede ser una buena oportunidad para que la sociedad civil saque partido tanto a su formación como experiencia, actitudes y aptitudes adquiridas en sus años de servicio en el Ejército español

Si eres empresario o empleado, puedes contactar con:

Dirección de Asistencia al Personal del Ejército de Tierra.

Subdirección de Apoyo al Personal. Sección de Desvinculación.

Paseo Moret, 3 - 28008 Madrid. Tfno.- 914550560

Honradez

Profesionalidad

Responsabilidad

Disciplina

Compromiso

Empatía

Trabajo en
equipo

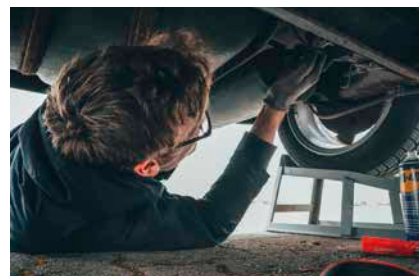
Compañerismo

Capacidad de liderazgo

Lealtad



Gestión



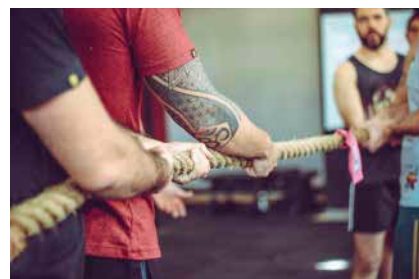
Mantenimiento



Seguridad/Transporte



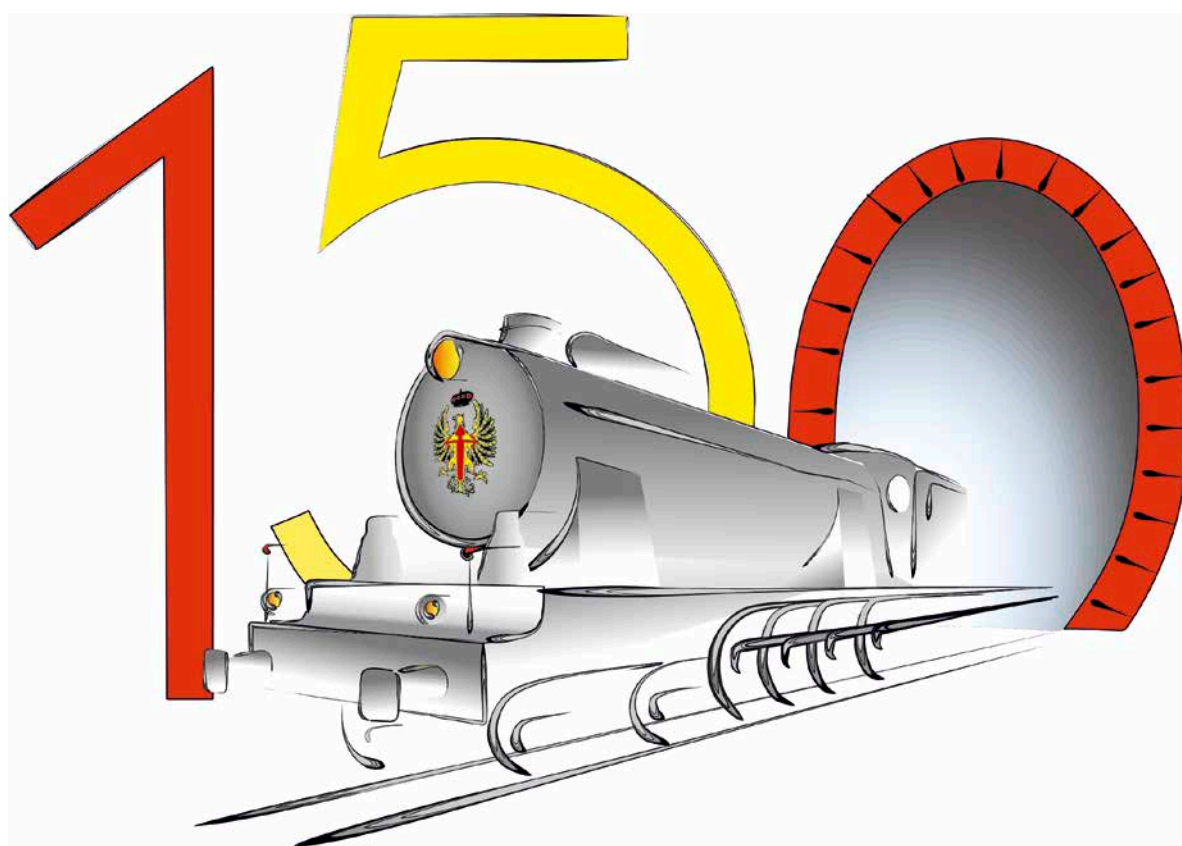
Construcción



Ocio, deporte y artes



Sanidad



-1872-2022-
UNIDADES DE FERROCARRILES
EJÉRCITO DE TIERRA



Cartel realizado por el subteniente Joaquín Parrón con motivo del Aniversario

FERROCARRILES MILITARES

CIENTO CINCUENTA AÑOS AL SERVICIO DEL EJÉRCITO

PRESENTACIÓN

Santiago Martín Sanz | Coronel de Ingenieros DEM

El 3 de octubre de 1872, mediante real orden, se constituyó la nueva estructura de las tropas de ingenieros de la Península: los dos regimientos de ingenieros hasta entonces existentes pasan a cuatro e incluyen en su orgánica la primigenia creación de una compañía de ferrocarriles en cada uno de ellos. Estos regimientos, sin dividirse en batallones, se componían de seis compañías de diferentes especialidades, de las que la quinta era de ferrocarriles, primer embrión de lo que será el desarrollo posterior de esta especialidad. A

modo de curiosidad, estas compañías estaban compuestas de un capitán, tres tenientes y ciento cuarenta militares de tropa. Entre los diversos oficios de sus componentes, destacaban los de cinco maquinistas y siete fogoneros.

En 1872, las unidades militares de ferrocarriles iniciaron un camino a través de nuestra historia que llega hasta estos días y en el que no han sido pocas las reestructuraciones sufridas, aunque siempre obedecieron al propósito por el que fueron creadas, que

no es otro que el de servir con probada solvencia a las operaciones del Ejército español tanto dentro como fuera de nuestras fronteras.

Le corresponde al Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros n.º 2, depositario del historial de estas primeras compañías de ferrocarriles y de las sucesivas unidades de esta especialidad desde diciembre de 2008, hacer este pequeño homenaje en forma de documento escrito, en reconocimiento de la labor realizada durante estos ciento cincuenta

años de los ferroviarios militares al servicio del Ejército.

En el imaginario común están presentes, como un entrañable recuerdo, las señas de identidad externas de estas tropas: por un lado, su característico uniforme azul vergara, el emblema de pecho (que reproduce la locomotora modelo 240-4001 Compound, perteneciente a la Compañía de Ferrocarril del Norte y conocida como «la Mastodonte») o los distintivos de las diferentes especialidades de los prácticos; por otro, los medios históricos de los que disponían, como la locomotora de vapor «San Fernando», popularmente denominada como «la Vaporosa», o el coche-salón Teniente general Díez-Alegría.

Pero lo más importante es, sin duda alguna, el personal que ha formado en las filas de las diferentes unidades de ferrocarriles durante estos ciento cincuenta años, que ha hecho posible

afrontar los retos que a lo largo de la historia se les han planteado a estas unidades: desde la campaña de Melilla de 1921 hasta las operaciones más recientes en Kosovo o Indonesia, pasando por los apoyos a autoridades civiles que se han prestado en España en diferentes periodos de zozobra. Gran parte de estos empleados siguen manteniendo su vinculación, como ferroviarios militares que fueron, a través de la Escala Honorífica Militar de Ferrocarriles (EHM FF. CC.), con más de veinte mil componentes.

Más allá del romanticismo que el ferrocarril tiene aparejado en el imaginario popular y del que su correspondiente faceta militar, como hemos visto, no está exenta, debe verse esta capacidad militar como un sistema de proyección de fuerzas de primer orden, devolviéndole el protagonismo que antaño disfrutaba y superando, con hechos y no palabras, los argumentos contrarios que lo acusaban de ser un

medio obsoleto en comparación con otros terrestres, aéreos o marítimos.

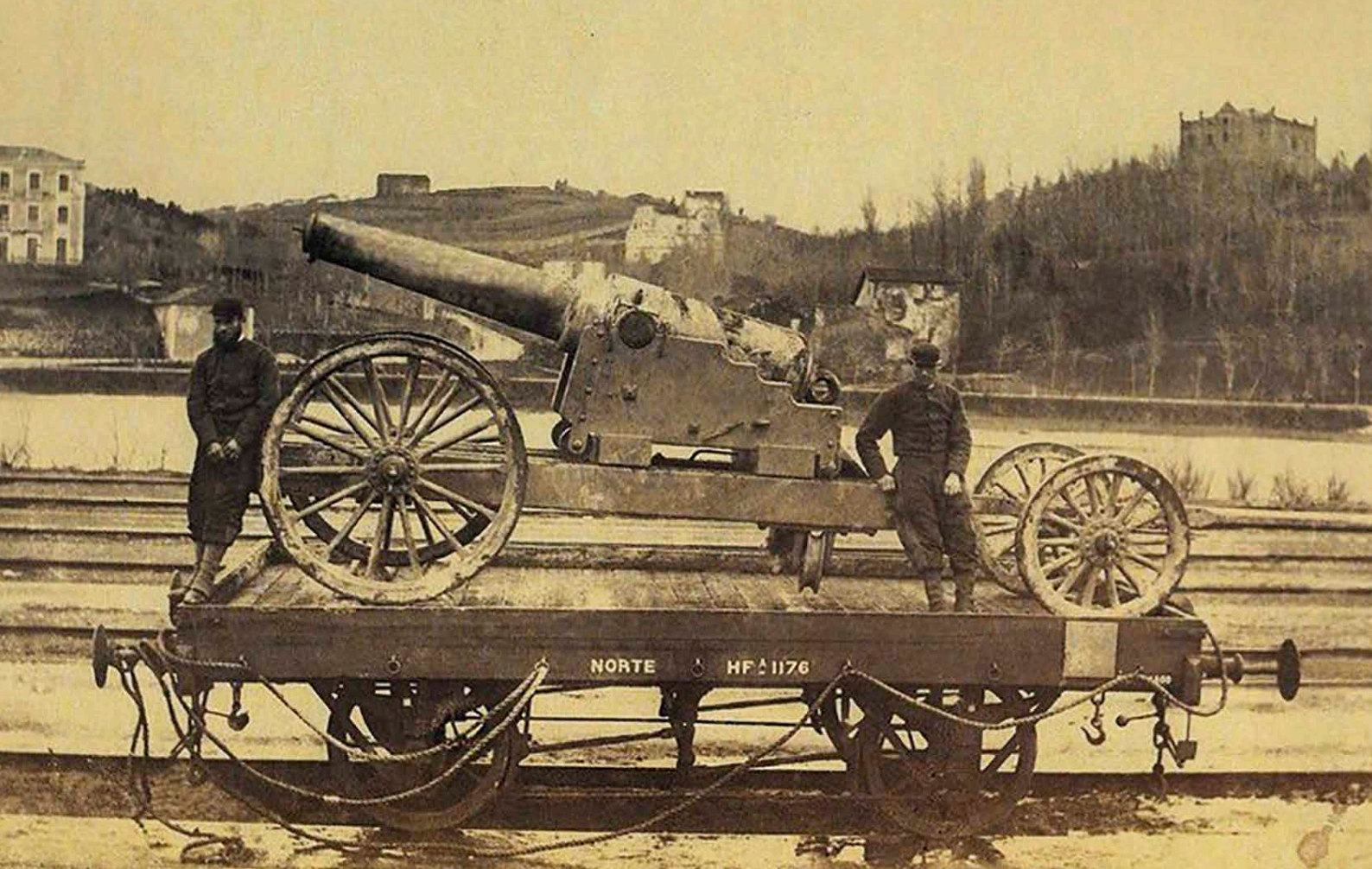
En este documento, se hará un recorrido por la historia del ferrocarril militar (pasado) y las operaciones en las que los ferroviarios del Ejército han participado (pasado y presente), y se mirará al futuro de la movilidad militar por ferrocarril y del papel que, sin duda, desempeñará esta capacidad en el escenario actual de conflicto.

Llegados al ciento cincuenta aniversario de la creación de las primeras compañías de ferrocarriles en nuestro Ejército de Tierra, cabe preguntarse si esta capacidad, que hasta la fecha ha demostrado ser fundamental para el desarrollo de la guerra, tendrá también un papel principal en los escenarios de actuación planteados para la Fuerza 35.

Esperamos que esta incógnita se resuelva a la lectura de este documento. ■



Antigua foto del Regimiento de Ferrocarriles con su característico uniforme azul vergara



3.ª guerra Carlista. San Sebastián, 1875. Obús de 21' sobre plataforma ferroviaria
(foto tomada 3 años después de la creación de las unidades de Ferrocarriles)

150 AÑOS

DE LAS UNIDADES DE FERROCARRILES EN EL EJÉRCITO ESPAÑOL

Óscar Luis Gálvez Cortés | Capitán de Ingenieros

No construyan fortalezas, construyan ferrocarriles.

Estratega y general alemán HELMUTH VON MOLTKE, 1800-1891

En la historia del ferrocarril español hay numerosos ejemplos de extraordinarios militares que aportaron su particular punto de vista para el desarrollo de este medio de transporte, que llegó a ser un hito en la historia, ya que su invención supuso un cambio de paradigma mundial.

En este artículo, se tratarán la evolución del ferrocarril y la organización de las unidades militares ferroviarias en España desde su creación por Real Orden de 3 de octubre de 1872, hace ahora ciento cincuenta años.

LOS INICIOS DEL FERROCARRIL

En el siglo XVIII, el inicio del movimiento conocido como Ilustración marcó un hito histórico con el desarrollo del método científico y el reduccionismo. En este contexto nació la máquina de vapor, inventada por James Watt en 1770, que se convirtió en protagonista preponderante de la Revolución Industrial. Este evento primigenio sería seguido por otros dos igualmente notables: el 21 de febrero de 1804, el ingeniero inglés Richard Trevithick ideó la primera locomotora de vapor funcional, seguida en 1811 de la invención del primer tren cremallera por parte de John Blenkinsop.

A partir de este momento, el desarrollo de nuevas locomotoras y nuevos sistemas se aceleró. En un avance imparable, cabe destacar la construcción de la locomotora Killingworth (George Stephenson) en 1814 y, en 1825, de la Rocket (hermanos Stephenson), con importantes avances en su diseño, como dos ejes motrices, cilindros más horizontales, un fogón separado de la caldera, etc. Esta locomotora sería tristemente recordada por provocar el primer accidente ferroviario mortal de la historia.

INICIOS DEL FERROCARRIL EN EL ÁMBITO MILITAR

Desde los inicios del ferrocarril, este empezó a ser usado por los ejércitos. Ejemplos tenemos muchos y variados, como su utilización en 1832, cuando se transportó a un regimiento británico para sofocar unos disturbios

sociales en Inglaterra; en 1854, durante la guerra de Crimea, cuando se produjo una hazaña histórica con la construcción de una línea de ferrocarril de doce kilómetros en seis semanas, siendo la primera vez que se hizo uso de un tren hospital; en 1861, durante la guerra de Secesión americana, cuando se creó una unidad específica para acometer las reparaciones de la infraestructura tras los muchos

sabotajes a los que era sometida; o la emblemática batalla de Sadowa en 1866, donde un factor clave para la victoria prusiana frente al imperio austriaco fue la eficiente organización de sus ferrocarriles. También hay ejemplos en el ámbito patrio: en 1872, durante la guerra carlista, en las campañas de insurrección de Cuba de 1895 o en la campaña de Melilla de 1909.



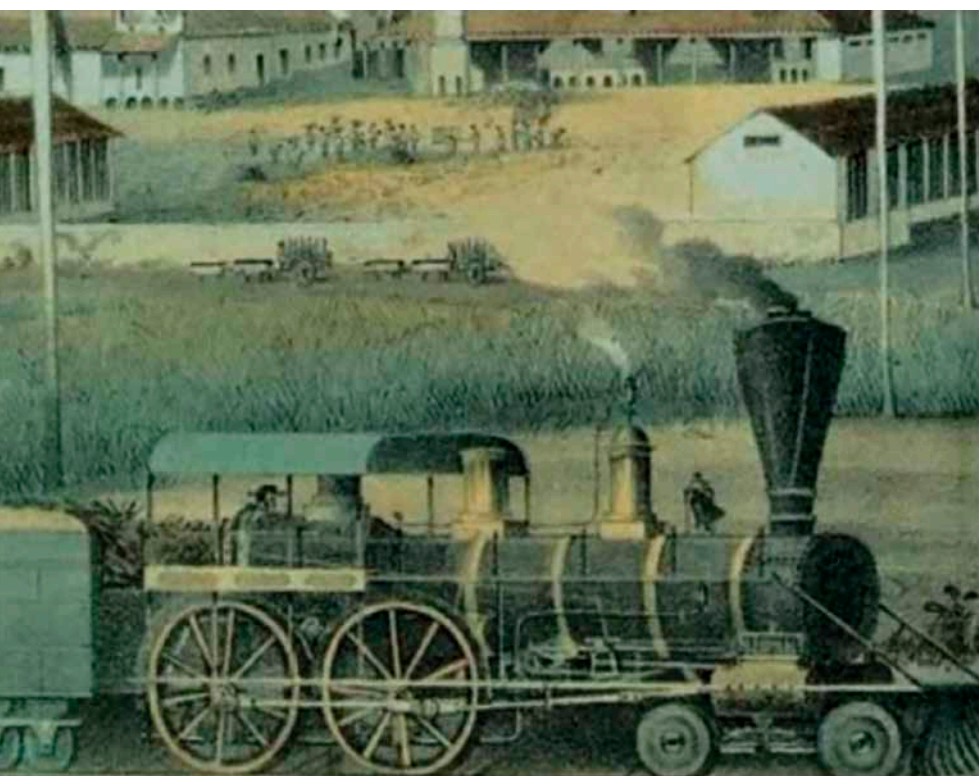
Escuelas prácticas de ferrocarriles 1902. Cuartel de la Montaña (Madrid)



Rodamiento Ancho Variable (RAV). Prototipo en RPEI 12 (archivo fotográfico del autor)



Amadeo I de España (Anónimo, vía Wikimedia Commons)



Locomotora del ferrocarril de La Habana a Güines (Cuba) (1837)

La relación entre el Ejército español y el ferrocarril ha dado provechosos frutos durante sus ciento cincuenta años de historia y, antes de comenzar con el desarrollo de las distintas organizaciones de las unidades militares de ferrocarril, se hará un pequeño paréntesis para mostrar algunos brillantes ejemplos de sus aportaciones. Entre estos, podemos hablar del desarrollo del tren talgo¹ por parte de Alejandro Goicoechea Omar (1895-1984), quien inició sus estudios técnicos en 1912 en la Escuela de Ingenieros del Ejército de Guadalajara. Fue responsable de la construcción del ramal ferroviario de Cuatro Vientos a Leganés, y se licenció en 1921 con el empleo de capitán. Otro adelantado a su época fue el teniente coronel Muñoz Aza, quien ya en 1962 inventó una innovadora solución para permitir la circulación de nuestros trenes por Europa: desarrolló un eje de ancho variable que permitía el cambio del ancho de vía ibérico (1668 mm) al estándar (1435 mm) y viceversa, cuyo prototipo original está actualmente depositado en el acuartelamiento Sangenís (Zaragoza). Este revolucionario diseño es el precursor de los ejes de ancho variable que hoy en día están siendo desarrollados por un consorcio empresarial, junto con Adif.

Podríamos seguir relacionando ejemplos de brillantes militares que aportaron sus ideas al ferrocarril, como el diseño del puente metálico ferroviario HG (Hernández-Núñez Grande) o el incomparable sistema de muelle testero transportable (TRANSFER), único en el mundo, que ofrece la posibilidad de embarcar y desembarcar en cualquier lugar sin necesidad de muelles.

LA ORGANIZACIÓN DE LAS UNIDADES DE FERROCARRILES EN EL EJÉRCITO ESPAÑOL

Para conocer la implantación del ferrocarril en el Reino de España, nos tenemos que retrotraer al 19 de noviembre de 1837, durante la regencia de María Cristina de Borbón, cuando se construyó la primera vía férrea española (y séptima línea del mundo) desde La Habana a Güines, adelantándose casi once años a la primera línea ferroviaria abierta en la España peninsular. La obra tuvo al norteamericano Alfred



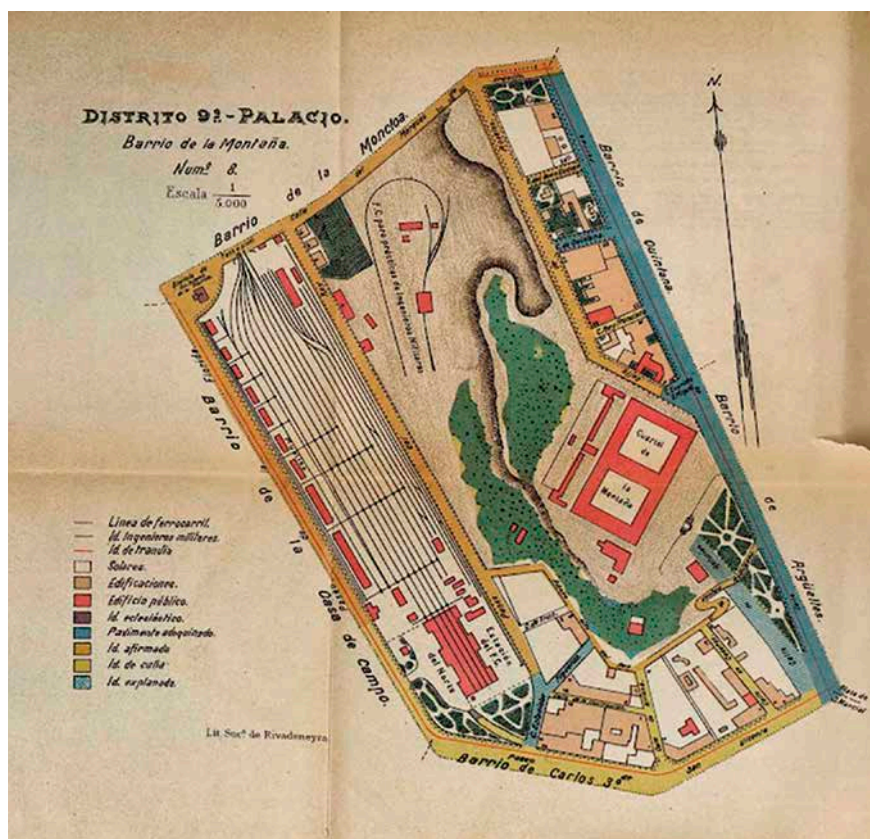
Cuadro de tropas ferroviarias y telégrafos
(propiedad desconocida, físicamente en RPEI 12)

Cruger como ingeniero principal, pero fue asesorado por militares españoles. El Ejército ya vislumbraba el ferrocarril como un elemento valioso. Este interés se plasmó en la siguiente línea construida en Cuba (Cárdenas-Bemba) en 1839, dirigida ya por un teniente de ingenieros del Ejército español.

Sin todavía haberse construido en la España peninsular una infraestructura ferroviaria viable, en 1846, se elaboró el *Informe general de los ferrocarriles*, en el que se contemplaba que el Ejército explotara estas líneas y creara en un futuro tropas especializadas en este nuevo medio de transporte. Poco después, en 1848, España contaría con sus primeros veintiocho kilómetros de infraestructura ferroviaria.

Pasados unos años, en 1856, se publicó el *Reglamento para el transporte de tropas por ferrocarril* (cuando en España se disponía de 422,5 kilómetros de infraestructura ferroviaria²) y, en 1871, las *Orientaciones para los transportes militares por ferrocarril*.

Bajo el reinado de Amadeo I, por Real Orden de 3 de octubre de 1872, se crearon las primeras compañías de ferrocarriles y se asignó esta especialidad al cuerpo de ingenieros militares por sus características técnicas. En aquellos tiempos, el Ejército disponía de dos regimientos de ingenieros con cuatro compañías que, con la ley presupuestaria de 1873, aumentarían a seis, de las que la quinta sería la de ferrocarriles.



Batallón de Ferrocarriles 1884. Cuartel de la Montaña y zona de prácticas de ferrocarriles (extraída de la presentación «Ferrocarriles. 150 aniversario» del coronel Carlos Zamorano García)

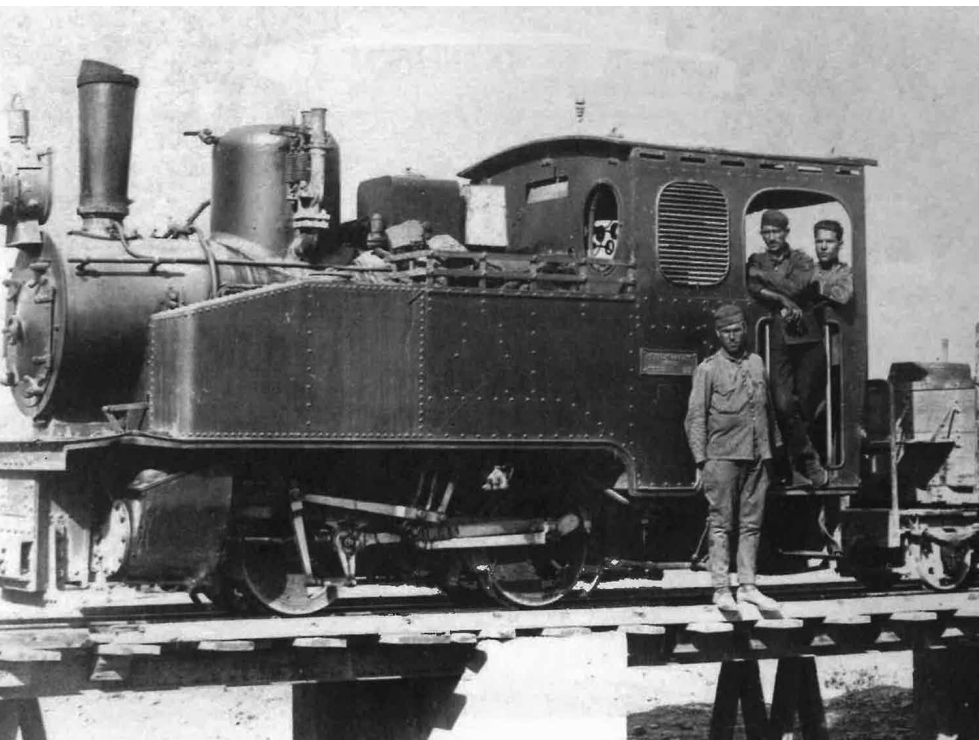
Inicialmente, la plantilla de la compañía de ferrocarriles se iba a componer de cuatro oficiales, siete suboficiales y setenta y tres soldados. Esta nueva organización conllevó la edición de muchas obras, entre las que destaca el *Manual de transportes militares por ferrocarril* de 1873, publicado por el interventor militar Domingo Ortiz Pinedo.

Fue durante el periodo final de la Primera República cuando volvieron a reorganizarse las tropas de ingenieros, el 3 de julio de 1874. En dicha reorganización, se separaron las compañías de zapadores minadores de las de pontoneros, telégrafos y ferrocarriles, creándose el tercer regimiento de ingenieros, con dos batallones: el primero, con cuatro compañías de pontoneros

basadas en Zaragoza, y el segundo, con dos compañías de telégrafos y dos de ferrocarriles en Madrid.

Finalizada la Primera República y reinando Alfonso XII, el 30 de agosto de 1875 se llevó a cabo una nueva reorganización del Ejército, en la que se creó el cuarto regimiento de

ingenieros, los tres primeros de zapadores minadores y el cuarto, el de pontoneros, telégrafos y ferrocarriles. Es destacable en aquellos días la publicación, por parte del teniente coronel Vallespín y Sarabia, de las *Lecciones provisionales sobre ferrocarriles*, texto de estudio obligatorio en la Academia de Ingenieros de Guadalajara.



Locomotora ténder de los ferrocarriles militares en el Protectorado de Marruecos



Escuelas prácticas del Batallón de Ferrocarriles en terrenos aledaños al Cuartel de la Montaña. La foto corresponde a dos locomotoras 1-3-0 en dotación desde 1895

En un periodo de nueve años, se sucedieron diversas reorganizaciones de las unidades de ingenieros que irían, poco a poco, conformando el embrión del Batallón de Ferrocarriles. Por Real Decreto de 1877, se organizaron cuatro regimientos de minadores y un quinto denominado regimiento montado de ingenieros. Más tarde, por Real Decreto de 14 de diciembre de 1883, se separaron el servicio de pontoneros y el tren de servicios especiales.

Solamente un año después, el 15 de diciembre de 1884, durante el último año de reinado de Alfonso XII, se suprimió el tren de servicios especiales y las compañías de ferrocarriles se reorganizaron en el Batallón de Ferrocarriles.

A partir de este momento, dicho batallón pasaría a depender de la Dirección Técnica de Comunicaciones (Madrid), con la misión de «construir, reparar y explotar las líneas férreas necesarias al servicio del Ejército, enclavadas en el teatro de operaciones». Se estableció en el cuartel de la Montaña de Madrid y disponía de un espacio no muy amplio para las prácticas de montaje de vía, donde se llevarían a cabo las escuelas prácticas del Batallón de Ferrocarriles.

Esta época también fue prolífica en cuanto a publicaciones militares especializadas, destacando entre ellas *Tracción de vías férreas*, del entonces capitán de ingenieros Marvá y Mayer, una de las publicaciones más importantes de la época, y el *Reglamento de transportes militares por ferrocarril*, en el que ya se establecían las primeras categorías de los trenes militares.

Como se puede observar, las unidades de ferrocarriles del Ejército fueron tomando más protagonismo y aumentó significativamente el número de efectivos. En 1893, se llegó a contar con más de mil ferroviarios.

Por Real Orden de 29 de julio de 1897, aparecieron las divisas, emblemas y distintivos propios de la especialidad de ferrocarriles. El actual distintivo que conocemos, la locomotora, fue creado en 1929.

NACIMIENTO DE LOS REGIMIENTOS DE FERROCARRILES

Reinando Alfonso XIII, en 1902, se creó el parque de ferrocarriles y se adquirió nuevo material y herramientas para dotar a las unidades de ferrocarriles. En 1908, se creó la Compañía de Depósito, a la que pertenecían todos los licenciados del Batallón de Ferrocarriles, siendo este el embrión de la Escala Honorífica de Ferrocarriles.

Al amparo de esta situación, tomando como base el Batallón de Ferrocarriles, el día 4 de octubre de 1912 se creó el Regimiento de Ferrocarriles, unidad compuesta por ocho compañías encuadradas en dos batallones y ocho compañías de depósito, a las que se les asignaron líneas ferroviarias con cabecera en Zaragoza y Córdoba.

España entró en estos momentos en una época convulsa, la huelga general revolucionaria de 1917. Durante estas revueltas, se destinó una compañía del Regimiento de Ferrocarriles para vigilar la estación Madrid-Norte. Fue tal el desorden de las empresas ferroviarias que el Gobierno reconoció la necesidad de que cierto número de soldados estuviera destinado en dichas empresas para hacer frente a las continuas huelgas, a quienes se les dio el nombre de «prácticos». En este año, además, se adoptó el uniforme color azul vergara, tan característico de las tropas ferroviarias, que sobrevivió hasta 1998.

Pasados tan solo seis años de la creación del Regimiento de Ferrocarriles, por Real Decreto de 17 de enero de 1918, se creó el segundo Regimiento de Ferrocarriles debido a una serie de factores claves, como la importancia adquirida por este medio de transporte, el elevado número de personal necesario en las compañías de depósito, el crecimiento de la red ferroviaria (con más de once mil kilómetros) y las beligerantes huelgas y revueltas. Además de lo anterior, durante ese año se creó la Escala Honorífica de Complemento de Ferrocarriles, con la que se completaba el camino seguido por las compañías de depósito formadas en 1908; en la actualidad, es gestionada por el Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros n.º 12³.



Cuadro de su majestad Felipe VI con el uniforme azul vergara
(Archivo fotográfico del autor)



Jefe y oficiales del Regimiento de Ferrocarriles en 1912. Foto de José María Romero

A partir de este momento, los regimientos estarían compuestos por un batallón de zapadores ferroviarios, un batallón de explotación y un depósito de prácticas y reserva, con base en Leganés y Carabanchel, respectivamente.

Una década después, recién iniciada la Segunda República, por Decreto de 8 de julio de 1931, las unidades de ferrocarriles sufrieron una reducción drástica de sus efectivos, disolviéndose uno de los regimientos y procediéndose a la licencia de los prácticos y personal movilizable. Esta decisión demostró no ser acertada, ya que, tras los hechos ocurridos durante la revolución de Asturias de 1934 y los continuos sabotajes y descarrilamientos que sufría el tráfico

ferroviario, se creó el servicio militar de ferrocarriles⁴ y se reactivó la Escala Honorífica de Complemento. Esta situación llevó a crear un nuevo regimiento de ferrocarriles (por Ley de 2 de marzo de 1935), volviéndose a la situación de 1918.

LA GUERRA CIVIL

En esta situación se llegó a las postrimerías de la Guerra Civil en 1936. Por aquel entonces, España seguía contando con dos regimientos de ferrocarriles, cuyas planas mayores compartían el mismo acuartelamiento de Leganés.

Ya al inicio de la Guerra Civil, el ferrocarril constituyó un importante

elemento para el bando sublevado, por lo que se reconstituyó el servicio militar de ferrocarriles (SMF) y se volvió a movilizar al personal de las empresas ferroviarias, creándose dos agrupaciones de ferrocarriles y activándose la Escala de Complemento; todo ello pasó a depender directamente de la Junta de Defensa Nacional. Para el mando de las dos agrupaciones, se designó a dos militares relevantes en el futuro, el comandante Rivero de Aguilar y Otero, que sería nombrado director general de Renfe en 1944, y el capitán Bahamonde Tayllafert, que, en reconocimiento a su labor en los ferrocarriles militares, daría nombre a sendos acuartelamientos de estas unidades: Cuatro Vientos y Zaragoza.



Trabajos de montaje de una terminal ferroviaria en el CENAD San Gregorio (Zaragoza, 2017). Archivo fotográfico del autor

PERIODO 1939-1995

Tras la Guerra Civil, el parque ferroviario quedó diezmado. En esta situación, se reorganizaron las tropas de ferrocarriles, que, por Diario Oficial de 12 de diciembre de 1939, pasaron de nuevo de regimientos a agrupaciones.

Esta situación se mantiene hasta el 1 de abril de 1963, con la creación del Regimiento de Zapadores Ferroviarios n.º 13⁵ en Cuatro Vientos (Madrid) y posteriormente, a partir de 1976, del Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles n.º 14⁶ en Fuen carral (Madrid)⁷. Desde aquella fecha hasta 1995, las unidades de ferrocarriles del Ejército hicieron dos grandes aportaciones a España: por un lado, la

importante labor docente en la formación del personal de ferrocarriles que pasaría a servicio de Renfe; por otro, la que puede ser calificada como la primera misión de ayuda humanitaria en la que participó el Ejército español, la construcción de puentes e infraestructura ferroviaria en Túnez tras unas catastróficas inundaciones⁸.

EL REGIMIENTO DE FERROCARRILES 13

En 1995, debido a la reducción de personal y la paralización de la actividad docente para el ingreso de empleados en Renfe, se fusionaron los dos regimientos existentes hasta la fecha (el RZF n.º 13 y el RMPF n.º 14) en el Regimiento de Ferrocarriles n.º 13⁹, en su guarnición de Cuatro Vientos. Unos años más tarde, en 1999, se estableció que la Escala Honorífica de Ferrocarriles no admitiría nuevos ingresos ni ascensos, declarándose que se extinguiría, aunque sigue activa en nuestros días.

En el año 2001, se produjo el traslado del Regimiento de Ferrocarriles n.º 13 a las instalaciones del acuartelamiento del campo de maniobras de San Gregorio (Zaragoza). El 22 de enero de 2002 sucedió otro hecho relevante: la adopción del nombre «acuartelamiento General Bahamonde» por parte del nuevo acuartelamiento, dejando atrás muchos años de historia en Cuatro Vientos y en el tramo ferroviario de Campamento-Leganés.

En 2005, se llevó a cabo una nueva reestructuración en el seno del Regimiento de Ferrocarriles, constituyéndose en una plana mayor y un batallón de ferrocarriles formado por una compañía de plana mayor y servicios, una compañía de vía y obras, y una de explotación. En los años 2004 y 2006, participó en las misiones internacionales ASPFOR VII, en Afganistán, y Respuesta Solidaria II, en Pakistán.

EL REGIMIENTO DE PONTONEROS Y DE ESPECIALIDADES DE INGENIEROS 12

Finalmente, según la NG 02/08 del JEME, en la que se regulan las

adaptaciones orgánicas del ET del año 2008, el regimiento se integró como una unidad tipo compañía dentro del Batallón de Especialidades II/12¹⁰ del RPEI n.º 12 en Zaragoza, heredero de la tradición, la historia y el trabajo de todas aquellas unidades de ferrocarriles que han existido desde el año 1872.

Actualmente, la compañía de ferrocarriles asume todas las misiones de sus regimientos predecesores y las propias de ingenieros, convirtiéndose en una unidad tipo compañía altamente especializada, flexible y multipropósito, compuesta por una sección de vía y obras, una sección de explotación móvil, una sección de explotación y una sección de apoyo. Esta compañía (con el Centro de Control de Movimientos por Ferrocarril (CCMR)¹¹ de la plana mayor de mando del BESP II/12) es la responsable de la ejecución del subsistema de transportes del MALE y del mantenimiento de la estación militar de San Gregorio, en Zaragoza, y del cargadero de la base del Goloso, en Madrid. Cabe reseñar que, en los pocos años de historia en los que lleva integrado en el RPEI 12, ya ha participado y ha tenido un gran protagonismo en la repatriación de medios de KFOR¹², entre las ciudades de Pec y Tesalónica, en 2009, así como en las actividades de seguridad cooperativa en Dakar (Senegal), donde ha impartido un curso de infraestructura ferroviaria para el Ejército senegalés. Además, participa activamente en diversos foros nacionales e internacionales, siendo un referente en el ámbito de la movilidad militar por ferrocarril.

Ciento cincuenta años nos separan de la creación de las primeras compañías de ferrocarriles, cuyo origen está íntimamente unido a las unidades de pontoneros, que, después de sucesivas reorganizaciones, reinados, regencias, repúblicas y dictaduras, nos vuelven a hacer sentir como se sintieron nuestros predecesores en 1872. Un sentimiento con el que, a fecha de este artículo, se comprueba a nivel global que el ferrocarril, en apoyo a las operaciones militares, sigue siendo un concepto vivo y en transformación, pues no se puede dudar de las ventajas que ofrece para la proyección de fuerzas.



NOTAS

1. Tren articulado ligero Goicoechea Oriol.
2. En 1856, Gran Bretaña disponía de más de doce mil trescientos kilómetros de infraestructura ferroviaria, seguida por Alemania, con ocho mil kilómetros, y Francia, con cinco mil ochocientos kilómetros.
3. RPEI n.º 12.
4. SMF.
5. RZF n.º 13.
6. RMPF n.º 14.
7. Ambos regimientos estaban extensamente distribuidos por toda la geografía nacional, contando con cuatro compañías y nueve

destacamentos del batallón escuela del RZF 13 y catorce unidades y doce destacamentos del RMPF 14, aparte de sus respectivos acuartelamientos de Cuatro Vientos y Fuencarral, en Madrid.

8. *Memorial de ingenieros* n.º 106.
9. RFC n.º 13.
10. BESP II/12.
11. CCMR. *Control Cell of Movement Railway*.
12. Kosovo Force.

BIBLIOGRAFÍA

- Cayón García, F. Muñoz Rubio, M. (2005). *Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil*. Madrid, Universidad Autónoma.
- Juez Gonzalo, E.-P. (1991). *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- *Memorial de Ingenieros*. N.º 105 y 106.
- Pardo San Gil, J. (2013). El ferrocarril carlista. *Bilduma*. N.º 25, pp. 7-55.
- Sequera Martínez, L. de. (2002). *Aportación militar a los ferrocarriles españoles*. Madrid, Centro Geográfico del Ejército.■



Tractor de maniobras Henschel en la estación militar de San Gregorio (Zaragoza, 2018).
Archivo fotográfico del autor



LAS UNIDADES DE FERROCARRILES MILITARES EN **OPERACIONES INTERNACIONALES**

Adrián Crucis Hortigüela | Capitán de Ingenieros



Carga del muelle Transfer en un avión Antonov An-225

Desde la década de los sesenta del siglo pasado, las unidades de ferrocarriles del Ejército de Tierra español han participado en numerosas operaciones, varias de ellas de carácter humanitario y de apoyo a autoridades civiles, a lo largo de toda la geografía mundial. Hay que destacar que en este artículo únicamente se van a desarrollar aquellas en las que han participado las unidades de ferrocarriles con cometidos íntimamente relacionados con la infraestructura ferroviaria o el transporte por ferrocarril, aunque existen otras muchas en las que el personal perteneciente a ellas, de forma individual o colectiva, ha formado parte o bien lo sigue haciendo.

Una de estas misiones pioneras fue la respuesta española ante las graves inundaciones que sufrió Túnez en el año 1969. Tras esta primera misión internacional, las unidades de ferrocarriles han seguido dando servicio en operaciones, de las cuales las más destacadas son Respuesta Solidaria II en 2006 (Pakistán), KFOR¹ en 2006 y 2009 (Kosovo) y ASC² Senegal en 2015.

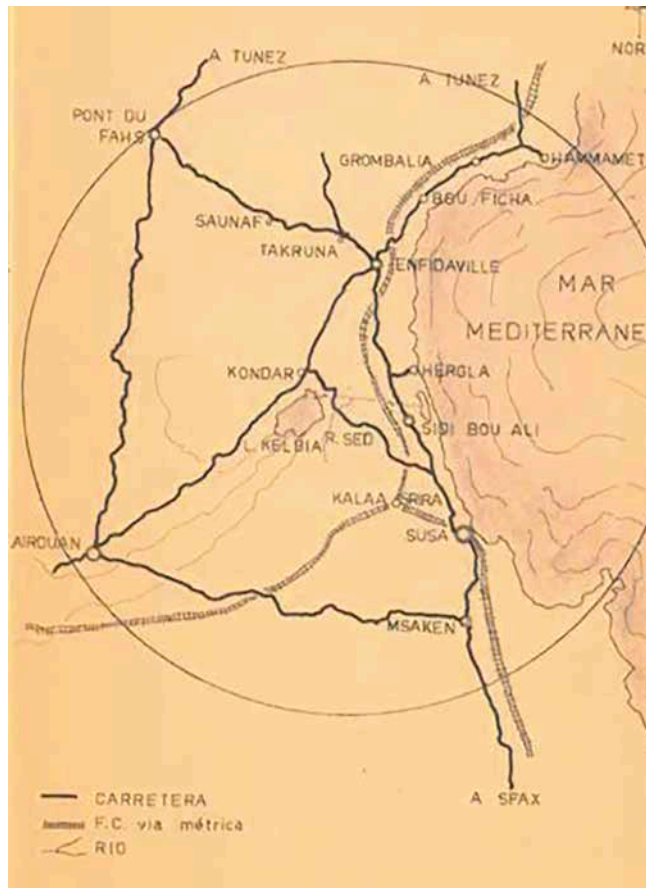
MISIÓN HUMANITARIA DE AYUDA A TÚNEZ (1969)

El 26 de septiembre de 1969, comenzaron en Túnez unas lluvias torrenciales, con medidas pluviométricas que alcanzaron los seiscientos litros por metro cuadrado en solo cuarenta y ocho horas. En la crecida del 27 de septiembre, poblaciones como Kairuán fueron completamente aisladas por las aguas, quedando casi la totalidad del país convertida en un gran lago. Todas las carreteras y vías férreas quedaron cortadas e inutilizadas.

El 14 de octubre continuaba lloviendo, registrándose medidas de mil litros por metro cuadrado en algunas zonas del país. Llegado este punto, el Gobierno tunecino pidió auxilio internacional, y España fue la primera en acudir en su ayuda. El día 21 de octubre se produjo una tercera crecida y el 28 de octubre una cuarta; llegaron a registrarse precipitaciones cercanas a los mil seiscientos litros por metro cuadrado.

Inmediatamente, se creó una unidad con base en unidades de ingenieros al mando del comandante Gómez Torres del Regimiento de Zapadores Ferroviarios n.º 133³ (RZF 13), cuya composición fue de una compañía de puente Bailey del Regimiento Mixto de Ingenieros n.º 3, una compañía de puente de ferrocarril HG⁴ 30 del RZF n.º 13, una sección de pontoneros del Regimiento de Pontoneros y de Especialidades de Ingenieros n.º 12⁵, una unidad de lavaderos y duchas de intendencia de la División Motorizada n.º 3, y un servicio sanitario de la Escuela de Aplicación Militar y Relaciones Públicas y pagador del Ministerio del Ejército.

El 18 de noviembre, la compañía de puente de ferrocarril HG 30, embarcada en el buque de transporte Almirante Lobo, partió desde el puerto de Cartagena y llegó al puerto de la Goleta (Túnez) el día 22 de noviembre. A cargo de esta compañía se encontraba el capitán Dalda Mourón, con setenta y nueve hombres. El puente HG 30 era de construcción española, proyectado por dos coroneles de



Área de responsabilidad de la misión española en Túnez



Premontaje del puente FFCC HG



Lanzamiento del puente FFCC HG

ingenieros, Hernández y Grande (HG), y fabricado en el Centro Electrotécnico de Ingenieros de Guadalajara.

Túnez solicitó que España restableciera los puentes carretero y de ferrocarril sobre el río Sed, en Sidi Bou Ali, instalara un segundo puente de ferrocarril sobre el río Zeroud, entre Kasserine y Susa, y rehabilitara la superestructura ferroviaria de algunos tramos

de vía desguarnecidos por la crecida. Sin embargo, solo se disponía de noventa metros de puente de ferrocarril HG con pila intermedia, por lo que se decidió construir solamente el puente de Sidi Bou Ali.

Previo a la instalación del puente ferroviario y para proporcionar un paso discontinuo a la población tunecina sobre la brecha de agua,

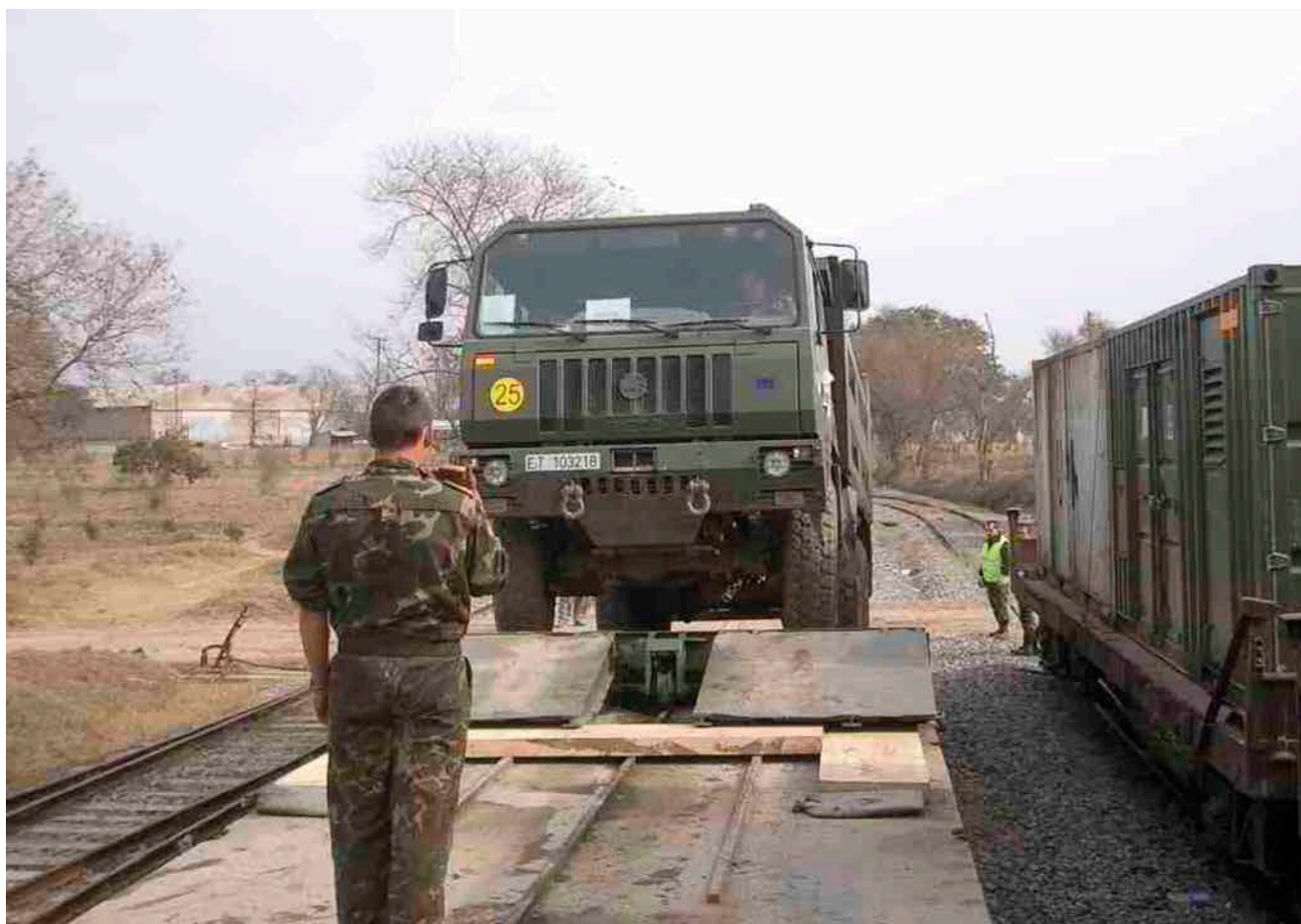
dando un servicio de trasbordo a los viajeros que llegaban en tren a ambas orillas, la sección de pontoneros construyó una compuerta en las inmediaciones de la estación de Sidi Bou Ali. Esta compuerta sirvió además de apoyo al personal del RZF n.º 13 para el montaje del puente de ferrocarril.

El día 27 de noviembre, se descargó el puente HG en el puerto de Susa y fue transportado en dos trenes con destino a Sidi Bou Ali, donde empezarían los trabajos.

Por otro lado, se acordó con el director general de ferrocarriles tunecino la participación de dieciséis prácticos pertenecientes a la compañía de vía y obras del RZF n.º 13, que serían empleados en la reconstrucción de siete kilómetros de la línea ferroviaria entre Susa y Kasserine. Estos dieciséis prácticos llevarían herramientas de vía para encuadrar a cien tunecinos como mano de obra auxiliar en las labores de reconstrucción de la traza ferroviaria.



Puente HG todavía sobre sus gatos y compuerta de PF50 con motor fuera borda



Operación de embarque mediante el muelle Transfer



Rehabilitación de infraestructura ferroviaria

Volviendo al puente de ferrocarril de Sidi Bou Ali, se tomó la decisión de realizar el montaje completo en primera orilla y, posteriormente, llevar a cabo la maniobra de lanzamiento de dicho puente, con el condicionante de que la traza debería coincidir en alineación y nivel con la antigua infraestructura ferroviaria.

El día 5 de diciembre se inició el montaje del puente. La progresión de los trabajos fue excepcional, ya que la construcción de los setenta y dos metros de puente se terminó en tan solo ocho días, el día 13 de diciembre. Durante la siguiente semana, se realizaron diversos ensayos de empuje, alineación y descenso del puente.

Inesperadamente, las autoridades tunecinas solicitaron adelantar la apertura del paso ferroviario, establecida inicialmente para el 27 de diciembre, al 25 de ese mismo mes. En esos momentos, el personal que componía la misión puso todo su esfuerzo y empeño para cumplir con los plazos, pero,

debido a la laboriosa y lenta maniobra de bajada del puente a los estribos, aun haciendo turnos de veinticuatro horas, no se terminó hasta la mañana del 26 de diciembre. Esa tarde ya circulaban sobre él trenes de mercancías.

Finalmente, el 5 de enero partió rumbo a Valencia el barco con la misión española, concluyendo así la operación.

RESPUESTA SOLIDARIA II PAKISTÁN (2006)

La operación internacional puesta en marcha en Pakistán tras el terremoto que sufrió el país el 8 de octubre de 2005 fue la primera misión de ayuda humanitaria de la historia de la OTAN.

El seísmo, de 7,5 grados en la escala de Richter, se produjo en la zona de Cachemira, causó setenta mil muertes y afectó a unos tres millones y

medio de personas. El 90 % de las viviendas fueron destruidas, así como la mayoría de las escuelas y centros sanitarios, y las vías de comunicación quedaron intransitables. Ante la magnitud de la catástrofe, el Gobierno pakistaní solicitó la ayuda de la OTAN, que envió su Fuerza de Reacción Rápida para labores de ayuda humanitaria.

Días después del seísmo, el 26 de octubre, el Gobierno español aprobó el envío de un contingente militar, poniendo en marcha la operación Respuesta Solidaria II. En ella participaron ochocientos catorce militares, trescientos setenta de ellos españoles, que permanecieron en la zona tres meses, en la provincia de Bagh (Cachemira).

Sin embargo, no fue hasta el final de la misión cuando entró la treintena de efectivos del RFZ n.º 13, que fueron encuadrados en la unidad de apoyo al repliegue. Se les encomendó organizar y ejecutar el repliegue de parte

del material del contingente español y polaco desde Golra hasta el puerto de Karachi mediante la red ferroviaria para que, posteriormente, saliera por mar hacia territorio nacional.

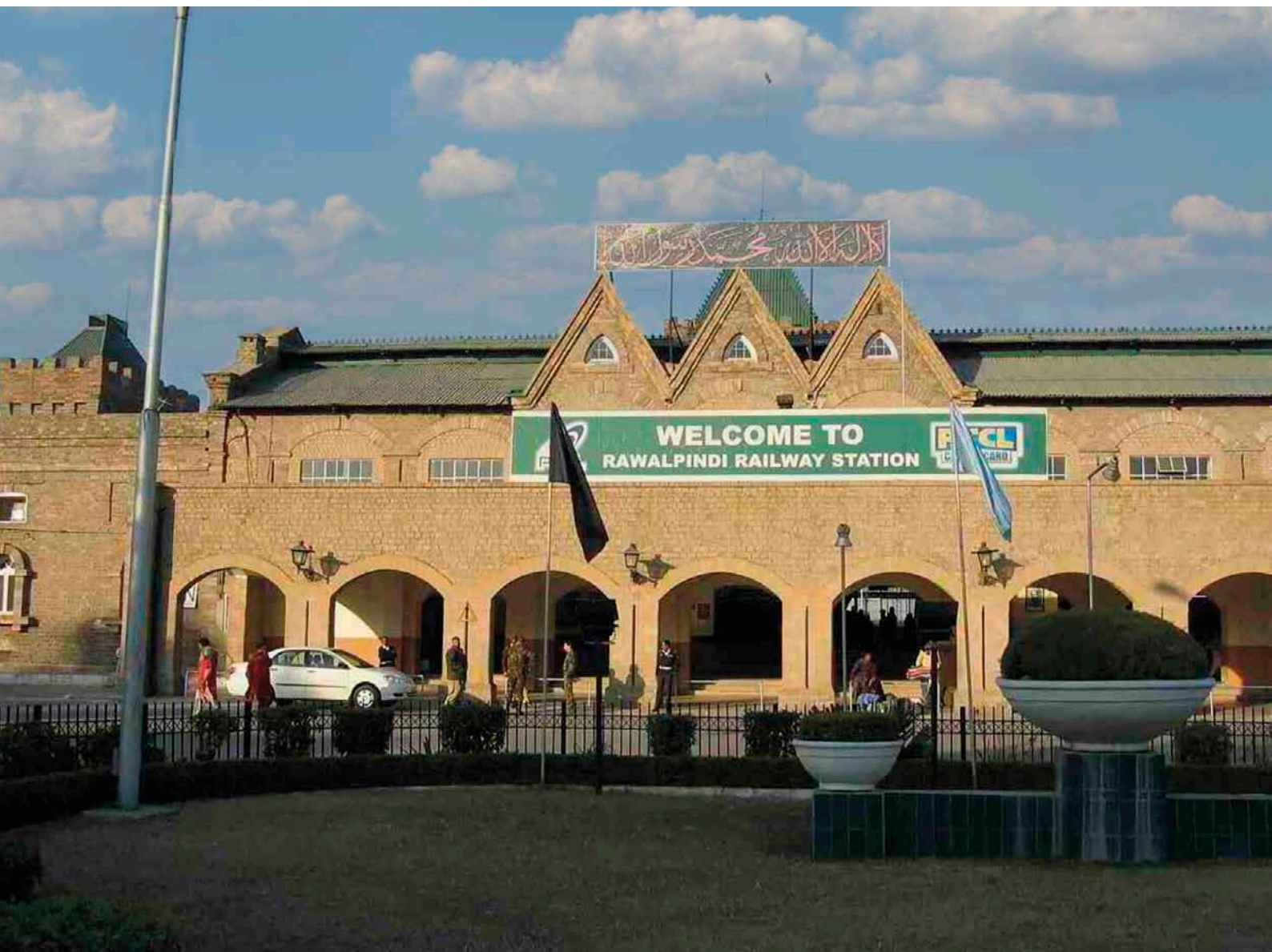
Previamente, el 15 de diciembre de 2005, un equipo de reconocimiento de la mencionada unidad se desplazó a Pakistán con el objetivo de recabar toda la información posible respecto de las estaciones y terminales de embarque del trayecto ferroviario, así como del material español y polaco que se iba a embarcar. También se realizó la coordinación necesaria con el Ejército pakistaní y la empresa *Pakistan Railways* para conocer la cantidad y el estado del material remolcado disponible y proceder a elaborar las composiciones ferroviarias.

Tras esto, la unidad de ferrocarriles desplegó en Pakistán el 15 de enero de 2006. Estaba compuesta por tres oficiales, cuatro suboficiales y veintidós militares de tropa que constituían un equipo de expedición, dos equipos de terminal (uno en Golra y otro en Karachi), un equipo de muelle TRANSFER, un equipo de recepción y un equipo de acompañantes para realizar la escolta técnica de los trenes.

El RFC 13 también trasladó a Pakistán un muelle testero móvil TRANSFER para facilitar la carga y descarga de los trenes, dado que la estación pakistaní no contaba con la infraestructura necesaria para cargar los vehículos en las plataformas y el ancho de vía pakistaní difería del ancho ibérico.

Además, la unidad de ferrocarriles desplegada no solo tuvo que hacer frente a las tareas de planificación y ejecución de los transportes por tren, sino que también realizó pequeñas reparaciones en la infraestructura ferroviaria para ponerla en servicio.

El primer tren salió de Golra el 22 de enero y, tras un trayecto de 1645 kilómetros y una duración de 65 horas, llegó a Karachi el 24 de enero. Durante las semanas siguientes, se llevaron a cabo todos los transportes por ferrocarril previstos, hasta que finalizaron con la llegada a Karachi del último tren el 4 de febrero. En total se pusieron en marcha seis trenes, con una longitud acumulada total de 2376 metros, con 2005 toneladas transportadas en 184 plataformas.



Estación de ferrocarril de Rawalpindi (Pakistán)

En cuanto al material, se transportaron un total de 175 vehículos, máquinas de ingenieros y remolques, además de 135 contenedores de material.

Finalmente, el 16 de febrero de 2006 se regresó a Zaragoza tras haber finalizado la misión con éxito.

KFOR KOSOVO (2006 Y 2009)

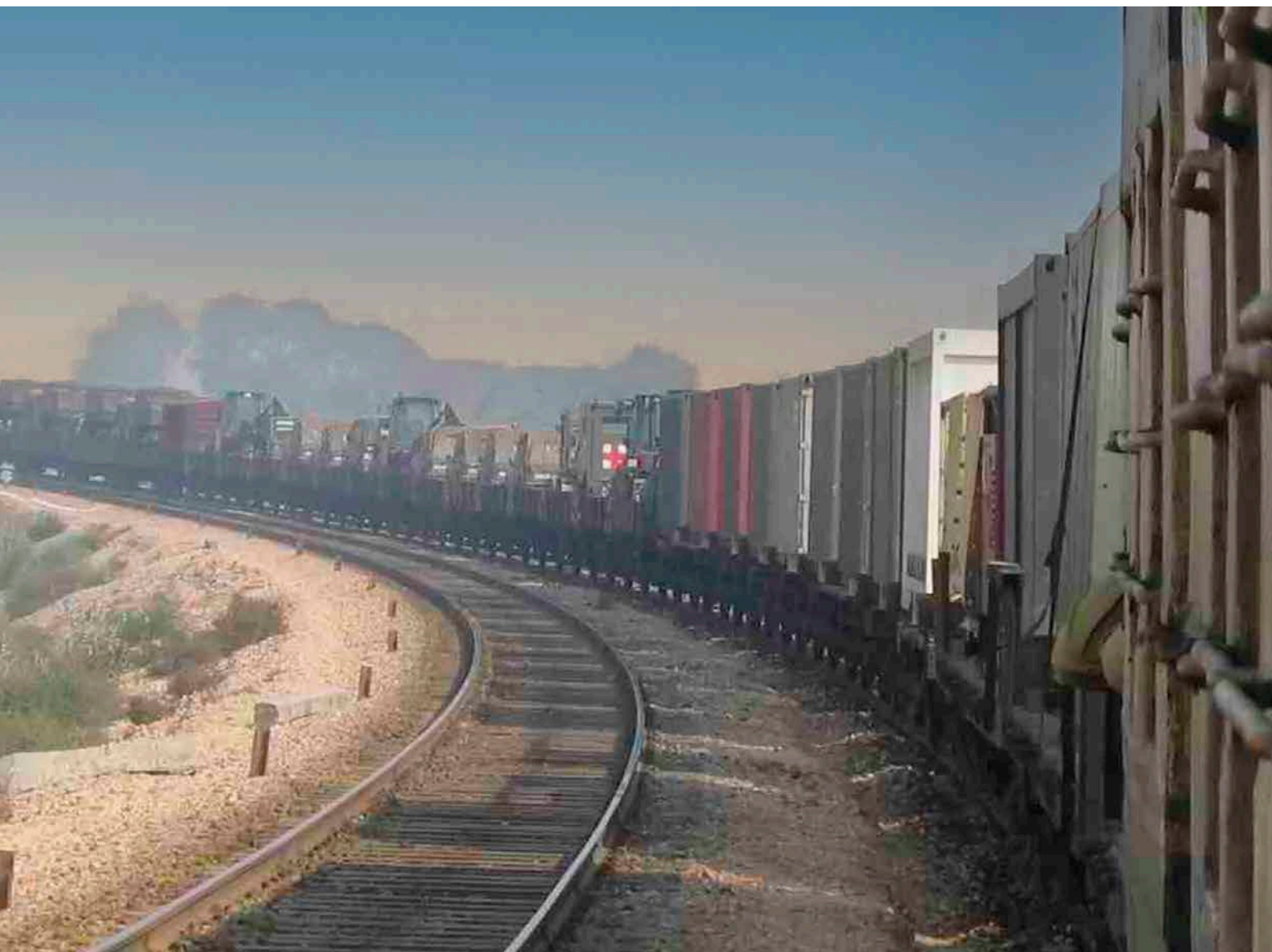
En el otoño de 1999, la OTAN desplegó en Kosovo la Fuerza Internacional de Seguridad (KFOR), encargada de vigilar el cese de las hostilidades y adiestrar a los componentes de las nuevas fuerzas de seguridad kosovares, dedicadas a labores de control del orden público y protección civil.

Tras tomar en 2006 la decisión de replegar la fuerza destacada en Istok, y con objeto de repatriar el material por vía marítima, se optó por transportarlo desde la base donde estaba desplegado hasta Tesalónica (Grecia) con empleo del ferrocarril. Para acometer estas acciones, se designó a personal del RFZ n.º 13, el cual realizó, en marzo de ese año, un estudio previo de las infraestructuras y material móvil de la empresa ferroviaria que explotaba el ferrocarril en Kosovo.

Aprobado el plan propuesto, en los primeros veinte días de octubre de 2006 se efectuó el transporte por ferrocarril desde las localidades citadas y el posterior embarque en el puerto de Tesalónica en el buque Martín Posadillo.

Años más tarde, el 19 de marzo de 2009, el Gobierno español anunció el fin de la misión de las tropas españolas y su repliegue. Es en este momento, en mayo de 2009, cuando el personal de la compañía de ferrocarriles del RPEI 12 es desplegado en Kosovo con la misión de llevar a cabo todas las acciones necesarias para realizar los transportes por ferrocarril que el contingente español necesitase para su repliegue a territorio nacional. En total, se despliega a dos oficiales, tres suboficiales y trece militares de tropa, los cuales formaron parte de la unidad de apoyo al repliegue del contingente español de Kosovo.

Previamente a la ejecución de los transportes por ferrocarril, se realizó un exhaustivo reconocimiento de los



Ejecución de un tren militar



Mapa de situación

posibles puntos de embarque y las rutas que se iban a seguir con el objetivo de planificar optimizando los recursos, reduciendo los plazos de tiempo y garantizando la seguridad del transporte.

En un inicio, se reconocieron las estaciones de Mitrovica, Pristina y Pec, tres de las principales estaciones ferroviarias más cercanas a la localidad de Istok (lugar donde el contingente español tenía su base, llamada base España), además del puerto de desembarco final en Tesalónica (Grecia).

Aunque cada terminal ofrecía unas ventajas e inconvenientes distintos, finalmente se decidió que el punto de embarque inicial sería Pec. Las principales ventajas con las que contaba esta estación eran su proximidad a la base España (cuarenta y cinco minutos), la disposición de una buena zona de acopio de material para su embarque, dos accesos a la zona de embarque y la proximidad del contingente italiano, con medios de apoyo para realizar la carga. Gracias al personal italiano, se cargaron los contenedores con mayor celeridad y se pudo simultanear la operación en la base España y en la terminal de carga de Pec.



Estación de Pec



Proceso de embarque

El puerto de Tesalónica era el RPOE/ RPOD⁶ donde se realizaba la descarga del material para su posterior transporte por medios marítimos. En dicho puerto se comprobaron las posibilidades de almacenamiento de material y se dispuso una zona próxima al muelle de carga en la que se podía dejar todo el material durante varios días sin cargo a la operación. Esta zona era la utilizada por otros Ejércitos para enviar material a sus países de origen y era lo bastante grande como para dejar todo el material que se embarcaría en los distintos barcos. Las instalaciones del puerto disponían de un muelle de carga lateral y frontal, por lo que la operación de carga y descarga se pudo realizar con gran celeridad.

Por lo tanto, con estos reconocimientos se pudieron concretar las terminales de embarque y desembarque más idóneas, la composición de los trenes y los itinerarios que se iban a seguir,

así como los condicionantes de estos, la previsión de fechas de circulación y el importe económico de dichos trenes.

Así pues, la secuencia final de los transportes sería Istok, iniciando la carga desde la base España mediante acarreo hasta Pec para después continuar hacia Fushe Kosovo (Pristina) y Hani i Elezit, en la frontera de Kosovo con Macedonia del Norte. Tras cruzarla, el recorrido continuaba hasta la ciudad de Skopie y de allí hasta Gevgelija, en la frontera con Grecia. Finalmente, tras cruzar a Idomeni, se seguía la ruta para terminar en el puerto de Tesalónica, en Grecia. Todo este recorrido tenía una longitud de cuatrocientos ochenta kilómetros y una duración de veintidós horas para un trayecto que apenas duraba ocho, pero que se prolongó en el tiempo debido a los pasos de frontera y los trámites necesarios.

La unidad de ferrocarriles fue la encargada de replegar el 80 % de todo el material y los vehículos del contingente español. Esta operación se realizó mediante la carga de siete trenes, con una longitud total acumulada de 2792 metros y un peso del material transportado de 3239 toneladas. Se transportaron 171 contenedores de carga, 212 vehículos y remolques y 80 militares, mediante un total de 158 plataformas y 7 coches de viajeros.

Se comenzó a cargar los tres primeros trenes en Pec el 16, el 17 y el 18 de junio. El 19 y el 20 de agosto se cargaron los dos siguientes trenes. Por último, se cargaron los dos trenes restantes el 13 y el 14 de septiembre.

Tras los desembarcos de material, se utilizaron dos barcos militares y uno civil para replegar los vehículos y los contenedores con destino a Valencia. La compañía de ferrocarriles apoyó con el embarque y la estiba de los



Impartición de clases teóricas sobre infraestructura ferroviaria

medios, coordinando la carga de los distintos barcos entre el jefe de la unidad de ferrocarriles (en la zona de acumulación de material) y el jefe de la sección de transporte.

ASC SENEGAL (2015)

Finalmente, y por destacar otro tipo de misiones en las que las unidades de ferrocarriles han participado, diferentes a las anteriormente mencionadas y explicadas, nos centraremos en la operación Seguridad Cooperativa de Apoyo a Senegal.

Para reforzar la seguridad de Senegal, se determinó aumentar sus capacidades militares mediante la asistencia militar de asesoramiento y adiestramiento de las Fuerzas Armadas senegalesas.

Por ello, el 9 de septiembre de 2015, un equipo de dos oficiales y dos militares de tropa de la compañía de ferrocarriles despliegan en Dakar (Senegal) para impartir un curso de infraestructura y explotación ferroviaria a once oficiales y suboficiales del batallón de ingenieros de Bargny del Ejército senegalés.

Con este curso, España cooperó con el Ejército senegalés para que, en un futuro, pueda contar con unidades ferroviarias. Se formó a los militares senegaleses, tanto de forma teórica como práctica, en infraestructura ferroviaria mediante la identificación de materiales, aparatos y herramientas de vía, así como en su cálculo, calificación y proceso de montaje, con la formación y organización de los pelotones de vía y obras necesarios para acometer los trabajos.

Además, en lo referente a la explotación ferroviaria, se estudió cómo llevar a cabo el transporte militar por ferrocarril, con la identificación del material rodante necesario y su funcionamiento, la realización del embarque del material, las medidas de seguridad que adoptar, las



Explicación de la herramienta específica para infraestructura ferroviaria



Explicación del material rodante ferroviario

formas y medios de amarrar la carga y los cometidos que debe desempeñar el personal ferroviario militar en los procesos de transporte por ferrocarril.

CONCLUSIONES

Como se ha expuesto en este artículo, las unidades de ferrocarriles del Ejército de Tierra, desde sus inicios hasta la actualidad, tienen un marcado carácter expedicionario, tanto en misiones en las que desarrollan cometidos específicamente ferroviarios como en operaciones de apoyo general de ingenieros. El personal de las unidades de ferrocarriles siempre ha dado un paso al frente para cualquier acción que se le asigne y

así lo atestiguan las múltiples operaciones en las que ha participado, dando lo mejor de sí para el cumplimiento de la misión encomendada, siempre con éxito.

NOTAS

1. KFOR: Kosovo Force.
2. ASC: Actividades de seguridad cooperativa.
3. RZF n.º 13.
4. Hernández Grandes.
5. RPEI n.º 12.
6. RPOE: *rail point of embarkation*. RPOD: *rail point of disembarkation*.

BIBLIOGRAFÍA

- Gálvez Cortés, Ó. L. (Abril de 2021). Misión militar española de ayuda

a Tunicia 1969. Ingenieros, misión humanitaria, *Memorial del arma de Ingenieros* (106), pp. 103-112.

- Ministerio de Defensa. (s. f.). Kosovo (KFOR). Obtenido de *Ministerio de Defensa*: https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/historico/listado/kosovo.html.
- Ministerio de Defensa. (s. f.). *Operación Respuesta Solidaria II*. Obtenido de *Ministerio de Defensa*: https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/historico/listado/pakistan-respuesta-solidaria-2.html.
- Ministerio de Defensa. (s. f.). *Seguridad cooperativa en Senegal*. Obtenido de *Ministerio de Defensa*: https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/seguridad-cooperativa-senegal.html.■



Ejecución de un tren

INFRAESTRUCTURAS DE USO DUAL PARA FERROCARRIL

Santiago Martín Sanz | Coronel de Ingenieros DEM



En el marco de la cooperación entre la Unión Europea (UE) y la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), se ha establecido la mejora de la movilidad militar en Europa como uno de los hitos más relevantes, siendo una herramienta para conseguir una disuasión más creíble. En un factible escenario de crisis, ambas organizaciones internacionales (OI) requieren proyectar de forma rápida fuerzas operativas y suministros, bien en interés propio, bien en apoyo a terceros países.

CORREDORES DE MOVILIDAD EUROPEOS

La planificación, el desarrollo y la explotación de las redes transeuropeas de transporte contribuyen a la consecución de importantes objetivos de la Unión definidos, en particular, en la Estrategia Europa 2020 y en el Libro Blanco de la Comisión *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*¹.

La red transeuropea de transportes (*trans-European transport network*,

TEN-T) es una iniciativa troncal de la Unión Europea cuya finalidad es conectar todos los medios de transporte (terrestres, marítimos y aéreos) en el ámbito de la Unión, incluyendo el acceso a ella. De esta forma, se reforzará su cohesión social, económica y territorial y se contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador.

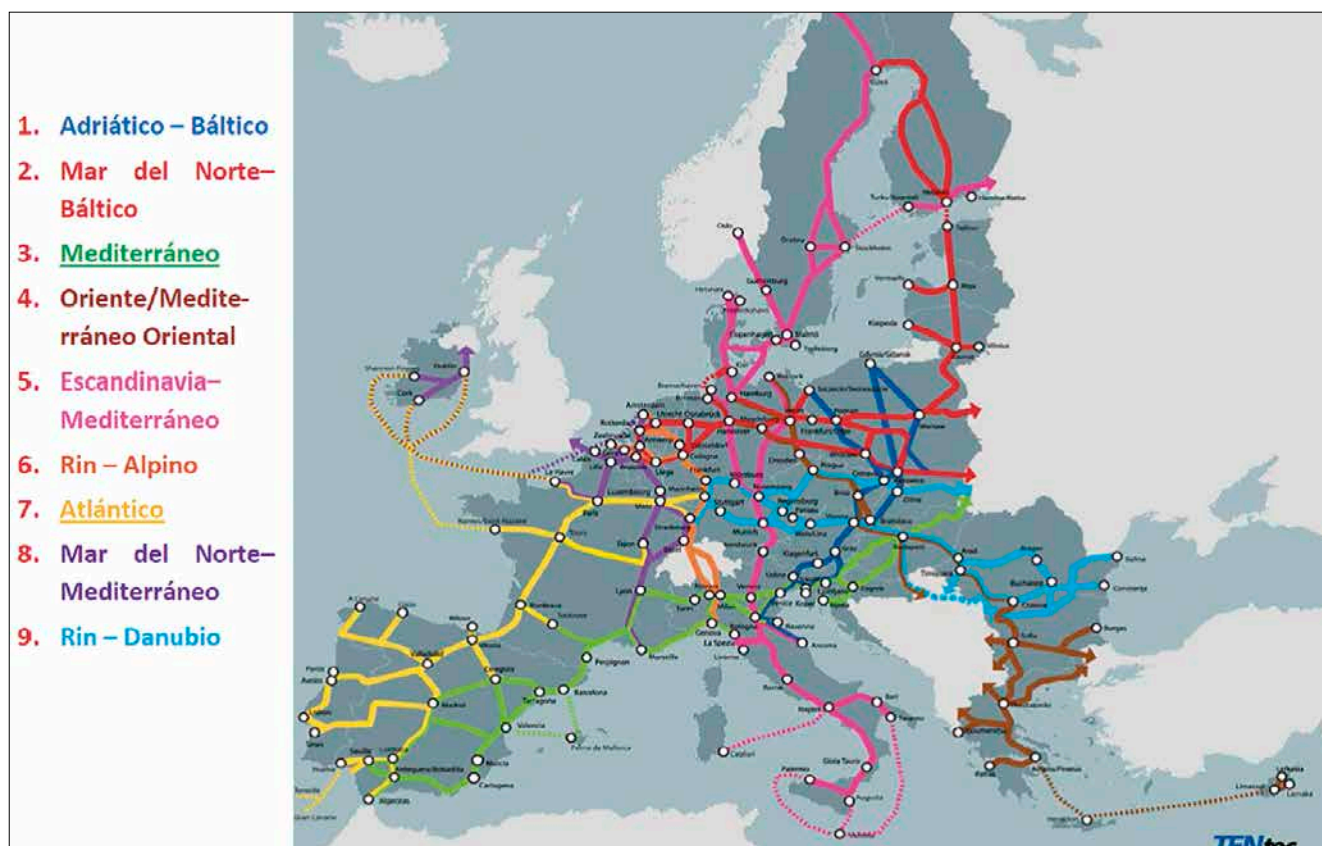
Esta red comprende las infraestructuras de transporte lineales y nodales de los modos viario, ferroviario, aéreo, marítimo y de navegación interior, así como las de carácter multimodal, las aplicaciones telemáticas, incluidos los sistemas de gestión de tráfico (ERTMS² en el caso del ferrocarril), y las medidas de fomento de la gestión y uso eficiente de dichas infraestructuras (servicios de transporte de mercancías sostenibles, seguridad, resiliencia, cambio climático y protección del medioambiente...).

La TEN-T, según el artículo 1 del Reglamento (UE) 1315/2013, se estructura en dos capas:

- Red global (*comprehensive network*)³.
- Red básica (*core network*)⁴.

Ambas redes definen los componentes, requisitos y prioridades para el transporte ferroviario, carretero, marítimo, aéreo y multimodal, además de una serie de disposiciones comunes a todas ellas. Asimismo, disponen de mapas que las determinan, junto con la definición de sus componentes y los requisitos y prioridades comunes.

Por su relevancia en la red de transporte europea (RTE), contemplada en el mecanismo «Conectar Europa» (del que se tratará con posterioridad), se han de destacar los corredores multimodales de la red básica (*core network corridors*-CNC). Estos corredores se establecen sobre la red básica e incluyen sus flujos de larga distancia más importantes. Están destinados, en particular, a mejorar los enlaces transfronterizos en el interior de la Unión. Constituyen un instrumento para facilitar la realización coordinada de la red básica de la TEN-T; son multimodales, pues contemplan al menos tres modos de transporte; deben implicar a tres Estados miembros,



Mapa con los corredores de movilidad de la TEN-T. Fuente: European Commission (Mobility and Transport)



DEFENDING EUROPE: *Improving Military Mobility in the European Union*

Logo Military Mobility. Fuente: Unión Europea

cruzando al menos dos fronteras, y, por último, son objeto preferente de las ayudas financieras de la Unión Europea.

En el caso español, se contemplan dos corredores de los nueve establecidos: el corredor mediterráneo y el atlántico.

UNA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE PARA DOBLE USO, CIVIL Y MILITAR

Tanto la Unión Europea como la OTAN requieren que las naciones estén interconectadas, permitiendo que la circulación de personal y bienes, bien para uso civil o militar, se realice de forma ágil y oportuna. De esta manera, se incrementa la capacidad de movimiento de recursos en el caso de tener que atender a la defensa mutua (artículo V de la Alianza), la cláusula de asistencia mutua de la Unión o, incluso, a un tercer país ajeno a ambas organizaciones. En el caso de no disponer de infraestructuras adecuadas que cumplan con los requisitos establecidos ya mencionados con anterioridad, la posibilidad de configurar y sostener el esfuerzo militar (y civil) se vería seriamente amenazada.

En el debate sobre el estado de la Unión de septiembre de 2017, el presidente Juncker expresó la necesidad de crear la Unión Europea de

la Defensa en 2025. Posteriormente, se promulgó una comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa al Plan de Acción sobre Movilidad Militar (28 de marzo de 2018), la cual contemplaba como nivel de ambición que la infraestructura que garantice la accesibilidad a todas las regiones de la Unión Europea debería estar finalizada en el año 2050.

Tal y como se ha mencionado con anterioridad, uno de los mecanismos previstos para financiar la TEN-T es el denominado «Conectar Europa» (CEF-Connecting Europe Facility), regulado por el Reglamento (UE) 1316/2013. En este mecanismo, se incluyen, para el periodo 2021-2027, las disposiciones necesarias para financiar los proyectos de infraestructuras de transporte de doble uso (actualizaciones de las infraestructuras existentes y construcción de infraestructuras nuevas), siendo propuesto un presupuesto de movilidad militar de seis mil quinientos millones de euros en la rúbrica «seguridad y defensa» como parte del presupuesto del mecanismo «Conectar Europa» para este periodo.

PLAN DE ACCIÓN SOBRE MOVILIDAD MILITAR

«Facilitar el movimiento de tropas y equipos militares es esencial para

la seguridad de los ciudadanos europeos, así como para construir una Unión más eficaz, coordinada y con capacidad de reacción, como se establece en la comunicación conjunta sobre la mejora de la movilidad militar en la UE desde noviembre de 2017 y se exige en la Estrategia Global sobre Política Exterior y de Seguridad de la Unión Europea»⁵. El objetivo básico de este plan, que se basa en la hoja de ruta sobre movilidad militar elaborado en el marco de la Agencia Europea de Defensa, es aprovechar las políticas civiles para facilitar la movilidad militar. En la presentación de este plan, la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y vicepresidenta, Federica Mogherini, y la comisaria de Transportes, Violeta Bulc, expusieron las razones que llevaron a su promulgación, que no fueron otras que el interés de la Unión Europea por promover la paz y garantizar la seguridad de sus ciudadanos, facilitando la movilidad militar para ser más eficaces al prevenir las crisis y reaccionar eficientemente ante las amenazas que puedan surgir. Para conseguirlo, se debía emplear mejor la red de transportes, teniendo en cuenta los requisitos militares operativos en el planeamiento de sus infraestructuras. El plan incluye acciones concretas sobre las necesidades militares, las infraestructuras y los aspectos normativos y de procedimiento.

A continuación, se detallan los pasos previstos en el Plan de Acción sobre Movilidad Militar, mostrando su estado actual de desarrollo. Para exponer esta actualización, se toman como referencia los informes conjuntos al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar que, desde su promulgación en 2018, se realizan con carácter anual, siendo el último publicado el correspondiente al periodo que abarca de octubre de 2020 a septiembre de 2021.

Paso 1: definir requisitos militares⁶

En este primer paso, se definieron los estándares técnicos y las ubicaciones geográficas necesarios por modo de transporte y para los nodos multimodales a fin de garantizar la movilidad militar. Se redactó en noviembre de 2018, y su última actualización es de julio de 2019.

Los requisitos militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE abarcan aspectos relativos a las infraestructuras (anchos de vía, capacidad

de tráfico por tonelada, dimensiones de las cargas y gálibos, medios de descarga en los RPOE/RPOD⁷, etc.), los estándares técnicos que se deben aplicar (carros de combate, vehículos de combate y logísticos) y los mapas (corredores principales y ramificaciones / conexiones).

Estas necesidades militares fueron preparadas por el Estado Mayor de la UE en estrecha colaboración con los servicios de la Comisión, la Agencia Europea de Defensa y los Estados miembros de la UE. En general, el trabajo se basó en información de la OTAN y se completó en coordinación con esta organización.

Paso 2: evaluar las diferencias entre los parámetros de ambas redes

Se realizó a partir de febrero de 2019 consultando con las partes interesadas de la infraestructura civil de transporte y comparando los requisitos militares con los parámetros actuales de la TEN-T. Se han identificado los *gaps* o diferencias entre la infraestructura civil y las necesidades militares.

La evaluación resultó positiva. La mayoría de las normas militares de infraestructuras, en principio, se consideran compatibles con la TEN-T; por otro lado, el 94 % de las infraestructuras identificadas como red militar están incluidas en la mencionada TEN-T.

Una vez actualizadas las necesidades en julio de 2019 y tras la salida del Reino Unido de la UE, en julio de 2020 se presentó un análisis actualizado de las diferencias entre ambas redes (civil y militar). Se estima que esta actualización ha afectado positivamente a la movilidad militar. Hay menos diferencias en la infraestructura de ambas redes y donde se han detectado son menores, por lo que requirieron menos medidas de mitigación para los desplazamientos militares. Además, se han incrementado la longitud total y la cantidad de nodos de la red de transporte militar y algunas de las incorporaciones a esta han reducido el número de enlaces transfronterizos pendientes. No obstante, aunque el solapamiento entre ambas redes ha pasado del 94 % al 93 %, sigue siendo muy alto.



Transporte militar por ferrocarril (Puerto de Tarragona–CENAD SG). Fuente: RPEI 12

Hay que significar que solamente serán admisibles en el mecanismo Conectar Europa los proyectos que formen parte de la cobertura geográfica común a las dos redes, habiéndose identificado en esta actualización, tras haberse ampliado la red de transporte militar, que un mayor número de proyectos podrán acogerse al mencionado mecanismo.

Paso 3: definición de necesidades de doble uso

Una vez definidas las necesidades y las diferencias entre ambas redes, se realizó una consulta con las partes interesadas en la infraestructura de transporte y los ministerios pertinentes de los Estados miembros para definir el plan de proyectos de doble uso de la TEN-T. En este ámbito, se han determinado los estándares técnicos de sus infraestructuras de uso dual.

Los proyectos de doble uso que serán susceptibles de financiación son aquellos que resulten de utilidad para ambas funciones, siendo referenciales y prioritarios los requerimientos civiles (consolidados como requerimientos

de la infraestructura de uso dual), aunque podrían no ser suficientes para su uso militar. Llegado el caso, el coste de adaptar esta infraestructura dual al uso militar en su totalidad (diferencia entre el proyecto financiado por el mecanismo «Conecta Europa» y la necesidad militar) será asumido por la nación correspondiente.

Paso 4: lanzar convocatorias del mecanismo «Conectar Europa» (CEF)⁸ de doble uso

En el marco financiero plurianual para el periodo 2021-2027, figuran por primera vez los gastos en seguridad y defensa, incluida una asignación de mil quinientos millones de euros para movilidad militar a través del mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027.

Por su parte, se ha promulgado un reglamento⁹ sobre este mecanismo en el que se definen las necesidades de infraestructura de transporte necesarias para la movilidad tanto civil como militar. Asimismo, se establecen unas normas de admisibilidad para los proyectos de infraestructura de transporte que soliciten cofinanciación del

presupuesto de movilidad militar del mecanismo «Conectar Europa».

Paso 5: posible adaptación del marco de la TEN-T

La posible necesidad de adaptar ciertos estándares o insertar criterios de doble uso para reflejar la movilidad militar se examinará en el contexto de la revisión TEN-T de conformidad con el artículo 54 (e) del Reglamento (UE) 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la TEN-T. Se estima que esta adaptación se realizará en 2023.

MEJORAR LA MOVILIDAD MILITAR. FERROCARRIL

El mecanismo «Conectar Europa» se ejecuta mediante programas de trabajo que definen, en particular, los posibles calendarios y presupuestos de las convocatorias de propuestas, sus objetivos y sus criterios de selección y adjudicación. El primer programa se aprobó en 2021, y se han llevado a cabo convocatorias anuales entre 2021 y 2023. El correspondiente a 2021 se



Despliegue US ARMY en Polonia (junio 2021). Fuente: US ARMY

cerró el 19 de enero de 2022¹⁰ y, en cuanto al que corresponde a este año, el plazo para las propuestas se abrió el 12 de mayo y finalizará el 29 de septiembre de 2022. En este periodo, el presupuesto previsto por años ascenderá a trescientos treinta millones de euros.

Desde el punto de vista de la movilidad militar por ferrocarril, este estudio debe abordarse tanto en el ámbito estrictamente nacional como en el correspondiente a la conexión de la RFIG (red ferroviaria de interés general) nacional con la red europea de ferrocarriles a través de Francia.

Para el movimiento por ferrocarril de medios militares por territorio nacional, se tiene configurada la denominada consigna C-41. Esta tiene por objeto dar a conocer las normas por las que Adif regula los transportes militares de características excepcionales por la RFIG con el fin de conseguir un transporte en condiciones de seguridad y eficiencia. Esta consigna, cuya última actualización es de 2012, está orientada, en principio, a procurar el movimiento por ferrocarril de las principales unidades del ET, que desplazan medios con dimensiones excepcionales que exceden los distintos gálibos de cargamento reflejados en la Orden de Fomento FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la instrucción ferroviaria de gálibos, desde sus BAE a los CENAD de San Gregorio (Zaragoza) y Chinchilla (Albacete), o bien desde algunos puertos (Tarragona, Valencia, etc.) a los mencionados CENAD.

Tanto Renfe como el Ministerio de Defensa, a través de la unidad del ET responsable de la gestión, planificación y ejecución de los transportes militares por FF. CC. (RPEI 12), han sentido la necesidad de actualizar el documento del asunto, por el cual Adif autoriza los transportes militares que incumplen la instrucción ferroviaria de gálibos, con motivo de la dotación de nuevos materiales principales al ET y de la necesidad de este de abrir nuevos itinerarios adicionales a los ya autorizados (focalizados en los CENAD San Gregorio y Chinchilla).

La oportunidad que ofrece el mecanismo «Conecta Europa» puede ser aprovechada para estudiar la inversión

en aquellos itinerarios que se identifiquen como de uso dual y que procuren el movimiento por ferrocarril de medios militares desde las BAE principales a los corredores multimodales de la red básica (*core network corridors-CNC*), ya que están destinados, en particular, a mejorar los enlaces transfronterizos en el interior de la UE. En el caso español, como ya se conoce, los corredores multimodales son dos: el atlántico y el mediterráneo. Se significa que, debido a la capacidad actual de movimiento por estos en los puntos de la frontera con Francia, se están haciendo estudios para procurar que se incluya en esta red básica el corredor central (pirenaico), que se dedicaría principalmente al transporte de mercancías por FF. CC.¹¹.

A MODO DE REFLEXIÓN

Queda demostrado que el transporte por ferrocarril es el más conveniente cuando se quieren mover grandes cantidades de mercancías (y con más requerimientos en toneladas) en grandes distancias, como pudiera ser el caso del despliegue de una fuerza operativa en el exterior. Además de suponer costes más bajos, tiene mayor flexibilidad al ofrecer la posibilidad de transportar gran variedad de mercancías. Asimismo, los sistemas de gestión del tráfico ferroviario permiten una regulación eficiente de las diferentes composiciones, no siendo frecuentes las congestiones en su movimiento, como pudiera ser el caso de la carretera. Por último, se debe destacar que tiene la posibilidad de ser intermodal con otros medios de transporte.

El mecanismo «Conecta Europa» es una herramienta que permitirá aunar los intereses civiles y militares a través de las infraestructuras de uso dual, dando cumplimiento a varios de los aspectos que se contemplan en la Directiva de Defensa Nacional de 2020, actualmente en vigor.

NOTAS

1. Reglamento (UE) 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.
2. ERTMS. *European rail traffic management system*.

3. Formada por todos los elementos considerados de interés común.
4. Compuesta por aquellos elementos de la red global que tienen la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de transporte de la Unión y son objeto preferente de actuaciones con ayuda comunitaria.
5. Plan de Acción sobre Movilidad Militar: la UE avanza hacia una Unión de defensa. Bruselas, 28 de marzo de 2018.
6. También denominadas «necesidades militares».
7. RPOE: *rail point of embarkation*. RPOD: *rail point of disembarkation*.
8. CEF: *Connecting Europe Facility*.
9. Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328 de la Comisión, de 10 de agosto de 2021.
10. En este periodo, España no se ha visto beneficiada en los proyectos aprobados (<https://cinea.ec.europa.eu/system/files/2022-04/Military%20Mobility%20-%20fundament%20projects.pdf>).
11. En la actualidad, el único tramo transfronterizo para el tráfico de mercancías en ancho UIC es el que une el puerto de Barcelona con la frontera francesa en el Pertús.

BIBLIOGRAFÍA

- Reglamento (UE) 1315/2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.
- Reglamento (UE) 1316/2013 por el que se crea el mecanismo «Conectar Europa».
- *Cuadernos de Estrategia 210. Redes transeuropeas: vectores vertebradores de la España del siglo XXI*. Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). Varios autores.
- Informe conjunto al Parlamento europeo y al Consejo sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar de marzo de 2018 a junio de 2019.
- Informe conjunto al Parlamento europeo y al Consejo sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar de junio de 2019 a septiembre de 2020.
- Informe conjunto al Parlamento europeo y al Consejo sobre la aplicación del Plan de Acción sobre Movilidad Militar de octubre de 2020 a septiembre de 2021.■



Ejercicio ANAKONDA 2016. Fuente: US ARMY

LOS FERROCARRILES MILITARES EN LA

FUERZA

Santiago Martín Sanz | Coronel de Ingenieros DEM

35

Operaciones multidominio, guerra en mosaico, amenaza híbrida, zona gris... Estos son los entornos donde la Fuerza Conjunta deberá combatir en un futuro más próximo del que podríamos haber llegado a pensar hace poco tiempo. Los recientes ejemplos de la crisis de Ucrania están demostrando que el ferrocarril es un elemento fundamental para ambos contendientes a la hora de desplegar fuerzas, proporcionar sostenimiento y también procurar un espacio seguro para los millones de desplazados y refugiados de este conflicto.

Habitualmente se ha relacionado el ferrocarril con los niveles de conducción estratégico y operacional como apoyo a los procesos de proyección de fuerzas y RSOM¹ y sostenimiento de la Fuerza Conjunta mediante la gestión, explotación y rehabilitación de la infraestructura esencial para ejecutar los transportes militares por ferrocarril necesarios para la proyección, el despliegue, el sostenimiento y el repliegue de las operaciones. También habrá que preguntarse si tiene su lugar en el nivel táctico de las operaciones.

MOVILIDAD, EL NUEVO RETO OPERACIONAL

La disuasión efectiva requiere de una capacidad demostrada y la voluntad de utilizarla. Debe construirse sobre una sólida base de rapidez, tanto en el alistamiento como en la proyección, para disponer de la capacidad de combate en el lugar adecuado a fin de contener al adversario o, si la disuasión falla, responder de forma íntegra y contundente.

La movilidad militar es esencial para ejercerla. Es una herramienta que permite a los líderes políticos evitar una crisis al disponer de la capacidad de disuasión adecuada, evitando enfrentarse a una campaña de recuperación de territorio.

Desde 2014, el entorno de seguridad europeo y mundial ha cambiado sustancialmente. Para la OTAN, han surgido nuevos retos y amenazas que afectan principalmente a Europa: al este, las acciones agresivas de Rusia contra Ucrania y su primigenia anexión de Crimea; al sur, la inestabilidad y la violencia que se extienden por Oriente Medio y el norte de África.

Para ello, la Alianza debe asegurarse de que dispone de las fuerzas adecuadas en el lugar conveniente y en el momento oportuno, respondiendo con escaso preaviso a estos retos.

LOS PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD MILITAR

Dos principios siguen siendo fundamentales para mostrar una capacidad militar eficaz y eficiente: la rapidez en el alistamiento y la rapidez de despliegue. La movilidad militar debe procurar que las unidades de combate y apoyo al combate puedan ejercer su capacidad de combate y apoyo logístico al combate, y proporcionar el adecuado sostenimiento de su esfuerzo.

El escenario futuro, con el combate en diferentes dominios, exigirá que el propio concepto y los principios de movilidad se adapten al mencionado escenario. La respuesta a preguntas como qué hay que mover, por parte de quién, dónde, cuándo, cómo y contra quién, y qué tipo de amenaza requiere una nueva mentalidad sobre la movilidad. En un entorno así,



Tren blindado «Baikal» del Ejército ruso atravesando un puente de ferrocarril sobre pontones. Fuente: nevskii-bastion.ru

no será posible garantizar, como antaño, la acumulación de fuerzas y recursos durante muchos días, ya que la movilidad se incrementará tanto para la ofensiva como para la defensa. Además, el movimiento de fuerzas y recursos será cada vez más vulnerable a las nuevas formas de ataque coordinado en el dominio cognitivo (información) y virtual (ciberespacio) a través del amplio espectro del conflicto. En consecuencia, una fuerza en despliegue podría ser atacada en cualquier lugar a lo largo de cualquier ruta, deteniendo efectivamente cualquier proyección. En resumen, para el éxito de la movilidad militar es fundamental la creación de corredores terrestres seguros por los que deberán desplegarse las fuerzas para explotar sus capacidades de combate, teniendo en consideración que el espacio aéreo puede estar cerrado y el marítimo, comprometido.

Por eso, la movilidad militar rápida y eficaz actúa como un factor de disuasión y defensa y un multiplicador de fuerzas por derecho propio. La mejora de la movilidad militar permitirá activar mejor los correspondientes planes de respuesta graduada (GRP)² de la OTAN, concretamente, la proyección de la Fuerza Operativa Conjunta de Muy Alta Disponibilidad (VJTF, una fuerza conjunta del tamaño de una brigada de unos cinco mil efectivos) y el resto de la Fuerza de Respuesta de la OTAN (NRF)³.

EL FERROCARRIL EN LA MOVILIDAD MILITAR

Si bien no se menciona expresamente como tal este concepto de movilidad militar, en el documento *Fuerza 35* se identifican las características de su visión, principalmente en la quinta de sus ocho ideas principales, disponibilidad e interoperabilidad.

La disponibilidad de las fuerzas terrestres solo podrá ser creíble si las infraestructuras y los sistemas que hacen posible la movilidad son lo suficientemente robustos, la red está dotada de suficiente redundancia y, sobre todo, se dispone de las infraestructuras y las autorizaciones necesarias.

El ferrocarril es el medio de transporte terrestre más eficiente en largas distancias para cargas grandes y voluminosas, como los medios militares. Para ello, se dispone de una gran variedad de plataformas, contenedores transportables y vagones adecuados para casi cualquier tipo de carga. Un solo convoy ferroviario puede transportar el equivalente a ochenta camiones. Además, su capacidad de carga es elástica, ya que se pueden añadir o quitar vagones y coches de viajeros con facilidad y rapidez.

El tráfico ferroviario es organizado, seguro, uniforme y regular por definición, con una velocidad de tránsito aceptable y constante, siendo de alta fiabilidad porque no depende del tráfico carretero y es el menos afectado por las malas condiciones atmosféricas. Además, por todo ello puede realizarse un fácil seguimiento, lo que permite que se adapte en el sistema de planeamiento y programación de movimientos y transporte de una fuerza operativa. Por último, hay que destacar su alta seguridad y resiliencia (sobre la base de la redundancia de su red), por lo que es más económico que otros medios de transporte (principalmente, el carretero). Sin embargo, requiere de una costosa infraestructura y la posibilidad de habilitar o crear nuevas rutas precisa tiempo e inversión económica.





Desembarco de vehículos militares en Tarragona. Fuente: RPEI 12

Otro aspecto que se debe destacar en el ámbito de su uso militar es que necesita un punto de entrada o salida (ROM⁴, terminal de mercancías) habilitado para los medios transportados con características de clase militar (MLC), más exigentes que los civiles. Sin embargo, y a diferencia de su empleo civil, el ferrocarril militar no requiere de medios adicionales para transportar su carga desde la terminal de llegada hasta el punto final de destino, ya que los vehículos pueden incluso ir transportados en estiba de combate.

Teniendo en consideración la posible amenaza que supone Rusia, en la Cumbre de Varsovia de 2016 se determinó que los aliados deberían prever «fuerzas y capacidades más pesadas y de más alto nivel, y más fuerzas con mayor disponibilidad». El peso de los nuevos equipos militares, probablemente mayor, también debe tenerse en cuenta en las evaluaciones de las infraestructuras y de las necesidades de transporte. Los equipos futuros podrían ser más pesados y estar más blindados. Durante las operaciones de respuesta a la crisis, las restricciones de peso en algunos casos tienden a favorecer el uso de rutas ferroviarias, dado que la combinación de camión, remolque y cisterna pesada podría superar las ciento veinte toneladas

(con las limitaciones mayores de MLC en los puentes carreteros).

La gran parte de los sistemas de combate identificados para la Fuerza 35 (Dragón 8x8, Leopard 2E Plus, el *main ground combat system* (MGCS) europeo, el vehículo de reconocimiento y combate de caballería y el Pizarro Fase III) excederán la MLC 35, pudiendo llegar, en el caso de los carros de combate, a la MLC 100. Si bien en el transporte por ferrocarril no se emplea el concepto de MLC, sino el de peso (tonelada), se intuye que las plataformas deberían disponer de *boggies* de tres ejes para configurar cargas de hasta 135 toneladas, teniendo en cuenta, además, las limitaciones de la superestructura de la vía, de 22,5 toneladas por eje, y el peso de toneladas por metro lineal en puentes (8 toneladas por metro).

RETOS DE LA MOVILIDAD MILITAR POR FERROCARRIL

Para conseguir que el ferrocarril sea un verdadero multiplicador de la capacidad de las Fuerzas Armadas españolas para ejercer una disuasión y compromiso creíbles, deben tenerse en cuenta los siguientes elementos (se destacan los que se consideran principales):

Mando, control y coordinación

Para realizar el despliegue (proyección) de una fuerza operativa, se necesita, en definitiva, posicionar, desplegar y replegar unidades y recursos desde un punto a otro, bien desde TN a un área de operaciones conjunta, bien dentro de esta. Para llevar a efecto un plan de movimiento y transporte y programar adecuadamente las diferentes composiciones ferroviarias, se precisa un robusto sistema de mando, control y coordinación.

El planeamiento del movimiento y el transporte por ferrocarril requiere de un estrecho contacto entre las autoridades militares (células encargadas del movimiento y transporte en los diferentes niveles de mando desde el estratégico al táctico, en los diferentes países o en zona de operaciones) y las administraciones de infraestructuras y empresas ferroviarias (dueños de la infraestructura ferroviaria y el material rodante). Como ejemplo de lo que sería esta coordinación entre la cadena militar y la civil (de igual forma que el CCMR⁵ del RPEI 12 hace con Renfe y Adif), se expone el papel que desempeña el Centro de Control de Movimiento Europeo (MCCE)⁶, en concreto, el IST⁷. En el ámbito ferroviario y en contacto con los operadores civiles, el MCCE ofrece tres opciones para el movimiento por ferrocarril: intercambio de servicios, nación líder y agrupar y compartir (*pooling and sharing*).

La opción que cuenta con más países adeptos es la de intercambio de servicios, en la que el MCCE actúa como facilitador de las capacidades ferroviarias de los países miembros en caso de que sean requeridas por otros miembros o terceros actores. El país demandante contrataría directamente a los operadores ferroviarios disponibles para ejecutar el transporte. La nación proveedora de los servicios (plataformas de ferrocarril) y la demandante llegarían a un acuerdo mediante la valoración de los servicios prestados, que podrían ser reembolsados mediante LOA⁸ o SEOS/ATARES⁹.

Actualmente, algunos de los socios del MCCE ofrecen su material rodante ferroviario (plataformas / vagones)



Transferencia de medios militares en terminal marítima: Fuente: RPEI 12

a otros que lo demandan, y también sus acuerdos con empresas ferroviarias con la intención de llevar a cabo una eficiente coordinación de las capacidades. Esta sería una solución transitoria en el caso español mientras Renfe Mercancías o el Ejército de Tierra no dispusieran del material remolcado para el transporte de los vehículos definidos para la Fuerza 35, bien por no cumplir con las especificaciones para los mencionados vehículos, bien por no disponer de medios con ancho UIC¹⁰.

En lo que respecta a los sistemas de información propiamente ferroviarios, hay que implantar plenamente en la red ferroviaria europea (al menos en la red básica) el sistema ERTMS¹¹, que garantizará la interoperabilidad de las redes ferroviarias, creando un único estándar a nivel mundial y procurando que las líneas europeas formen una única red y que un tren pueda circular libremente a lo largo de los diferentes países de la Unión Europea.

Por último, es preciso apuntar en este apartado la necesidad de adaptar la legislación, la normativa y los procedimientos entre los diferentes países para facilitar que las diversas composiciones puedan circular sin restricciones desde el RPOE hasta el RPOD establecidos¹².

Infraestructura logística y ferroviaria

En el artículo de este monográfico denominado «Infraestructuras de uso dual para ferrocarril» ya se trató con profundidad la importancia que tiene la infraestructura ferroviaria para conseguir el objetivo de desplegar una fuerza operativa en un determinado escenario.

El ferrocarril es multimodal por naturaleza, es decir, requiere de terminales específicas para conectarse a otras redes de transporte terrestres, marítimas y aéreas. De esta forma, y con una visión global de la interconexión de las diferentes redes, se obtendrá una acertada configuración de la red de apoyo al movimiento de las distintas LOC¹³ hasta alcanzar el punto final. En consecuencia, se deberán disponer terminales multimodales de mercancías (RRT¹⁴) planificadas a caballo entre los corredores de movilidad para conseguir depósitos de las diferentes clases de abastecimiento o tener instalaciones para la recuperación de personal o medios. De esta forma, se garantizaría un flujo continuo para el sostenimiento del esfuerzo de combate desde TN hasta la JOA correspondiente. Por eso, en el caso de España, tiene especial importancia que estas RRT estén identificadas y sean capaces de integrarse en la RFIG¹⁵, bien porque ya forman parte de ella, bien porque tienen un acceso autorizado a ella (como es el caso de la estación militar de San Gregorio).

Financiación

De igual forma que en el punto anterior, ya se ha tratado este aspecto en el marco del mecanismo «Conecta Europa» de la Unión Europea.

Asimismo, en relación con la OTAN, se puede acudir al Programa de Inversiones en Seguridad (NSIP)¹⁶ para cofinanciar

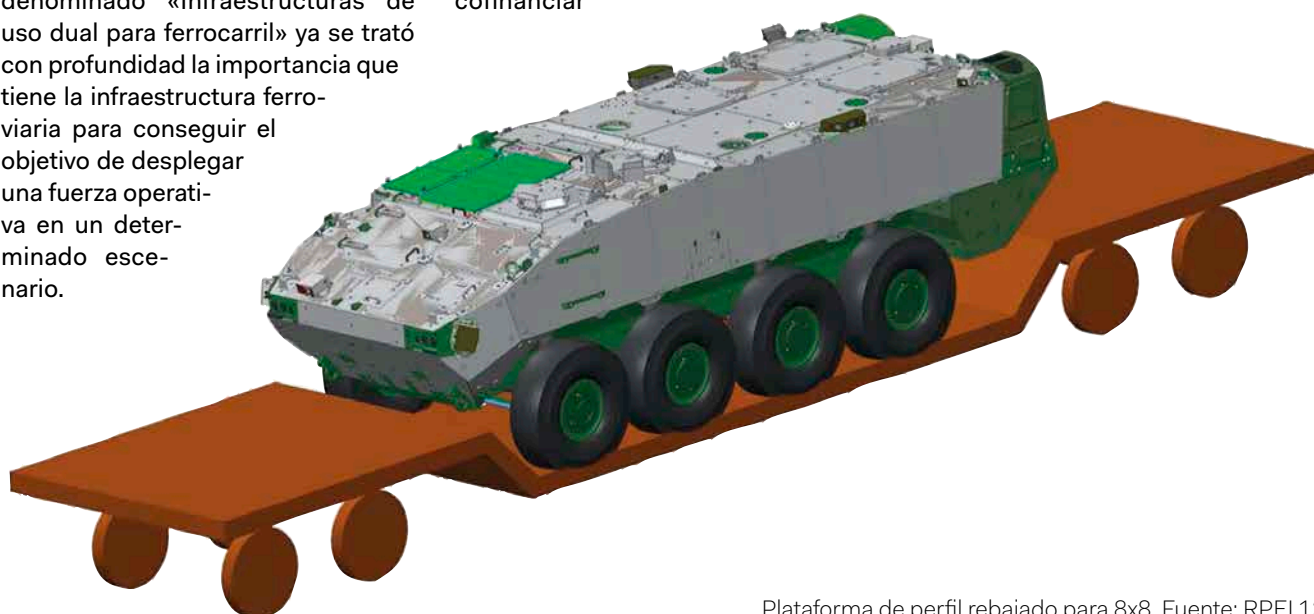
los proyectos pertinentes que no estén cofinanciados por la Comisión Europea, junto con los aliados correspondientes, ya que dichos proyectos de infraestructuras beneficiarían a la OTAN en su conjunto.

Combinando ambas iniciativas y con una visión holística, se podría pensar en invertir en infraestructura ferroviaria, con la correspondiente logística de los nodos multimodales dispuestos en los corredores de movilidad europeos que estén directamente relacionados con el despliegue y sostenimiento de una fuerza operativa concreta en determinados escenarios de interés.

Mejora de las capacidades ferroviarias

Los nuevos materiales que estarán en dotación en la Fuerza 35 necesitarán de material remolcado (vagones plataforma) adecuadamente configurado (en capacidad portante y en dimensiones) para que se puedan transportar desde TN hasta una ZO determinada a través de los corredores de movilidad europeos (TEN-T)¹⁷.

Además, estos vagones-plataforma, como los coches de viajeros (ya que los trenes militares tienen consideración de trenes mixtos de pasajeros y mercancías), deberán disponer de ejes UIC (al menos, la posibilidad de cambiarlos en frontera siempre y cuando no se pueda conformar una composición



Plataforma de perfil rebajado para 8x8. Fuente: RPEI 12

ferroviaria en TN con el mencionado ancho).

Se deberá prestar especial atención a las plataformas para el transporte del vehículo Dragón 8x8 (perfil rebajado) y del Leopardo 2E Plus (lo que significa que, en la actualidad, las plataformas reforzadas para el Leopardo 2E tienen una capacidad portante de 68,9 toneladas).

Asimismo, en el caso de que se optara por vehículos con una MLC superior a 70, también se requerirá la adaptación de los muelles TRANSFER, que proporcionan la capacidad de embarcar y desembarcar sin necesidad de muelle testero.

Como recientemente se está comprobando en la crisis de Ucrania, su red de ferrocarriles es objeto de ataques con fuegos de largo alcance al objeto de cercenar el sostenimiento de las fuerzas en contacto. No se puede ser ajeno a esta circunstancia, ya que en los movimientos por ferrocarril intrateatro (que pudieran considerarse como movimientos tácticos) podrá darse el caso de que las fuerzas en oposición intenten dañar la infraestructura ferroviaria, bien con los mencionados fuegos de largo alcance, bien mediante acciones de sabotaje. En estos casos, el restablecimiento de la vía férrea cobra especial relevancia al afectar significativamente al flujo de personal y los medios necesarios para el combate o el apoyo a la población civil. Se deberá disponer, por tanto, de una capacidad suficiente que, en estrecha colaboración con las concesionarias civiles, pueda atender a la rehabilitación de las comunicaciones ferroviarias.

Protección

La Fuerza 35 deberá ser capaz de operar y sincronizar operaciones simultáneas multidominio. Por ello, el ferrocarril tendrá que desarrollar sus cometidos en estos dominios. Aunque el dominio físico es el natural para este medio de proyección de fuerzas, no debe ser ajeno a los otros dos: el virtual y el cognitivo.

Los sistemas de mando y control de gestión de los ferrocarriles (ERTMS,

entre otros) pueden ser objeto de ciberataques focalizados en los puntos críticos de la red (*choke points* o puntos de estrangulamiento), que ralentizan o inmovilizan el transcurrir ordenado de las diferentes composiciones ferroviarias.

Se deberá, asimismo, abordar el dominio cognitivo realizando una campaña de información sobre la población civil de los países por donde se moverán los recursos. No debe olvidarse que las infraestructuras ferroviarias y la explotación de los ferrocarriles están, en su mayoría, en manos privadas, por lo que sus trabajadores tienen que estar concienciados de que la operación militar que se esté realizando es afín a sus intereses como país. Es paradigmático el caso de los ferroviarios bielorrusos, que, supuestamente, han interferido en el despliegue de las fuerzas de la Federación Rusa a través de su país con destino a Ucrania.

Ejercicios

La preparación de las capacidades militares no debe ceñirse al ámbito táctico o a las unidades de combate y apoyo al combate. La planificación y ejecución de ejercicios específicos de despliegue debe incluirse en el programa de ejercicios nacionales o de la OTAN y la Unión Europea, más aún cuando los organismos civiles tienen un papel importante en lo que a la proyección por ferrocarril se refiere.

Por ello, en el ámbito nacional, el planeamiento de dichos ejercicios incluye, como parte de su realización, la ejecución de la subfase IIIA, «generación de fuerzas», considerando la programación de los transportes por FF. CC. como parte del despliegue en una determinada ZO. En el ámbito multinacional, y conforme a la importancia que la movilidad militar está teniendo en la actualidad, se llevan a cabo ejercicios específicos, como el Ex. Turn Out 22 (en el marco del ejercicio *Defender Europe 22*), cuya finalidad es el adiestramiento de las capacidades de las unidades de ferrocarriles de los aliados, fomentando, por ende, su interoperabilidad.

CONCLUSIÓN

La movilidad (y, en concreto, la que procuran los ferrocarriles militares) es un elemento fundamental para que España, con las capacidades militares que tiene, demuestre su fuerza y compromiso con sus aliados, siendo la herramienta de disuasión que se pretende de ella.

No será suficiente con disponer de una fuerza terrestre resolutive, sino que, para que además sea creíble, deberá proyectarse con rapidez a través de todos los países, sin restricciones y con capacidad de desplegarse en varios puntos de forma simultánea o sucesiva a través de una red suficientemente amplia y robusta donde el ferrocarril será, sin duda, la columna vertebral, procurando, asimismo, que el esfuerzo de esta fuerza operativa pueda sostenerse con garantías.

NOTAS

1. RSOM: *reception, staging, onward movement*.
2. GRP: *graduated response plan*.
3. FoF: *follow on forces*.
4. ROM: *railway operations management*.
5. CCMR: *control cell of movement railway*.
6. MCCE: *movement coordination centre Europe*.
7. IST: *inland surface transport*.
8. LOA: *letter of assist*.
9. SEOS/ATARES: *surface exchange of services / air transport and air refuelling exchange of services*.
10. Ancho UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles): 1,435 metros.
11. ERTMS: *European rail traffic management system*.
12. RPOE/D: *railway point of embarkation / disembarkation*.
13. LOC: *line of communications*.
14. RRT: *rail-road terminal*.
15. RFIG: red ferroviaria de interés general.
16. NSIP: *NATO Security Investment Programme*.
17. TEN-T: *trans-European transport network*.

BIBLIOGRAFÍA

- Documento Fuerza 35. Ejército de Tierra.■

A HISTORY OF THE SPANISH NAVY

Autor: Instituto de Historia y Cultura Naval

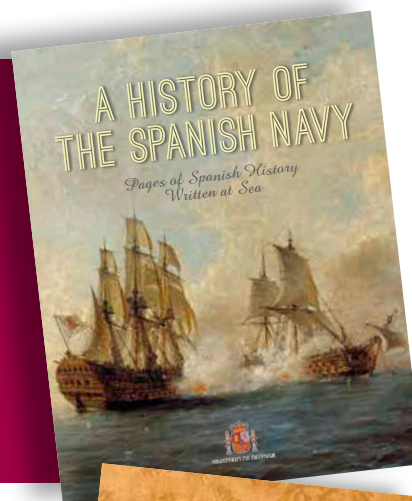
280 páginas

Edición papel: 25,00 €

Edición electrónica (PDF): descarga gratuita

<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

ISBN 978-84-9091-574-5



BANDERAS Y ESTANDARTES DEL MUSEO DEL EJÉRCITO. TOMO II-3, LA INFANTERÍA 1843-1931. CATÁLOGO RAZONADO

Autor: Luis Sorando Muzás

701 páginas

Edición papel: 20,00 €

Edición electrónica (PDF): 5,00 €

<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

ISBN 978-84-9091-621-6



AGRUPACIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA DE MADRID. LA FUERZA DE LA ARMADA EN LA CAPITAL DE ESPAÑA

Autor: Manuel Barrera de Segura

74 páginas

Edición papel: 10,00 €

Edición electrónica (Epub): 5,00 €

<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

ISBN 978-84-9091-653-7



LOS ORÍGENES DEL EJÉRCITO MODERNO EN EL REINO DE CASTILLA, SIGLOS XIV-XV

Autor: Manuel Ángel Martín Vera

411 páginas

Impresión bajo demanda: 25,00 €

Edición electrónica (PDF): 5,00 €

<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

ISBN 978-84-9091-649-0



NOVEDADES EDITORIALES

LA CRISIS POLÍTICA Y ECONÓMICA DE SRI LANKA Y SUS REPERCUSIONES

Alberto P. Moreno
Coronel de Infantería

Sri Lanka, la isla situada al sur de la India considerada la «Perla del Océano Índico» por sus playas, campos de té, y contar con ocho espacios Patrimonio de la Humanidad, va camino de ser un «Estado fallido» tras meses de protesta. Los 22 millones de cingaleses, tamiles y musulmanes que pueblan Sri Lanka soportan una grave crisis económica provocada principalmente por la ineficacia y mala gestión del gobierno, pero también por la corrupción de un sistema en el que varias familias ostentan por turno el poder político, económico y militar. El régimen político de la familia Rajapaksa, iniciado por Mahinda Rajapaksa en 2005, ganó popularidad en 2009 al poner fin a la guerra civil y eliminar a los Tigres de Liberación de Tamil Eelam (LTTE) tras 30 años de conflicto que agotaron la economía del país por el esfuerzo bélico y la retirada de inversores en la industria textil. Una situación agravada por el impulso de Mahinda de abordar grandes proyectos que dispararon la deuda externa¹.

CRISIS ECONÓMICA Y DETERIORO DE LA SITUACIÓN EN SRI LANKA

Al asumir la presidencia en 2019, Gotabaya Rajapaksa decidió recortar impuestos y prohibir el uso de fertilizantes químicos, medidas que provocaron malas cosechas de arroz y té, y unidas a la caída del turismo por la pandemia, aumentaron el precio de los bienes esenciales, a pesar que el gobierno recurrió a reservas extranjeras. Esto provocó manifestaciones que derivaron en violencia y cientos de manifestantes intentaron asaltar la casa de Rajapaksa que tres días después provocaban la renuncia del Gobierno². Las protestas continuaron y el 9 de julio Rajapaksa dimitió tras los enfrentamientos generalizados entre manifestantes y policía, y aunque el primer ministro nombrado en marzo, Ranil Wickremesinghe, también ofreció su renuncia

por recomendación de los líderes de su partido, los manifestantes también incendiaron su casa³.

Así Gotabaya Rajapaksa, cada vez más aislado y desasistido por los jefes militares, el 13 de julio emprendía la huida a Maldivas, y posteriormente a Singapur. Unos hechos que provocaron días después que el Parlamento nombrara presidente a Wickremesinghe, quien declaró el estado de emergencia y será el encargado de estabilizar el país y negociar con el FMI un nuevo plan de rescate que lo libere de la crisis económica que sufre⁴. Con una inflación que supera el 50 %, y una deuda con prestamistas extranjeros de 51 000 millones de dólares -la mitad con vencimiento en 2027- Sri Lanka ya había importado en mayo 3000 millones de dólares más de los que exporta anualmente, lo que acarreó que no pudiese pagar los intereses de su deuda. Y aunque el Banco Mundial acordó prestarles 600 millones de dólares, y el G7 apoyaba sus intentos de reducir su deuda, Sri Lanka tuvo que pedir a Rusia y Qatar el suministro de petróleo a bajo precio. Prueba de la difícil situación del país es que el Coordinador de la ONU en Colombo afirmaba que 22 % de la población necesitaba asistencia alimentaria, y el 9 de junio la ONU pedía 47,2 millones de dólares para asistencia en septiembre⁵. No obstante, Wickremesinghe ha preparado una hoja de ruta de política nacional para los próximos 25 años que apunta a reducir la deuda pública y convertir el país en una economía exportadora, a la vez que pretende un plan de rescate a cuatro años con el FMI que espera negociar en septiembre⁶. Pero para lograr estas metas Wickremesinghe tendrá que aumentar los impuestos y los precios de los servicios públicos, acometer reformas estructurales que hagan la economía más abierta, y conseguir un consenso nacional que permita poner en marcha las reformas que imponga el FMI.

REPERCUSIONES REGIONALES DE LA CRISIS DE SRI LANKA

La delicada situación política y económica de Sri Lanka, junto con la salida de Rajapaksa, hizo que Sri Lanka fuera observada con atención por sus vecinos. China, que ha tenido una larga relación con Sri Lanka, dado que fue uno de los primeros países no comunistas en reconocer a China tras la guerra civil, hizo una apuesta por la familia Rajapaksa y además de proporcionar armas en la lucha contra los tamiles, financió con 7,6 millones de dólares la campaña presidencial de Mahinda Rajapaksa en 2015 y facilitó costosos proyectos como el puerto de Hambantota. Un puerto de importancia estratégica, dada su proximidad a las principales rutas marítimas, que Sri Lanka arrendó 99 años a China en 2017 al no poder pagar la deuda, y ahora es noticia por la presencia de un barco chino de vigilancia electrónica que ha provocado protestas de India y EE. UU.⁷ Además, Beijing se muestra reacio a otorgar una moratoria de la deuda a Sri Lanka por el precedente que sentaría para otros países en situación similar, y la caída del gobierno sirilankes probablemente tendrá implicaciones en la política china para la región⁸.

La delicada situación de Sri Lanka también puede ser una oportunidad para que India pueda competir con China en su apoyo al pueblo sirilankes. En realidad India ya ayudó a Sri Lanka con líneas de crédito, préstamos y



Disturbios en Sri Lanka

subvenciones por valor de entre 3 500 y 4 000 millones de dólares en los seis primeros meses de este año, y la estabilidad de su economía sería una victoria para Narendra Modi, a la vez que podría ayudar a la ambición india de tener un puesto en el Consejo de Seguridad de NN.UU.⁹

Otra de las enseñanzas de la crisis de Sri Lanka es que puede servir de advertencia a otros países del Sur de Asia como Pakistan y Bangladesh que también tienen tendencia a una «democracia familiar». En Pakistán las familias Bhutto, Sharif y Zandaris han gobernado durante la mayor parte de su historia, aunque el primer ministro Imran Khan supuso una interrupción. Por su parte los Sheikh y Zia controlan los dos principales partidos de Bangladés, la Liga Awami y el Partido Nacionalista.

En definitiva, todo parece indicar que Sri Lanka tendrá que adoptar una

posición más neutral en política exterior, lejos de la postura pro china de la familia Rajapaksa, y si sus dirigentes tienen voluntad política y toman decisiones realistas podrán lograr una cierta normalidad económica en dos o tres años que permita al país volver a ser un destino privilegiado del turismo como lo fue antes.

NOTAS

1. Anwar, A. (2022). Family Ties Led to Sri Lanka's Collapse. What Does This Mean for South Asia? *Council on Foreign Relations*. 28th July.
2. Wen, F. (2022). How the Rajapaksa political clan led Sri Lanka to catastrophe. *The Wall Street Journal*. 9th August.
3. Kumar Sing, A. (2022). Sri Lanka Strongman's Follies. *South Asia Intelligence Review*. 11th June.
4. Roy, S. (2022). Sri Lanka Crisis Live News Updates. *The Indian Express*. 20th July.
5. Perera, A. (2022). Sri Lanka: Why is the country in an economic crisis?. *BBC*.
6. Krishan, F. (2022). Sri Lanka leader proposes 25-year plan for crisis-hit nation. *Associated Press*. 3rd August.
7. Gunasecara, S. (2022). Chinese Military Ship Docks in Sri Lanka Despite India's Concerns. *The New York Times*. 16th August.
8. Rowland, M. (2022). China made a failed bet on Sri Lanka's Rajapaksa family. *Center for Governance Studies*. 14th July.
9. Wignajara, G. (2022). India gains on China in crisis-hit Sri Lanka. *Asia Times*. 21st July.



Barco chino Yang Wang

Finalizado el 17 agosto 2022

ENFRENTAMIENTO BREVE PERO INTENSO ENTRE YIHAD ISLÁMICA PALESTINA E ISRAEL EN GAZA

Carlos Echeverría Jesús

Profesor de Relaciones Internacionales de la UNED

El breve enfrentamiento entre Yihad Islámica Palestina (YIP) e Israel en la franja de Gaza, que se ha extendido entre los días 5 y 7 de agosto y ha provocado según fuentes palestinas cuarenta y nueve muertos, ha roto muchos esquemas en relación con choques armados anteriores en dicho escenario, tanto por el actor protagonista como por las circunstancias que han rodeado al mismo.

¿LA QUINTA GUERRA ENTRE ISRAEL Y GRUPOS ARMADOS PALESTINOS EN GAZA?

El enfrentamiento ahora producido no puede calificarse de guerra, ni por el número de víctimas mortales producidos ni por la duración del mismo. Ello distingue a lo ahora ocurrido de las guerras anteriores que Israel ha tenido que librar en escenario tan

convulso y complejo como es la franja de Gaza, de tan solo 360 kilómetros cuadrados y poblado hoy por 2,3 millones de palestinos. Allí se ha enfrentado hasta en cuatro ocasiones con el Movimiento de Resistencia Islámico Palestino (HAMAS), que domina de facto el territorio, desafiando desde 2007 a la Autoridad Nacional Palestina: en 2008, 2012, 2014 y 2021.

Ahora ha sido YIP el actor que ha provocado con su actitud la reacción de Israel. Desde el último enfrentamiento entre HAMAS e Israel, en mayo de 2021, HAMAS ha pasado a mantener un perfil bajo evitando un nuevo enfrentamiento mientras que YIP, dirigido por Ziad Al Najala, ha intensificado no solo sus amenazas sino también su activismo contra Israel¹. Tal dinámica sería la causante de la decisión israelí de lanzar el 5 de agosto dos ataques selectivos

con objetivos en Gaza capital, en los que provocaba la muerte de Tayssir Al Jabari Abu Mahmud, comandante de las Brigadas Al Qods, el brazo armado de YIP². Esos dos ataques provocaban en el momento según fuentes palestinas once muertos y setenta y cinco heridos y llevaban a YIP a lanzar hasta 160 cohetes contra territorio israelí.

Israel bautizaba su ataque como «Operación Amanecer», pedía a HAMAS que se mantuviera al margen, algo que sorprendentemente los islamistas que controlan Gaza hicieron durante todo el proceso, y anunciaba objetivos y duración limitados para alejar la idea de una quinta guerra³. Recordemos que HAMAS y YIP, aunque ambos son herramientas de resistencia frente a Israel, han tenido tensiones e incluso enfrentamientos entre ellos en Gaza, destacándose los producidos en 2007 y en 2013. Este último se produjo cuando HAMAS impidió que YIP lanzara cohetes contra



Ataques aéreos israelíes contra un edificio residencial el día 7 de agosto en la ciudad de Gaza

Israel dado que ello no convenía entonces a sus planes.

Hay que recordar que JIY es actor más antiguo que HAMAS pues nació en 1981 impulsado por el reciente triunfo de la Revolución en Irán y fundado por Fathi Chikaki, disidente de los Hermanos Musulmanes pues se opuso a la línea del jeque Ahmed Yassin, enemigo este último de la OLP y más volcado en islamizar a la sociedad palestina que en combatir a Israel. Luego Yassin endurecería su postura impulsando el surgimiento de HAMAS, agrupando a los Hermanos Musulmanes palestinos bajo tal acrónimo y favoreciendo el uso de la violencia terrorista, tanto contra Israel como contra la propia OLP. Pero entre HAMAS y YIP siempre ha habido diferencias y por ello perduran como dos grupos independientes, tolerando el primero al segundo pero sin brindarle apoyo militar⁴.

La necesidad de contención para evitar el entrar en una larga y costosa guerra –en la de 2014 se perdieron 2300 vidas– estaba pues en los planes iniciales de las autoridades israelíes, pero era no obstante recordado el 7 de agosto por el jefe del Shin Bet, Ronen Bar⁵. A esas alturas de este breve conflicto Israel había conseguido en buena medida sus objetivos, entre los más importantes la eliminación de Tayssir Al Jabari, seguida de la de Khaled Mansour, comandante de la YIP en el sur de la franja⁶. Pero el aviso de Ronen Bar era pertinente dado que entonces nadie podía prever el fin pronto de las hostilidades y porque el número de civiles muertos, asegurado siempre en un escenario intratable como es el de la franja de Gaza, el rincón del mundo con la mayor densidad de población, iba peligrosamente en aumento con treinta y un muertos, seis de ellos niños⁷.

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO ESCENARIO

Aunque YIP es un grupo ligado a Irán los contactos diplomáticos que han llevado a poner fin a los enfrentamientos han tenido como de costumbre como principal protagonista a Egipto, enconado enemigo de Teherán pero hábil negociador entre actores

palestinos⁸. Ello pone de nuevo de manifiesto que Egipto sigue siendo un interlocutor útil para Israel en la gestión de la seguridad en Gaza.

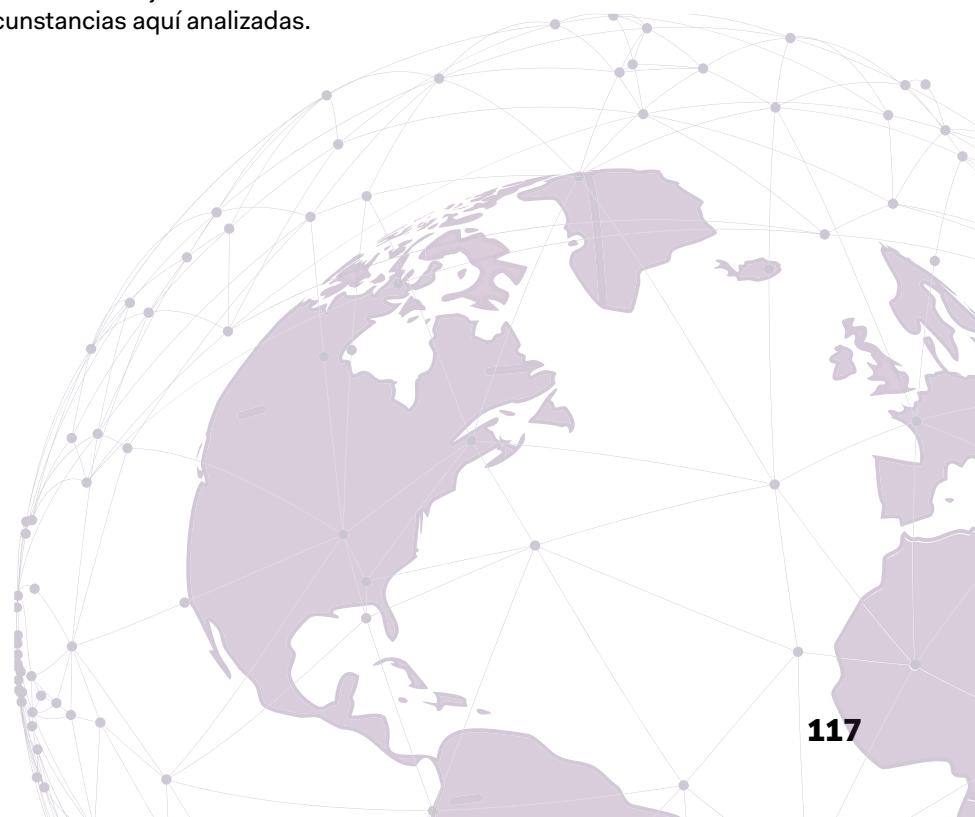
Israel ha conseguido con este breve enfrentamiento un triple objetivo. Ha conseguido debilitar por un tiempo a las Brigadas Al Qods matando a su líder actual, y ello tras haber eliminado en 2019 a su predecesor Abu Atta; ha conseguido confirmar de nuevo la operatividad de su defensa antimisiles «Cúpula de Hierro» que ha mostrado una efectividad del 97 por ciento defendiendo a los israelíes de los cohetes de YIP; y finalmente ha conseguido que su objetivo de que HAMAS se mantuviera al margen y no se implicara en los enfrentamientos se cumpliera también. De hecho ambos actores, Israel y HAMAS, han evitado cuidadosamente cualquier contacto violento sobre un terreno siempre fluido y peligroso.

Mientras tanto la vida sigue y una semana después del fin de este enfrentamiento un autobús era tiroteado en Jerusalén, en las cercanías de la tumba del Rey David, en un atentado que provocaba dos heridos graves y que HAMAS calificaba de «operación heroica»⁹. En el presente año 2022 los atentados en suelo israelí han proliferado incluyendo acciones reivindicadas incluso por el Estado Islámico (EI), e Israel va diseñando sus estrategias tanto preventivas como de respuesta que en agosto han tenido como objetivo al YIP en las circunstancias aquí analizadas.

NOTAS:

1. Bernier, M. (2022): Stéphane Amar: Le Djihad islamique palestinien constitue une réelle menace pour l'Etat d'Israël, FigaroVox, 8 de agosto.
2. A Gaza un regain de tension entre Israel et le Jihad Islamique fait craindre une escalade, Le Monde, 5 de agosto de 2022.
3. Israel traslada su pulso con Irán a Gaza en la operación contra Yihad Islámica, ABC, 6 de agosto de 2022.
4. Filiu, J. (2022): L'isolement des vétérans le l'islamisme palestinien, Le Monde, 14 de agosto.
5. El jefe de la inteligencia nacional israelí habría recomendado el fin de la ofensiva de Gaza, El HuffPost-Europa Press, 7 de agosto de 2022.
6. La Yihad Islámica confirma la muerte de su segundo comandante al sur de la franja de Gaza, ABC, 7 de agosto de 2022.
7. Forey, S. (2022): Gaza: le bilan humain s'alourdit et pas d'accalmie à l'horizon, Libération, 7 de Agosto de 2022.
8. Israel y la Yihad Islámica inician el alto el fuego en Gaza con sirenas de alarma, ABC, 8 de agosto de 2022.
9. Huit blessés dont deux grièvement dans une attaque contre un bus à Jérusalem, Le Monde, 14 de agosto de 2022.

Finalizado el 17 agosto 2022



VLADIMIR SLIPCHENKO Y LAS GUERRAS DE SEXTA GENERACIÓN



Vladimir Slipchenko

Vladimir Slipchenko fue un General de división de las Fuerzas Armadas rusas especialista en guerra electrónica y defensa aérea. Tras finalizar el curso de Estado Mayor en 1988 permaneció como profesor distinguiéndose por su contribución al pensamiento militar ruso. Fue autor de varios libros, siendo publicado en 2004 el último de ellos y el más relevante: *Nueva generación de guerra: guerra remota y sin contacto*. Slipchenko consideraba que el final de la Guerra Fría no significaba el fin de las guerras, sino que marcaba el comienzo de un nuevo tipo de guerra que progresaría en paralelo a la propia evolución de las sociedades industriales hacia sociedades de la información. A este tipo de guerra la denominó de sexta generación o «guerra sin contacto».

Slipchenko articuló su teoría clasificando en generaciones la evolución de la guerra a lo largo de la historia, al igual que hicieron otros autores occidentales. Así, consideraba que había existido una primera generación basada en las armas de filo:

espadas, flechas y lanzas y que duró unos 4.000 años. La segunda generación nacería en los siglos XII y XIII con motivo de la aplicación de la pólvora a la guerra y el nacimiento de los primitivos cañones. En los siglos XVIII y XIX, las armas de ánima rayada darían lugar al comienzo de la tercera generación, que supondría un salto importante al aumentar la precisión y el alcance, permitiendo guerras de mayor escala. La cuarta generación correspondería a los adelantos tecnológicos del siglo XX, como los aviones, los carros de combate o los submarinos. El autor considera que esta generación está presente (a principios de los años 2000) en muchos países.

La quinta generación, la guerra nuclear, merece una reflexión aparte, pues si bien las generaciones anteriores son fruto de una evolución «natural», la capacidad de destrucción de las armas nucleares rompe la relación entre fines políticos a conseguir y medios militares a utilizar.

El autor no cree que la paridad nuclear conseguida entre Estados Unidos y la Unión Soviética siga siendo útil tras el final de la Guerra Fría, pues no ha evitado que la OTAN se expanda hacia el Este o que haya intervenido en los Balcanes. Además, a la carestía que supone el mantenimiento de los arsenales nucleares se une el incremento de la capacidad de destrucción de las nuevas armas convencionales. Todo ello, junto con la consideración que la escalada en un conflicto nuclear es incontrolable, «la incapacidad nuclear», le hace pensar que hay que evolucionar hacia una sexta generación.

De esta manera Slipchenko define el inicio de un nuevo tipo de guerra en la que solo se necesitarán tres objetivos para vencer: derrotar a las Fuerzas Armadas enemigas en su propio territorio, destruir su capacidad económica y cambiar el sistema político. Para ello,

se necesitarán armas de precisión, mejoras en los sistemas de mando y control, en comunicaciones y en inteligencia, así como desarrollar la guerra de la información. Reconoce que estos cambios tardarán en producirse, pues los ejércitos evolucionan tecnológicamente más lentamente que las sociedades a las que pertenecen y considera que esta forma de hacer la guerra podría estar madura en 2030.

Slipchenko considera la Guerra de las Malvinas como la precursora de la guerra sin contacto. El ejemplo que ilustra esta aseveración es el uso de los misiles Exocet por parte de las Fuerzas Armadas argentinas. Al inicio de la guerra, Argentina solo tenía cinco misiles y con ellos fue capaz de hundir o dañar tres barcos británicos. El autor ruso ve en estas acciones el inicio del cambio en el paradigma de la guerra. Posteriormente, en 1991, la Guerra del Golfo, se convirtió en el verdadero prototipo de este tipo de guerra en la que, a través de las armas de largo alcance y precisión, se podía derrotar al enemigo con un empleo mínimo de las fuerzas terrestres.

Una de las conclusiones inmediatas de Slipchenko es que las fuerzas terrestres ya no eran tan necesarias para lograr la victoria e incluso se atrevía a proponer que se convirtieran en una suerte de fuerza de protección de fronteras. Otro de los ejemplos que usó, para argumentar este razonamiento fue un ejercicio de simulación norteamericano en el que se sustituían las fuerzas terrestres de interposición entre dos partes en conflicto, con sensores de inteligencia y armas de precisión de largo alcance.

Sin embargo, el General ruso no se mostraba muy optimista con la capacidad de las Fuerzas Armadas rusas para evolucionar rápidamente hacia la sexta generación. Aun considerando que Rusia disponía de la tecnología suficiente para dar el salto, creía que, debido a su debilidad económica, tendría escasa capacidad de producción en masa y de almacenamiento. Por lo tanto, tardaría años en tener una capacidad equiparable a la de Estados Unidos.

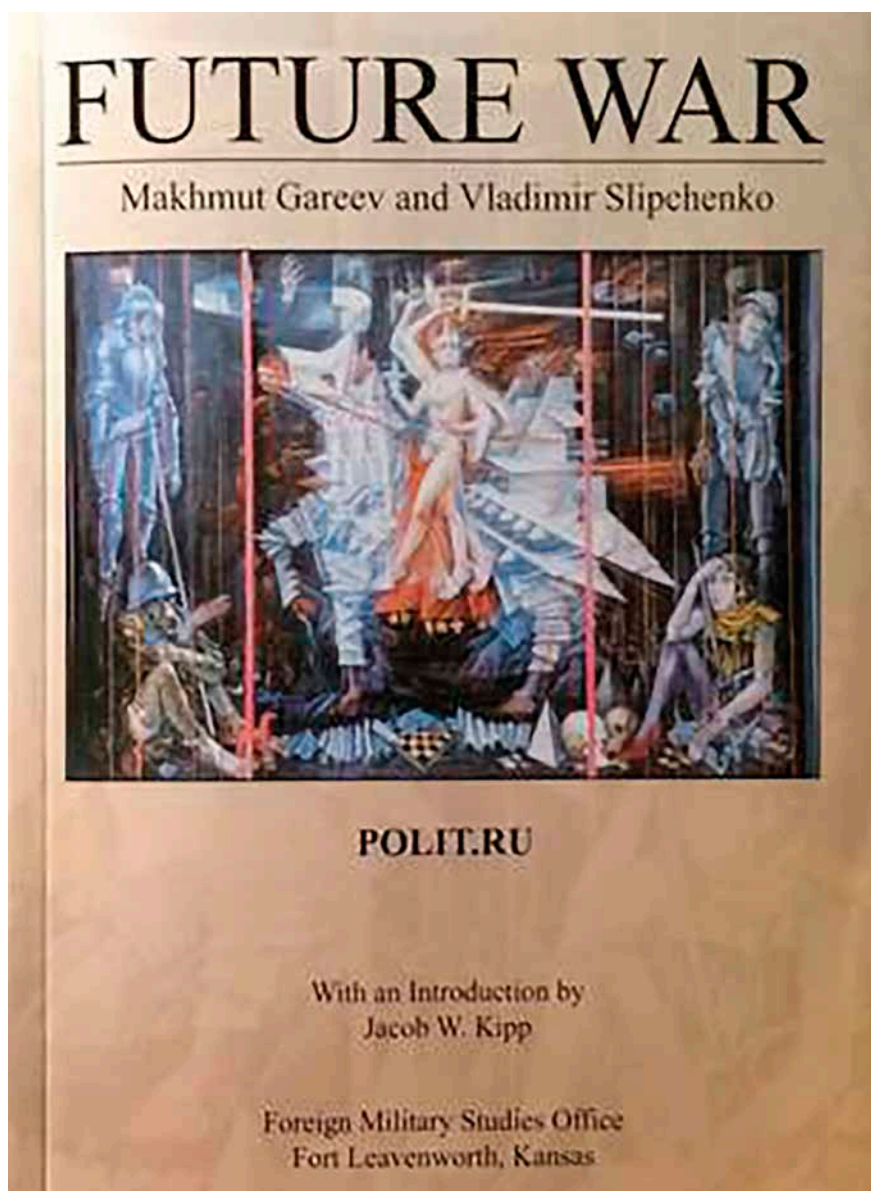
En el año 2005 se publicó el libro Guerra futura que recogía, entre otros

autores, una conferencia de Slipchenko. En ella debatió la necesidad de que Rusia reconociera a China como un aliado y no como un competidor consciente de que Pekín evolucionaba rápidamente hacia la sexta generación. Preguntada su opinión sobre una posible guerra *sin contacto* con Taiwan, contestó que China estaba preparada para ello y que tendría tres posibles líneas de acción. La primera sería una invasión mediante desembarco anfibio que descartaba por completo. La segunda era un ataque nuclear táctico, pues la doctrina china permitía el uso de armas nucleares en territorio propio si fuera necesario, y Taiwan, a los ojos de Pekín lo era. Estas dos primeras opciones serían guerras de cuarta y quinta generación. La tercera línea de acción sería la verdadera guerra *sin contacto*: destrucción

de fuerzas, de la economía y cambio de régimen. Sin embargo, el propio Slipchenko pensaba que no se daría tal guerra dada la enorme interdependencia económica entre ellos y el daño que China se auto-infligiría si destruía la economía taiwanesa.

Vladimir Slipchenko, como otros autores occidentales, quedó impresionado por la actuación norteamericana en la Guerra del Golfo de 1991. Muchos autores sacaron como conclusión inmediata que las fuerzas terrestres habían dejado de ser importantes en la guerra. Sin embargo la posterior invasión de Irak en 2003 o la de Ucrania en 2022 han demostrado que sin el control físico del terreno no hay victoria.

Ángel José Adán García
Coronel de Artillería DEM



Portada del libro «Guerra Futura» de 2005

CINCO ARMAS PARA EL FUTURO

De acuerdo con Kyle Mizokami, en su artículo publicado recientemente en la revista digital *Popular Mechanics*, el conflicto entre Rusia y Ucrania influirá para que aparezcan 5 nuevas armas en cualquier futuro campo de batalla. Y es que el enfrentamiento que vivimos actualmente está elevando el uso de nuevas tecnologías militares como son los drones, los láseres y las armas antirradiación.

Algunos elementos básicos de la guerra, como carros de combate, aviones y obuses, han demostrado ser sorprendentemente vulnerables en el transcurso del conflicto, mientras que la artillería de cohetes, los drones y las armas anticarro han superado la capacidad de aquéllos. Otros, como los láseres aún no han aparecido. Sabido es que la guerra potencia la innovación y empuja a los combatientes a adoptar nuevas tecnologías para permitir nuevas tácticas y estrategias. La experiencia en el campo de batalla discrimina rápidamente lo que funciona y lo que no: lo primero se adopta rápidamente y lo segundo se descarta con igual rapidez. Así pues, lo que veremos más profusamente serán:

- **Láseres defensivos.** La capacidad de derribar cohetes y proyectiles de artillería, montando láseres de defensa aérea en vehículos terrestres, es sólo una cuestión de tiempo. Un ejemplo es el vehículo de combate de infantería Stryker que se está preparando para portar sistemas de defensa láser. Los ataques a zonas pobladas y contra objetivos civiles en la guerra ruso-ucraniana demuestran que las defensas láser también tienen su lugar para proteger objetivos no militares además de los propiamente militares.
- **Armas antirradiación.** Una gran ventaja que Rusia tenía sobre Ucrania, al comienzo de la guerra, estaba en el campo de la guerra electrónica. Ucrania bien se beneficiaría de ser capaz de detectar y atacar los sistemas rusos que emiten fuertes señales electromagnéticas si tuviera la capacidad de interferir radares, GPS y las comunicaciones del

enemigo, además de poder emitir sus propias señales de radio que incluyen radares de defensa aérea y señales inalámbricas. De ahí que misiles antirradiación, capaces de apuntar y luego destruir radares, vehículos de comunicaciones, de interferencias y otros emisores, permitirían dejar a las fuerzas enemigas sordas y ciegas. Ya existen en el arsenal norteamericano los que se lanzan desde aviones (el AARGM lanzado desde un avión de la Marina), pero aún faltan las versiones que operen desde tierra y eso es algo que se podrá ver dentro de pocos años.

- **Artillería de cohetes guiados.** La última estrella del conflicto es el Sistema de Artillería de Cohetes de Alta Movilidad (HIMARS) proporcionado por EE. UU. Es un sistema de lanzamiento de cohetes recargables montado en un chasis de camión mediano. Puede disparar seis cohetes GMLRS guiados y con un alcance de unos 70 kilómetros, lo que le proporciona mayor alcance que la artillería de tubo convencional. Su uso se centra en acciones de interdicción, atacando objetivos rusos de alto valor detrás de las líneas enemigas. Actualmente, no hay armas, al menos en el lado ruso, que puedan derribar cohetes GMLRS. Este éxito de la combinación HIMARS-GMLRS hace pensar que, probablemente, muchos países traten de tenerlos en sus arsenales próximamente.
- **Pequeños drones.** La guerra ruso-ucraniana no es la primera guerra en usar drones cuadricópteros para misiones de vigilancia, pero será la guerra más conocida por ellos. Fabricados a menudo para el mercado civil, han dado a las tropas terrestres ucranianas la capacidad de inspeccionar su entorno y apuntar a las fuerzas enemigas, permitiendo que unidades tan pequeñas como las de nivel Sección eliminen el elemento sorpresa de cualquier fuerza enemiga, particularmente aquellas que operan vehículos blindados. La experiencia ucraniana significa



Vehículo de combate de infantería Stryker

que, entre otros, los ejércitos de la OTAN, el EPL de China, las Fuerzas de Autodefensa de Japón y el Ejército de Corea del Sur los adoptarán para 2030.

- **Internet satelital.** Según el *New York Times*, los helicópteros ucranianos que volaban en misiones peligrosas sobre Mariúpol, no iban cargados con armas anticarro sino con un receptor de Internet satelital SpaceX Starlink. Esto sirvió como salvavidas para las fuerzas militares y civiles atrapadas en la acería sitiada de Azovstal. El receptor, conectado directamente a los satélites, permitía a los usuarios eludir el servicio de telefonía celular e Internet fijo dañado por los combates. Un impulso moral para los civiles y un respaldo para las comunicaciones militares ucranianas. Space X, con sus miles de satélites de retransmisión, ha creado una red menos segura, pero más resistente. Si bien Starlink puede no ser lo suficientemente seguro para manejar comunicaciones militares, es casi seguro que inspirará una versión militar en el futuro. Esa versión combinará la seguridad de los satélites militares existentes con la cobertura Starlink, permitiéndole sobrevivir a la pérdida de docenas de satélites por la acción enemiga.

5 Weapons You'll See on the Battlefield of the Future, Influenced by Russia's War in Ukraine por Kyle Mizokami en www.popularmechanics.com

PAÑO TRANQUILIZADOR

Lo de tranquilizador es porque destruye los agentes nerviosos mortales en cuestión de minutos. Y lo de paño es porque se trata de un tejido para la fabricación de uniformes que puedan descomponer rápidamente sustancias tóxicas, protegiendo a los soldados de las armas químicas. Y es en esto en lo que están trabajando los químicos en colaboración con el Ejército de los EE. UU.

Los científicos de la Universidad Northwestern están bregando en un proyecto artesanal e inusual. Mezclan polvos y líquidos hasta obtener una consistencia similar a la pintura, sumergen muestras de tela de algodón en el líquido y luego dejan secar la tela. A través de este proceso, están creando tejidos que pueden neutralizar rápidamente algunos de los venenos más letales conocidos por la humanidad: los agentes nerviosos.

Los tejidos a los que nos estamos refiriendo son el último desarrollo de un esfuerzo de 10 años con la idea de conseguir uniformes militares que protejan mejor a los usuarios contra las armas químicas. La tela destruye específicamente los agentes nerviosos VX y soman o GD, que es un pariente más tóxico del sarín. Estos químicos interrumpen el sistema nervioso central humano, esencialmente impidiendo que las células del cuerpo se comuniquen entre sí. También pueden matar sin necesidad de ser ingeridos. En 2017, por ejemplo, Kim Jong-nam, hermanastro del dictador coreano

Kim Jong-un, fue asesinado en el aeropuerto de Kuala Lumpur por dos mujeres que, supuestamente, le untaron VX en la cara. Kim murió dentro de las dos horas posteriores a la exposición.

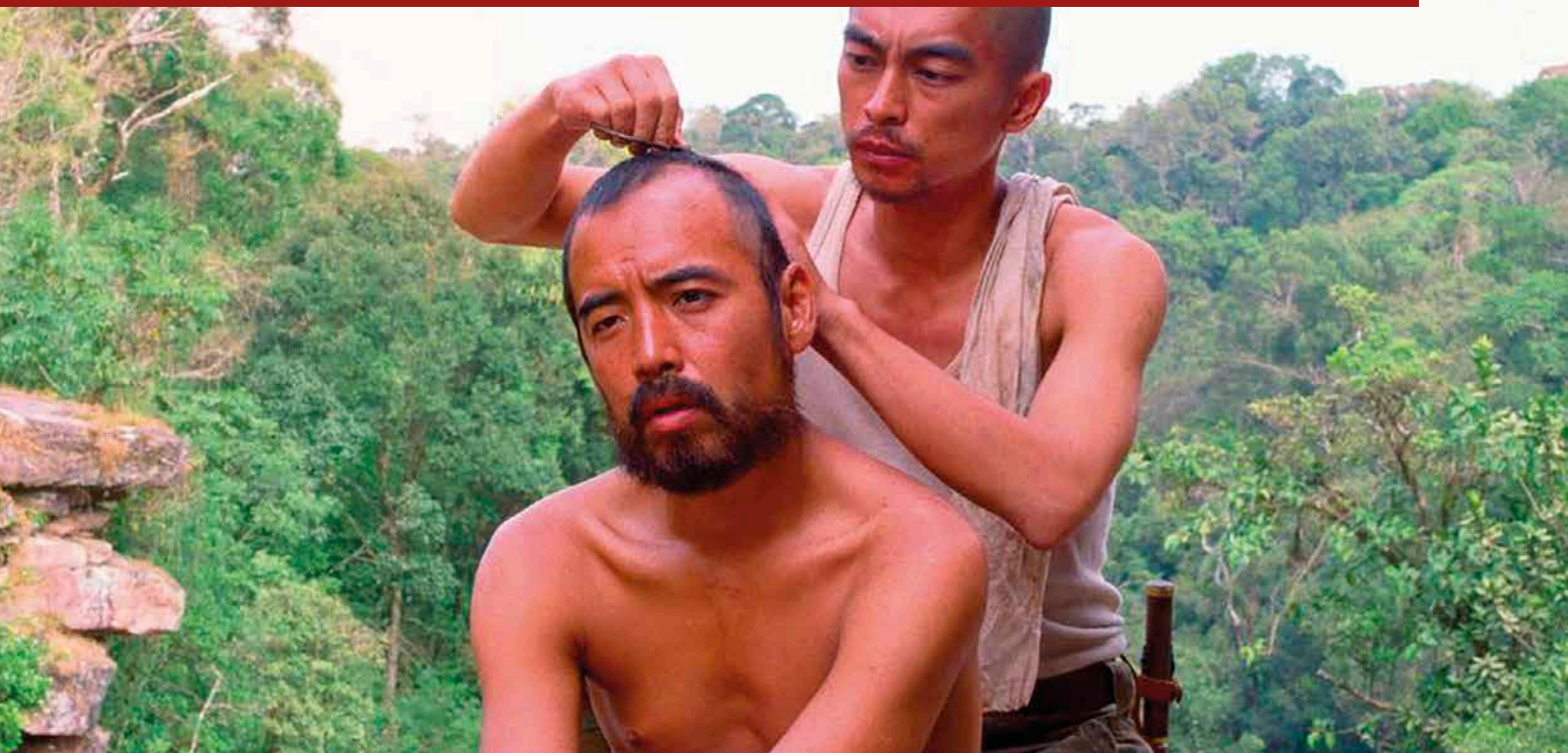
Actualmente, los soldados estadounidenses tienen uniformes que absorben los agentes nerviosos, pero no los destruyen. El objetivo es conseguir un uniforme que pueda hacer ambas cosas. También se está trabajando en telas similares que neutralizan el gas mostaza, arma química que no siendo un agente nervioso puede quemar gravemente la piel, los ojos y las vías respiratorias. Esta tecnología antimostaza se ha incorporado ya en prototipos de máscaras antigás.

La descomposición de los agentes nerviosos se logra por la actuación de determinadas moléculas que recogen agua del aire ambiente y, con ayuda de un catalizador, aceleran el proceso de degradación. Por tanto, siempre que la tela se use en un lugar donde el nivel de humedad sea de al menos un 30 por ciento, puede acumular suficiente agua para descomponer los agentes nerviosos en cuestión de minutos. Las telas se han mostrado eficaces en condiciones realistas, como por ejemplo ensuciándolas con diésel y sudor artificial. Estos contaminantes no redujeron significativamente su rendimiento. De hecho, la tela sudada funcionó mejor que la tela limpia, probablemente debido al exceso de agua.

Proyectos como el de la Universidad de Northwestern han sentado la mayor parte de la base científica necesaria para hacer estos uniformes. Ahora, los investigadores han de profundizar en los diseños, realizar más pruebas y descubrir cómo aumentar la producción. También se ha de comprobar que el tejido funcione como prenda de vestir, es decir, que responda a preguntas como si el revestimiento se desprende o no o si la tela es transpirable o no. Es posible que estos uniformes químicamente sofisticados puedan estar disponibles en pocos años. Lo esperamos.

This Cloth Destroys Deadly Nerve Agents in Minutes por Sophia Chen en www.wired.com

Ricardo Illán Romero
Teniente coronel de Infantería



FICHA TÉCNICA

TÍTULO ORIGINAL

Onoda, 10 000 nuits dans la jungle

DIRECTOR

Arthur Harari

INTÉRPRETES

Endō Yūya,
Tsuda Kanji,
Nakano Taiga,
Matsuura Yūya,
Chiba Tetsuya y
Katō Shinsuke

GUION

Arthur Harari y Vincent Pymiro

MÚSICA

Olivier Marguerit y Enrico Gabrielli

FOTOGRAFÍA

Tom Harari

José Manuel Fernández López
Ejército de Tierra

ONODA: 10.000 NOCHES EN LA JUNGLA

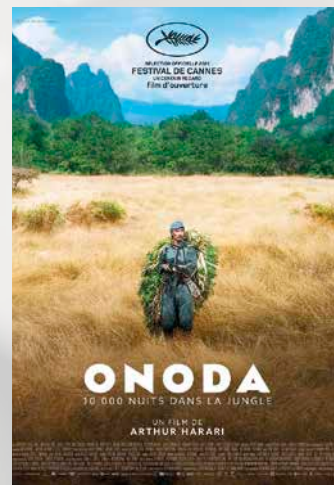
Francia | 2021 | 173 minutos | Color | Cine

La acción se desarrolla a finales de 1944, durante la Segunda Guerra Mundial en el frente del Pacífico, donde Japón está perdiendo la guerra. Por orden del comandante Taniguchi, el joven Hirō Onoda es enviado a una isla de Filipinas justo antes del desembarco estadounidense. Onoda había recibido formación especial para conformar una guerrilla con un pequeño grupo de hombres siguiendo órdenes de no abandonar bajo ningún concepto su misión.

Los pocos soldados que arrastra hasta la selva pronto descubrirán la doctrina desconocida que los unirá a este hombre: la guerra secreta. Para el Imperio de Japón, la guerra está a punto de acabar, pero, para Onoda, la guerra terminará 10.000 noches después. Sin contacto con sus mandos y sin conocer el final de la guerra, Onoda combatirá escondido en la jungla en compañía de tres soldados, dedicándose a quemar cosechas, robar e, incluso, asesinar a los habitantes de la isla.

Onoda fue el último soldado japonés que se rindió en la Segunda Guerra Mundial. Lo hizo en 1974 tras pasar 30 años sobreviviendo en la isla de Lubang. Increíble la historia de este militar japonés, que fue recibido como un héroe en Japón, tras su tardía rendición.

El director, Arthur Harari, ha manifestado sobre esta cinta «lo más complejo fue manejar el tiempo». La película ha sido premiada en el Festival de Cannes.





SIEMPRE HACE BUEN TIEMPO

Estados Unidos | 1955 | 101 minutos | Color | Cine



Esta película está catalogada dentro del género musical y puede parecer inadecuada para figurar en esta sección, pero si nos fijamos en el mensaje que transmite es bastante importante en la conexión de los «mundos» civil y militar. El filme cuenta la historia de tres combatientes norteamericanos que regresan victoriosos de la Segunda Guerra Mundial. Al comienzo contemplamos a los protagonistas marchando bajo el tema *March, March* acompañando la descripción de las campañas y enlazándolas con su llegada a Nueva York.

Estos tres combatientes, antes de despedirse e incorporarse a la vida civil, van a un bar en donde hacen una apuesta con el camarero

para verse dentro de 10 años, concretamente el 11 de octubre de 1955. Diez años después, al reencontrarse descubren que han cambiado: uno es directivo dentro de la naciente televisión, otro tiene una carnicería y el tercero se dedica a amañar combates de boxeo. No tienen nada en común, excepto haber sido camaradas. Esta película hace una lectura de lo que conseguía el Ejército de reemplazo al unir a personas de diferente condición.

Pocas películas giran en torno a los efectos que los años causan en los hombres, sobre la fragilidad de los sentimientos humanos que, salvo lazos de unión excepcionales, se consiguen mantener. El ejército es ese lazo de unión. Y este melodrama musical nos habla de ello.

FICHA TÉCNICA

TÍTULO ORIGINAL

It's always fair weather

DIRECTOR

Stanley Donen y Gene Kelly

INTÉRPRETES

Gene Kelly, Cyd Charisse, Dan Dailey, Dolores Gray, Michael Kidd, David Burns, Jay C. Flippen, Hal March y Steve Mitchell

GUION

Betty Comden y Adolph Green

MÚSICA

André Previn

FOTOGRAFÍA

Robert J. Bronner

Comentarios y sugerencias
garycooper.flopez@gmail.com

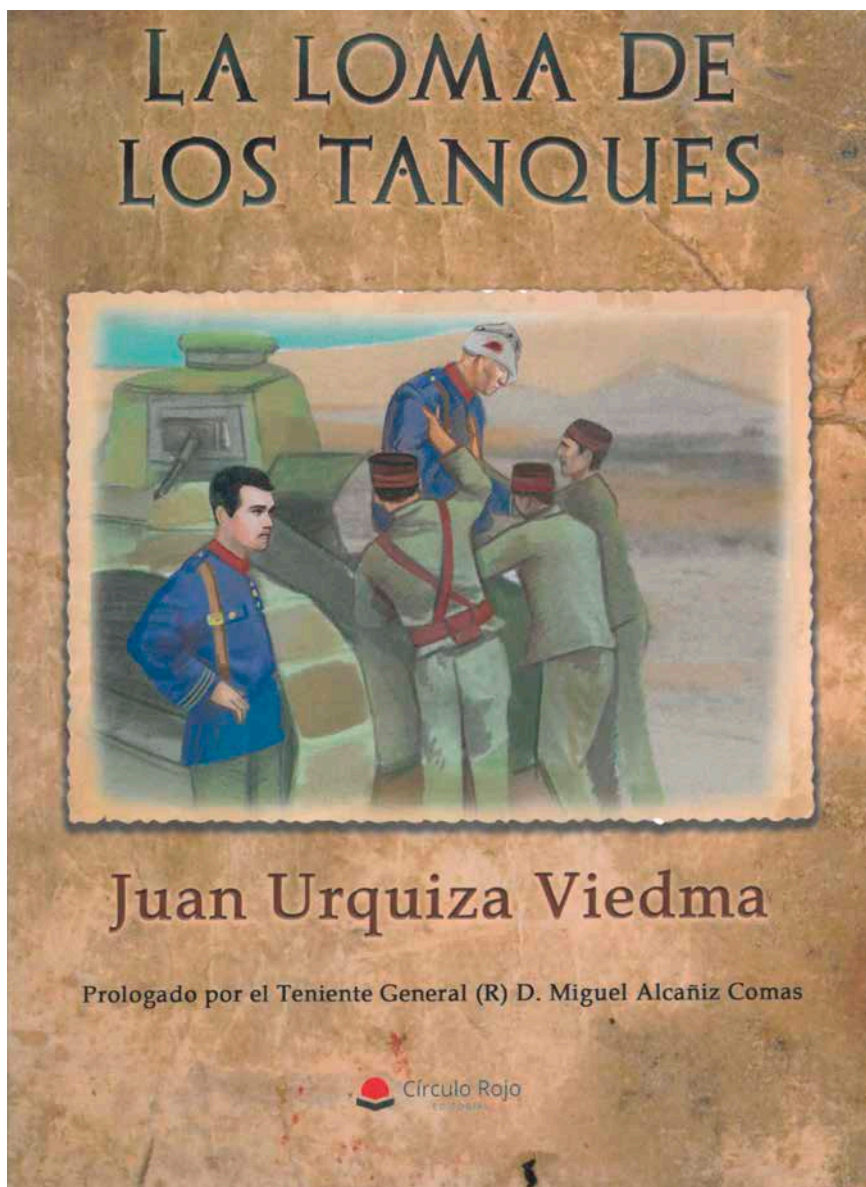
LA LOMA DE LOS TANQUES

Juan Urquiza Viedma | Círculo Rojo | 2022

Pocos meses después del triste verano de 1921 en el que tantos españoles llegaron a perder la vida en el norte de África que aún no han podido ser contabilizados, Francia accedió a vender a España once Renault FT-17: modernos e innovadores carros de asalto que tan buen resultado les habían dado a estos en la parte final de la Gran Guerra.

En marzo de 1922, con los blindados recién llegados, varios oficiales docentes de la Escuela Central de Tiro —sin ninguna experiencia en combate— junto con unos valientes y entregados soldados —como conductores y mecánicos— montaron la primera Compañía de Carros de Asalto de Infantería, que fue enviada a Melilla el mismo día que aparecieron los sargentos que venían a realizar el curso correspondiente. Tuvieron su bautismo de fuego nada más llegar al Rif, sin conocerse absolutamente de nada y sin haberse subido nunca antes a un carro de asalto.

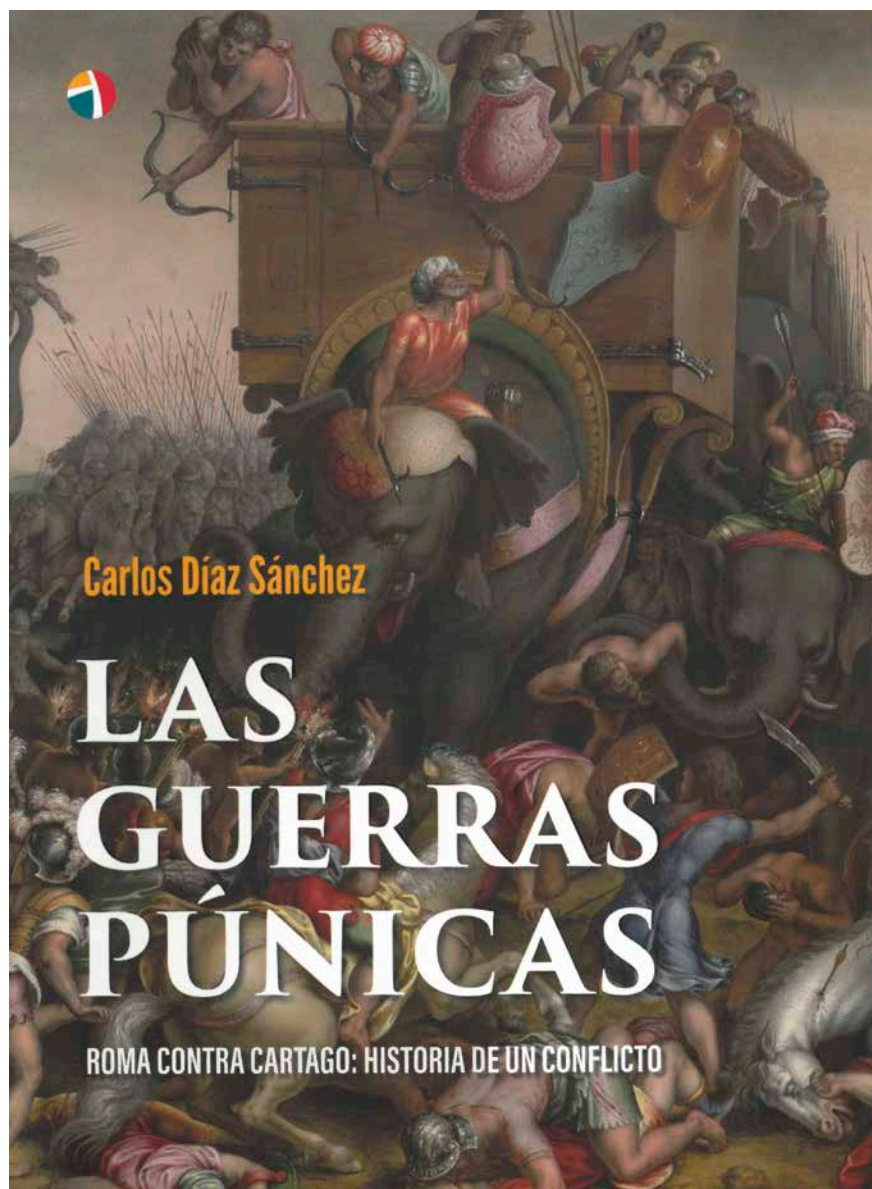
La *loma de los tanques* fue el lugar donde surgió un nuevo espíritu, el *espíritu carrista*, nacido en una guerra que nunca existió y que jamás olvidaremos.



LAS GUERRAS PÚNICAS

ROMA CONTRA CARTAGO: HISTORIA DE UN CONFLICTO

Carlos Díaz Sánchez | Actas | 2022



Año 264 a.C., Cartago y Roma inician hostilidades en la isla de Sicilia: un enfrentamiento que no sabían cuánto iba a durar ni las consecuencias que iba a tener. Desde ese momento, tanto cartaginenses como romanos combatieron en tres guerras que abarcaron algo más de un siglo y que provocaron el final del imperialismo cartaginés y el comienzo de la expansión de la República romana más allá de sus límites naturales (146 a.C.). Esta sucesión de hechos fue primordial en la historia de ambas culturas, sin cuyo desarrollo no podría entenderse cómo Roma se alzó como la principal potencia del Mediterráneo en detrimento de Cartago.

Las Guerras Púnicas. Roma contra Cartago: historia de un conflicto pretende analizar la problemática de sus fuentes, sus antecedentes y el desarrollo de las tres guerras, sus batallas y los problemas políticos y sociales que acontecieron tanto a Cartago como a Roma. A través de sus páginas, el lector encontrará un relato documentado y ameno donde, de forma sencilla, podrá observar cómo se desarrollaron los conflictos, qué ocurrió en los periodos de entreguerras para llegar al siguiente choque, las relaciones diplomáticas entre ambos contendientes, sus ejércitos o los cambios político-sociales que se produjeron.



18

LESSONS FROM AFGHANISTAN

This article briefly discusses the many lessons learned from the conflict in Afghanistan at the strategic, operational and tactical levels. These include, among others, the need for solid strategic leadership, the importance of cross-cultural awareness or sensitivity, the difficulty of stabilization and peace support operations and the frictions inherent in the operational field.

36

THE FINNISH RESERVE: CITIZENS FOR TOTAL DEFENSE

The invasion of Ukraine has brought about a Copernican turn in the European security and defense scenario. One of the most striking changes has taken place in Finland, which, with its application for NATO membership, has put an end to 74 years of neutrality. With 1324 kilometers of border with Russia and five and a half million inhabitants, Finland bases its defense on compulsory military service and a solid reserve system. With the collective memory of the Winter War (1939-40), it is time to find out how its citizens are readying themselves after feeling threatened again from the East.



18

RETOURS D'EXPÉRIENCE DE L'AFGHANISTAN

Cet article analyse de manière synthétique les nombreux enseignements du conflit en Afghanistan aux niveaux stratégique, opérationnel et tactique.

Il s'agit, entre autres, de la nécessité d'un leadership stratégique fort, de l'importance de la prise de conscience ou de la sensibilité interculturelle, de la difficulté des opérations de stabilisation et de soutien de la paix, et des frictions inhérentes à l'environnement opérationnel.

36

LA RÉSERVE FINLANDAISE: DES CITOYENS POUR UNE DÉFENSE TOTALE

L'invasion de l'Ukraine a provoqué un virage copernicien dans le paysage européen de la sécurité et de la défense. L'un des changements les plus frappants s'est produit en Finlande, le pays ayant mis fin à 74 ans de neutralité en demandant son adhésion à l'OTAN. Avec une frontière de 1324 kilomètres avec la Russie et une population de cinq millions et demi d'habitants, la Finlande fonde sa défense sur le service militaire obligatoire et un solide système de réserve. Il est temps de découvrir comment ses citoyens, forts de la mémoire collective de la Guerre d'Hiver (1939-40), se préparent à une nouvelle menace venue de l'Est.



18

LEZIONI DALL'AFGHANISTAN

Dieser Artikel befasst sich oberflächlich mit den zahlreichen gewonnenen Erfahrungen, die aus dem Konflikt in Afghanistan auf strategischer, operativer und taktischer Ebene gezogen wurden. Unter anderem gehören dazu die Notwendigkeit einer soliden strategischen Führung, die Bedeutung eines interkulturellen Bewusstseins und Sensibilität, die Schwierigkeit von Stabilisierungs- und Friedensunterstützungsoperationen und die Reibungen, die im operativen Bereich auftreten.

36

DIE FINNISCHE RESERVE: BÜRGER FÜR DIE TOTALE VERTEIDIGUNG

Die Invasion in die Ukraine hat zu einer kopernikanischen Wende im europäischen Sicherheits- und Verteidigungsszenario geführt. Eine der auffälligsten Veränderungen hat in Finnland stattgefunden, das mit seinem Beitrittsantrag auf NATO-Mitgliedschaft eine 74-jährige Neutralität beendet hat. Mit 1.324 Kilometern Grenze zu Russland und fünfeinhalb Millionen Einwohnern stützt Finnland seine Verteidigung auf die Wehrpflicht und ein solides Reservesystem. Angesichts der kollektiven Erinnerung an den Winterkrieg (1939-40) ist es an der Zeit herauszufinden, wie sich die Bürger auf die erneute Bedrohung aus dem Osten vorbereiten.



18

LEZIONI DALL'AFGHANISTAN

L'articolo analizza in maniera sintetica le numerose lezioni tratte dal conflitto in Afghanistan a livello strategico, operativo e tattico.

Tra queste, la necessità di una forte leadership strategica, l'importanza della consapevolezza o della sensibilità interculturale, la difficoltà delle operazioni di stabilizzazione e di sostegno alla pace e le frizioni insite nell'ambiente operativo.

36

LA RISERVA FINLANDESE: CITTADINI PER LA DIFESA TOTALE

L'invasione dell'Ucraina ha determinato una svolta copernicana nel panorama della sicurezza e della difesa europea. Uno dei cambiamenti più eclatanti è avvenuto in Finlandia che, con la richiesta di adesione alla NATO ha posto fine a 74 anni di neutralità. Con un confine di 1.324 chilometri con la Russia e una popolazione di cinque milioni e mezzo di abitanti, la Finlandia basa la sua difesa sul servizio militare obbligatorio e su un sistema forte di riserva. Con la memoria collettiva della Guerra d'Inverno (1939-40), è ora di scoprire come i suoi cittadini si stanno preparando a una nuova minaccia dall'Est.

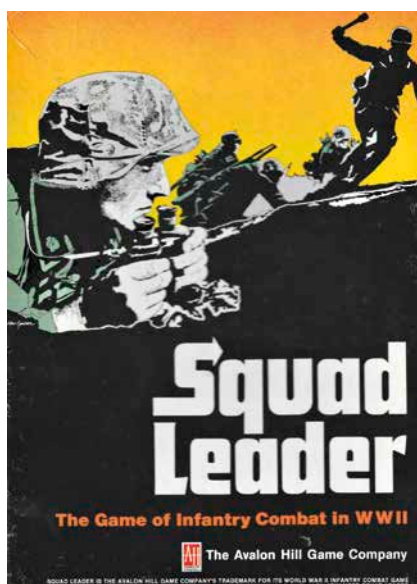
SQUAD LEADER

SÍNTESIS HISTÓRICA

Se reproducen combates de infantería desarrollados durante la Segunda Guerra Mundial. Cada jugador toma decisiones en cada instante que significan la vida o la muerte de sus hombres, y tienen resonancia sobre la victoria o derrota para su ejército.

Se desciende a seleccionar un plan de ataque o de defensa en donde detalles como la cobertura de un seto o el emplazamiento de una ametralladora son vitales.

- Escenario 4: Rusia. Piepsk. El Erizo. Noviembre 1941.
- Escenario 5: Rusia. Minsk. La Colina 621, Julio 1944.
- Escenario 6: Rusia Central. Enero 1943.
- Escenario 7: Bélgica. Ardenas. Diciembre 1944.
- Escenario 8: Alemania. Enero 1945.
- Escenario 9: Francia. Agosto 1944.
- Escenario 10: Alemania. Abril 1945.
- Escenario 11: Alemania. Marzo 1945.
- Escenario 12: Bélgica. Diciembre 1944.



La caja frontal



La caja posterior

EL JUEGO SQUAD LEADER

Es un sistema de juego detallado de dos o más jugadores (con la posibilidad de jugar también en solitario) correspondiente a diversos escenarios dentro de la Segunda Guerra Mundial, principalmente 12, de rigurosa reconstrucción:

- Escenario 1: Rusia. Stalingrado. Contraataques. Octubre 1942.
- Escenario 2: Rusia. Stalingrado. Combate en Ácería. Octubre 1942.
- Escenario 3: Rusia. Stalingrado. Combates en las calles. Octubre 1942.

EL DISEÑO

Fue diseñado por John Hill que lanzó sus primeros juegos de guerra publicados en 1972 e incluían «El Paso de Kasserine» y «Primera Guerra Mundial: Verdun». Al año siguiente publicó «Hue» basado en los combates cerca de la ciudad de Hue en la Guerra de Vietnam y «Overlord» sobre la campaña de Normandía. En 1974 y 1975 publicó dos juegos sobre los conflictos árabe-israelíes (Bar-Lev y Jerusalén) y en 1977 un juego sobre la lucha en Corea. Fue ese mismo año que vendió *Squad Leader* a Avalon Hill.

Durante muchos años trabajó como analista militar para el gobierno de Estados Unidos.

El Juego contiene, básicamente:

- 520 fichas troqueladas por dos caras que representan hombres y armas de ejércitos de Alemania, Rusia y Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial.
- 120 fichas por dos caras que representan fortificaciones y vehículos de combate.
- Un tablero de color con cuatro partes en donde pueden materializarse cientos de configuraciones de terreno de diferentes formas que pueden representar grandes ciudades, pequeños pueblos, abigarrados bosques e incluso las fértiles llanuras de Ucrania.

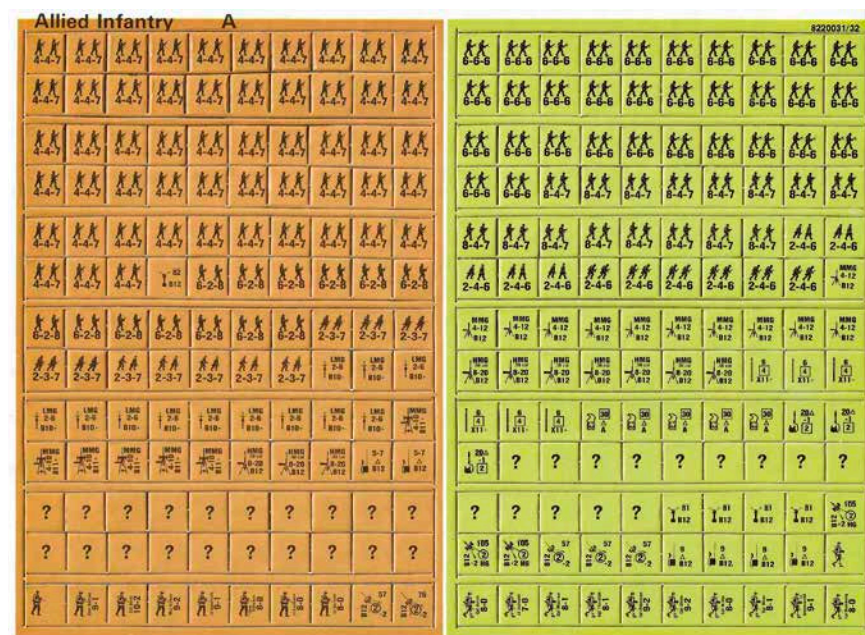
Cada hexágono del tablero de *Squad Leader* representa 40 metros de terreno real con fichas que representan jefes, armas y vehículos de apoyo o tripulaciones de 4 hombres y pelotones de 10 hombres.

Cada turno de juego se divide en 8 fases equivalentes a dos minutos de tiempo real. En este juego es muy importante el conocimiento del terreno.

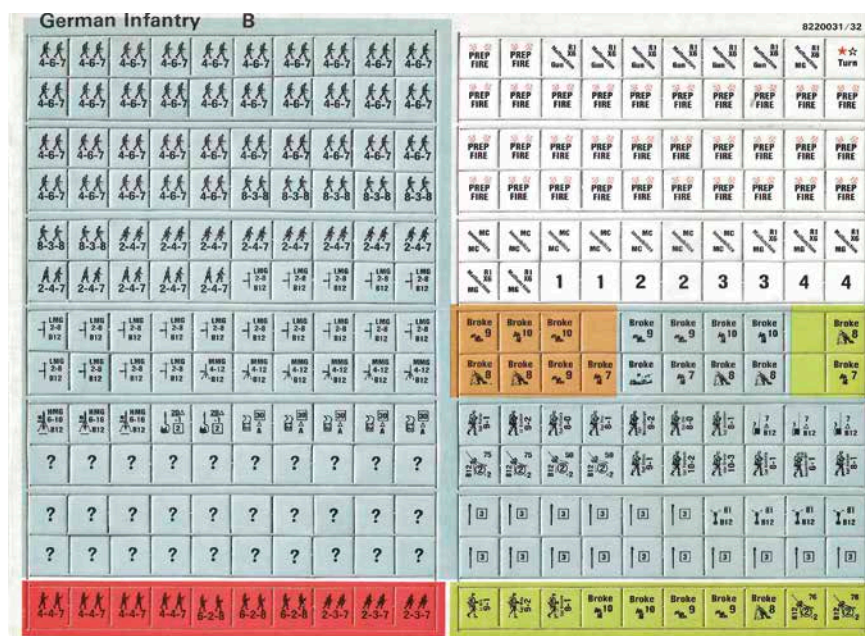
LAS TÁCTICAS

Squad Leader es sistema de juego que se puede utilizar para retratar cualquier acción de infantería de la Segunda Guerra Mundial. Todos los enfrentamientos se encuentran a una escala que va desde un infante hasta un pelotón, representando cada ficha a combatientes de infantería, la dotación de un cañón o un vehículo.

Su innovador sistema hace que se desarrollen reglas innovadoras para la moral, el liderazgo, las ametralladoras, los lanzallamas, las cargas de demolición, el humo, la ubicación oculta, el movimiento a través del alcantarillado, la artillería externa, el contacto por radio, las armas anti-tanque, las acciones nocturnas, las alambradas, las trincheras, las minas, los búnkeres, los escombros, la diferenciación de edificios de varios pisos, las zonas incendiadas, los cruces de los ríos, los cortes de



Ficha de Infantería aliada A



Ficha de Infantería germana B

caminos y carreteras, el empleo de morteros y muchos más aspectos del combate táctico de infantería. Uno de los mejores y mas famosos juegos de guerra.

LA EDICIÓN DEL JUEGO

Título original: SQUAD LEADER.
Diseño: John Hill.
Nacionalidad: Estados Unidos.
Año: 1977.
Idiomas: Inglés.

Duración: Entre 1 a 3 horas.
Número de jugadores: De 1, 2 a 4.
Nivel: Táctico.
Edad: A partir de 13 años.
Editado: Ediciones Avalon Hill.
Tutorial: <https://youtu.be/eYaBjFc-Ko50>
Disponibilidad: Este juego se encuentra disponible para su adquisición en diversas tiendas especializadas y online.
José Manuel Fernández López
Ejército de Tierra

POLICÍA MILITAR. TOMO I, II, III (MI-906)

Aprobada por Resolución 513/06929/22 • BOD. 83

Derogada la PMET: Manual de Instrucción. Policía Militar.

Tomo I, II, III (MI-900) Resolución 513/01344/15 • BOD. 21

Manual de instrucción, que consta de tres tomos, dirigido principalmente al personal con responsabilidad en la instrucción individual del personal que presta sus servicios como policía militar, surge de la necesidad de adaptar los textos a las nuevas exigencias que la normativa legal y los acuerdos internacionales imponen a la actuación de las unidades de policía militar, tanto en territorio nacional como en operaciones en el exterior.

Su objetivo es dotar al instructor de una guía en la que apoyarse para llevar a cabo, con el mayor rendimiento posible, la instrucción encomendada. Pese a lo anterior, será siempre necesaria su iniciativa y buen criterio, bien para adaptar el contenido del manual a las posibilidades reales de instrucción, bien para proponer cuantas mejoras estime necesarias para aumentar su calidad y eficacia. El manual desarrolla, en forma de fichas, una serie de contenidos teóricos, prácticos y metodológicos cuya finalidad es lograr un rendimiento óptimo del tiempo que, necesariamente, las unidades de policía militar han de dedicar a la instrucción individual de sus componentes.

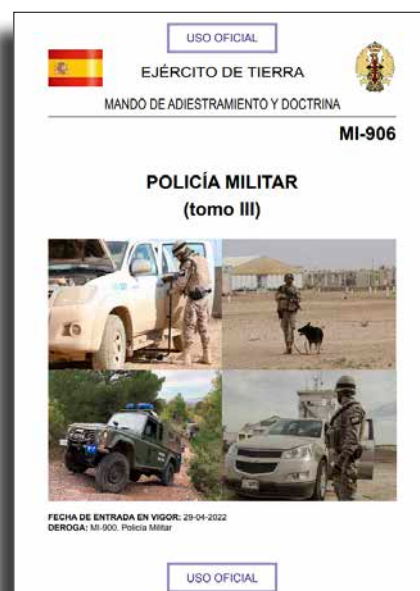
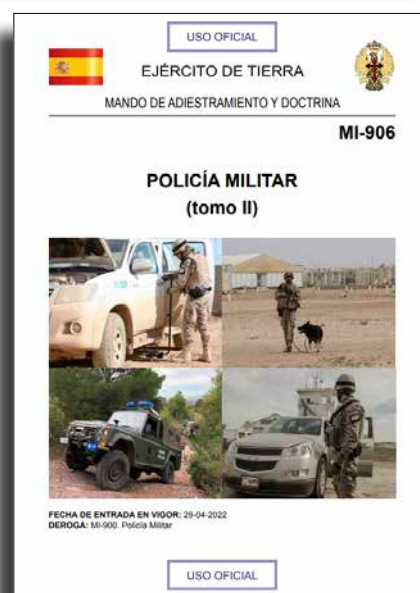
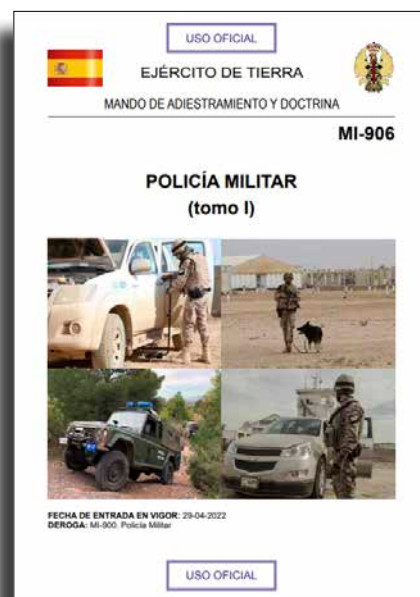
Se inicia el manual con una serie de fichas de teoría que se consideran necesarias para acometer con éxito las tareas que se desarrollan posteriormente. Dichas tareas, a su vez compuestas de acciones elementales, constituyen el soporte metodológico que permitirá, mediante su realización metódica y reiterada, alcanzar los objetivos de instrucción propuestos, incluyendo un apartado de evaluación que facilitará al instructor la comprobación de los objetivos parciales que, sucesivamente, se vayan alcanzando.

Dichos objetivos han de ser considerados como punto de partida para la realización complementaria de otros ejercicios de aplicación, orientados a una misión específica, en los que los conocimientos adquiridos se pongan en práctica en el marco de una unidad tipo sección o patrulla.

Por último, la preocupación constante del instructor por inculcar la meticulosidad en el cuidado y manejo del material y la exactitud en la ejecución de los procedimientos que están contenidos en el presente manual, contribuirá en gran medida a garantizar una eficaz y segura actuación del policía militar.

Esta PMET «Policía Militar (MI-906)» se encuentra disponible en la Biblioteca Virtual del MADOC de la Intranet Defensa. Otras publicaciones relacionadas, también disponibles en la Biblioteca Virtual del MADOC:

- «Compañía de Policía Militar (MA4-801)»
- «Policía Militar (PD4-901)»





Santa Bárbara
500 años con sus artilleros



SANTA BÁRBARA. ÓLEO DE LUCAS CRANACH EL VIEJO (1472 - 1553)
COLECCIÓN WÜRTH (ALEMANIA)



**EJÉRCITO
DE TIERRA**

LA
DE
LOS **FUERZA
VALORES**



REVISTA EJÉRCITO

Establecimiento San Nicolás
Calle del Factor n.º 12 - 4ª planta, 28013 MADRID
Central tfno.: 915160200
Administración y Suscripciones tfno.: 915160485
Redacción y Edición tfno.: 915160483
ejercitorevista@et.mde.es



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

