



Boletín informativo para personal de la Armada

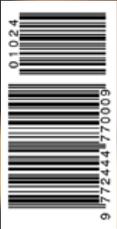
N.º 175
1/2024

EL XCVI CRUCERO DE INSTRUCCIÓN EN PRIMERA PERSONA



© Foto: TN Fernando Castro Gómez

**ENTREVISTA AL JEFE DEL
CENTRO DE INTELIGENCIA
ARTIFICIAL DE LA ARMADA**



**COMPROMISO
CON MELILLA**



MINISTERIO DE DEFENSA



2



9

COMPROMISO DE LA ARMADA CON MELILLA

2

EMOCIÓN, LÁGRIMAS Y MUCHOS RECUERDOS PARA DESPEDIR AL ANTARES

9

GUÍA APOYO TRAYECTORIA PROFESIONAL MTM

17

ENTREVISTA A...

JEFE DEL CENTRO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL DE LA ARMADA

18

EL DESARROLLO PROFESIONAL Y LA CREACIÓN DE LAS ESTRUCTURAS DE ACOMPAÑAMIENTO PARA EL PERSONAL DE MARINERÍA Y TROPA

23

EL REPUNTE DE LA PIRATERÍA EN LA OPERACIÓN «ATALANTA» CONTADO EN PRIMERA PERSONA

35

DESDE EL BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO: EL PLACER DE LA VIDA A CINCO NUDOS

46

ENTREVISTA AL VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN CÍRCULO AVE FÉNIX

53



12



18



27



35

Además nuestras secciones habituales...

EN ESTE NÚMERO...

1

CIENCIA Y TECNOLOGÍA

12

HISTORIA Y CULTURA NAVAL

27

ALPER INFORMA

42

ACTIVIDADES NÁUTICAS

57

¿SABÍAS QUE...?

62

CALADERO FOTOGRÁFICO

65



46



53

sumario



PORTADA:

Guardiamarinas del Juan Sebastián de Elcano subiendo a los palos del buque durante el XCVI Crucero de Instrucción.

Autor: TN Fernando Castro Gómez

CONTRAPORTADA:

Un momento de la exhibición dinámica que tuvo lugar en la playa gijonesa con motivo de la celebración del DIFAS 24

Autor: Marco A. Romero/MDE

EDITA:



Paseo de la Castellana 109
28046 MADRID

Director: CF Andrés Blanco Lorente

Redacción: Trinidad Ambrona García
Verónica Sánchez Moreno

Composición: SUBDIREC (CGA), Ministerio de Defensa

Para colaboraciones remitir a: bip_dotaciones@mde.es

Jefatura de Personal (SUBDIREC)
Cuartel General de la Armada
Montalbán, 2
28071 MADRID (España)

NIPO 083-15-090-1 (edición en línea)

ISSN 2444-7587 (edición en línea)

NIPO 083-15-089-9 (edición impresa)

ISSN 2444-7706 (edición impresa)

Depósito legal M 6648-1970

Este BIP, así como los números anteriores, pueden consultarse en:

PÁGINA WEB ARMADA

INTRANET DE LA ARMADA

CATÁLOGO DE PUBLICACIONES DE DEFENSA

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

CATÁLOGO DE PUBLICACIONES DE LA AGE

<https://cpage.mpr.gob.es>



Aplicación gratuita para la descarga de las revistas de Defensa en dispositivos móviles, disponible en *App Store* y *Google Play*.

Síguenos en:



@armadaesp



@Armada_esp



@armadaesp



@armadamde



@ArmadaMDE



Armada española

en este número...

Queridos lectores:

En los meses transcurridos desde la publicación de nuestro último número, algunos buques de la Armada han sido dados de baja, es el caso del buque hidrográfico *Antares*, el submarino *Tramontana*, el patrullero *Infanta Cristina* o recientemente, y ya con nuestra edición cerrada, el remolcador de altura *Mahón*. Sin embargo, también ha habido alguna nueva incorporación destacada como es la del patrullero *Isla Pinto* que supone una apuesta importante de la Armada por la ciudad de Melilla y los mellillenses. Abordamos este tema con el Comandante Naval de Melilla, CN Eduardo Estrella Suanzes y con el comandante del P-84 *Isla Pinto*, TN Juan A. Chicharro Sánchez-Agustino. Tanto de las bajas, como del compromiso de la Armada con Melilla, damos cumplida cuenta en nuestras páginas de interior.

Otro artículo interesante es el referido a la recientemente aprobada «Estrategia Integral de Desarrollo Profesional» cuyo objetivo es el de dirigir al personal militar y a los reservistas de especial disponibilidad hacia la consecución de sus objetivos, a través de una trayectoria profesional planificada. La sección de Motivación de la SUBDIREC nos explica las diferentes líneas de actuación al respecto.

De máxima actualidad es el tema de la Inteligencia Artificial. Recomendamos la lectura de la entrevista al director del Centro de Inteligencia Artificial de la Armada (CIA2), capitán de fragata Ramón Touza Gil quien nos habla de los proyectos a los que nuestra Institución está haciendo frente pero también de los desafíos que se le vienen por la proa.

Así mismo, en las páginas de este número, encontramos el análisis del capitán de fragata José María de la Puente Mora-Figueroa acerca del repunte de la piratería en la operación «Atalanta» y que, como comandante de la fragata *Victoria*, fue testigo y participe en primera persona.

Y, ¡cómo no! Nuestro «Embajador y Navegante» que siempre ocupa un lugar destacado en el BIP. En esta ocasión, dos guardiamarinas, un marino, un cabo primero, dos brigadas, una alférez de navío y el comandante del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* cuentan en primera persona su XCVI Crucero de Instrucción. Os animamos a leer este estupendo relato de «la vida a cinco nudos».

Y si la Armada va sobrada de algo es de historia, como se puede observar número tras número en nuestra sección de Historia y Cultura Naval. En esta ocasión nos hacemos eco de la celebración del 150 aniversario de la batalla de San Pedro Abanto y de los actos realizados en el Tercio del Sur para conmemorar tan importante efeméride.

Para terminar, queremos recordaros que en nuestras secciones habituales podréis encontrar curiosidades e informaciones sobre deporte, ciencia, normativa y disposiciones de interés.

Os deseamos a todos un ¡feliz verano! y estamos seguros de que a la vuelta tendremos preparado un nuevo número del BIP tan especial como nuestro personal.

BIP

Compromiso de la Armada con Melilla

Desde el pasado mes de enero la Ciudad Autónoma de Melilla cuenta con un patrullero de vigilancia de zona (PVZ), el *P-84 Isla Pinto*, con base permanente en esa ciudad.

Su misión principal será efectuar operaciones de vigilancia permanente y de seguridad marítima en aguas del mar territorial de Melilla y el mar de Alborán, velando por el cumplimiento de las leyes y convenios nacionales e internacionales en el ámbito marítimo.

Estas operaciones (que realizará dentro de la estructura permanente de la Armada o transferido a la estructura operativa de las Fuerzas Armadas) incluyen entre sus cometidos, no sólo la vigilancia y control del tráfico marítimo, sino también la protección del medioambiente, la vigilancia de pesca y la protección del patrimonio arqueológico subacuático, entre otros.

Desde hace tres décadas la Ciudad Autónoma de Melilla no contaba con un patrullero de la Armada con base permanente en dicha ciudad. Este artículo pretende poner de manifiesto el firme compromiso de la Armada con Melilla y los melillenses.

Con este fin nos pusimos en contacto con el Comandante Naval de Melilla, CN Eduardo Estrella Suanzes, y con el co-

mandante del *P-84 Isla Pinto*, TN Juan A. Chicharro Sánchez-Agustino. El primero nos hablará de la presencia de la Armada actualmente en esa parte de España, y el segundo, del nuevo patrullero de la Armada al que los melillenses ya se refieren como «patrullero de Melilla». Tanto a uno como a otro, queremos agradecerles su total disposición para con nuestros lectores.



La Armada y Melilla

Sirva como punto de partida la observación del Comandante Naval de Melilla, «el último patrullero con base permanente en Melilla fue el que se dio de baja en mayo de 1994. Pero ese patrullero tenía casi la mitad de eslora que el *Isla Pinto* y sobre todo una velocidad mucho más baja. Todo ello, limitaba su capacidad de vigilancia en nuestra zona de responsabilidad que, al incluir nuestros peñones e islas, desde Chafarinas hasta el Peñón de Vélez de la Gomera, tiene una extensión de aproximadamente 100 millas». Además, subraya: «con la incorporación del *Isla Pinto* a Melilla el pasado 30



Comandante Naval de Melilla,
CN Eduardo Estrella Suanzes



Comandante del *P-84 Isla Pinto*,
TN Juan A. Chicharro Sánchez-Agustino



Isla Pinto, Menorca

de enero, la Armada ha aumentado su huella en la ciudad».

En la actualidad la presencia de la Armada en Melilla comprende, además del P-84, una Comandancia Naval cuya plantilla está formada por un capitán de navío Comandante, un capitán de corbeta 2º comandante, dos suboficiales, un cabo, dos marineros y tres civiles. Y como nos menciona el CN Estrella, próximamente, esta presencia se va a ver reforzada pues «está previsto que se cubran

las dos vacantes del recién creado Punto de Información Naval de Melilla».

Llegados a este punto, el Comandante Naval, señala que «si bien el personal es nuestro principal activo, las infraestructuras también son importantes. En este sentido, la Armada ha hecho una apuesta importante por esta ciudad. Acabamos de inaugurar una nueva Comandancia Naval en la antigua Estación Marítima

que nos permitirá mejorar la comunicación con la Comunidad Marítima. Y esto no es todo, ya que hay un proyecto conjunto, liderado por la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa, que contempla entre otros, el traslado de la Comandancia Naval a la que será su ubicación definitiva en el Antiguo Banco de España. Este emblemático edificio, situado en la Plaza de España, centro neurálgico de la ciudad, será el escaparate perfecto para poder acercar definitivamente la Armada a los ciudadanos, dar un mayor realce a la labor institucional y facilitar ese nivel de ambición marcado por el AJEMA de llegar a ser un referente de la Acción del Estado en la Mar y de toda la Administración Marítima».

A la pregunta de por qué es importante contar con un patrullero de forma permanente en esa Ciudad Autónoma, responde de forma contundente: «el contar con un patrullero permanentemente en Melilla supone un refuerzo de la vigilancia de nuestras aguas y espacios de soberanía, y con ello de la seguridad de nuestros vecinos melillenses. Tenga en cuenta que, por un lado, Melilla es una ciudad que mira al mar y hay una gran afición a la navegación recreativa y deportiva. Por otro lado, lamentablemente es un potencial destino para la inmigración ilegal. Toda medida que se adopte para reforzar la seguridad marítima, consolida ese concepto de la mar como espacio de libertad». En definitiva, «la presencia permanente de un buque de Estado en esta zona, además de reforzar la seguridad, es un elemento de disuasión que mejora la prevención contra las potenciales actividades ilícitas que pudieran darse en nuestro mar territorial».

La Armada ha hecho una apuesta importante por esta ciudad. La presencia permanente de un buque de Estado en esta zona, además de reforzar la seguridad, es un elemento de disuasión que mejora la prevención contra las potenciales actividades ilícitas que pudieran darse en nuestro mar territorial.

Cambiamos de tercio y pasamos a hablar de la importancia de una cooperación permanente con los diversos organismos de la Administración con competencias en el ámbito marítimo, y



El CN. Estrella con la dotación de la Comandancia Naval de Melilla

en este asunto el comandante naval lo tiene muy claro, «la Armada, no solo es la principal responsable de la vigilancia y conocimiento del entorno marítimo, sino que además, contribuye a la Acción del Estado en la Mar prestando apoyos a otras administraciones, a SASEMAR en tareas de rescate; a cuerpos de Seguridad del Estado en la lucha contra la inmigración ilegal, contrabando; y a otros departamentos ministeriales en tareas de vigilancia de pesca, de investigación científica, protección del patrimonio arqueológico subacuático y de lucha contra la contaminación marina». Y añade, «ahora que tengo un patrullero, para todas las misiones mencionadas antes que son responsabilidad de otros departamentos, estaré siempre dispuesto a dar los apoyos que sean solicitados y coordinados a través del COVAM. Para ello, existen unos procedimientos operativos de colaboración que contemplan perfectamente la forma de realizarlos. Sirva de ejemplo de colaboración, las actuaciones que tuvimos el año pasado con la Guardia Civil que detectó en tres ocasiones artefactos explosivos sin detonar en el lecho marino, y el COVAM activó a la Unidad de Buceo de Cádiz para que se desplazase a Melilla a neutralizarlos (únicamente la Armada tiene capacidad para neutralizar artefactos explosivos submarinos). En este ámbito de las colaboraciones, no me quiero olvidar de mis compañeros del Ejército de Tierra que están permanentemente desplegados en nuestros peñones e islas de soberanía nacional. Mantengo un estrecho contac-

to con la Comandancia General para poder prestar los apoyos sobrevenidos que puedan precisar».

Siguiendo con el tema de la colaboración con el resto de administraciones, el capitán de navío Estrella nos revela con cierto orgullo que «el pasado mes de noviembre organicé una conferencia sobre Seguridad Marítima en el Real Club Marítimo de Melilla, al que invité a los representantes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en Melilla, a representantes de las diferentes administraciones con competencias en la mar y a miembros de organismos privados que realizan actividades en la mar. Esta conferencia tuvo una gran acogida entre los asistentes, a los que interpelé para crear el foro de la Comunidad Marítima de Melilla».

Finalmente, el CN Estrella no quiere despedirse sin subrayar el gran afecto que la sociedad melillense siente hacia sus Fuerzas Armadas, el cual volvió a quedar patente con la extraordinaria acogida que tuvo la llegada del patrullero *Isla Pinto*. «Tenga en cuenta que sus ciudadanos son muy conscientes de que en los innumerables asedios que sufrió la ciudad a lo largo de su historia, fueron los militares los que siempre la defendieron. Asimismo, Melilla en cierto modo es una isla y los buques de la Armada que recalán en su puerto constituyen un importante nexo simbólico de unión con la España peninsular. Por ello, tener permanentemente al que ya denominan patrullero de Melilla supone para ellos un refuerzo de ese nexo».



El TN Juan A. Chicharro Sánchez-Agustino con la dotación del P-84 *Isla Pinto*.

Patrullero de vigilancia de zona (PVZ) *Isla Pinto*

El patrullero de vigilancia de zona (PVZ) *Isla Pinto* está encuadrado en la Fuerza de Acción Marítima y desde el pasado 30 de enero, tiene su puerto base en la Ciudad Autónoma de Melilla.

Como ya anunciamos en nuestro BIP 173, el pasado 21 de junio de 2023, se entregaba a la Armada el P-84. Durante esos primeros meses de vida, hasta su llegada a Melilla, ha tenido una intensa actividad y así nos lo resume su primer comandante, el teniente de navío Juan A. Chicharro Sánchez-Agustino: «nuestras primeras salidas en solitario se llevaron a cabo en las rías próximas a Ferrol, donde permanecimos mes y medio familiarizándonos con el buque. A continuación, iniciamos el tránsito hacia Cartagena, en el que los ojos de la Flota observaban permanentemente y, como consecuencia, se activaron varios buques de la Armada en situación de alerta, por precaución. Éste, como no podía ser de otra manera, lo realizamos sin ningún incidente haciendo paradas en varios puertos de Portugal (Oporto, Cascais/Lisboa, Portimao) y nacionales (Cádiz, Fuengirola-Málaga) hasta llegar a Cartagena, donde nos mantuvimos hasta el mes de diciembre. Una vez finalizada esa etapa de 4 meses de navalización, pudimos afrontar nuestra primera misión operativa por Baleares y costa levantina, recalando en Palma de Mallorca,

Mahón, Barcelona, Burriana y Alicante, y realizando varios fondeos nocturnos en aguas de Ibiza, Menorca, Tarragona y Alicante. Tras ésta, cumplimos nuestro deseado tránsito a Melilla, en el que previamente a la recalada en ésta, atracamos en la Isla de Alborán, lo cual fue una experiencia reseñable. Ya en Melilla, durante nuestra vigilancia en la zona, pudimos visitar las islas Chafarinas y peñones Vélez de la Gomera y Alhucemas». Nos reconoce que la dotación al completo siente una gran satisfacción al pensar que «prácticamente hemos navegado todas las aguas peninsulares, a las que se añaden Baleares y Norte de África, resultando una suma de alrededor 2.330 millas náuticas en tan solo unos meses».

Sin embargo, el teniente de navío Chicharro nos revela que el momento más emotivo de esta primera misión de vigilancia marítima fue el navegar por las aguas que rodean la isla que da nombre al patrullero. «Conseguir la captura del buque con la isla de fondo, e incluso haber pisado junto a mi dotación el suelo de la isla que le da nombre al buque, fue una experiencia inolvidable que le da un valor sentimental que quedará registrado tanto en el historial de la unidad como en las memorias de todos los integrantes de esta primera dotación, sin olvidar la más que positiva expectación de los lugareños al observar al nuevo buque de la Armada que lleva el nombre de una de sus islas». Admite, que era una tarea que tenía en mente, «una de esas tareas imposibles» que creía difícil cumplir una vez que el buque estuviera estabilizado con carácter permanente en su base, Melilla, alejado de las Baleares, por lo que «fue la

sensación de estar cumpliendo una efeméride difícil de realizar si no se hacía en ese momento. Tenía la emoción de haber alcanzado el hito que creía más complicado de los que tenía en mi lista».



Isla Pinto en Alhucemas



Isla Pinto en Vélez de la Gomera

Otro de los hitos que nos confiesa que espera ver cumplido es el recibir la Bandera de Combate «que termine de ligar permanentemente este buque de guerra a la Ciudad Autónoma de Melilla», la cual, nos adelanta, «se ha ofrecido a su donación».

El teniente de navío Chicharro nos habla de su «ilusión desmesurada» por ser el primer comandante del *Isla Pinto*. «Se trata de un buque de la Armada nuevo – el más moderno-, en una base nueva, con mucha historia y que tiene una magnitud estratégica para España y para la Armada. Por lo que, no existen palabras para definir la enorme satisfacción y conciencia que tengo de asumir este reto, máxime, siendo el primero». Reconoce que «la acción del mando, de un buque y su dotación, es el privilegio más grande para un marino, pero que implica una alta responsabilidad por todo lo que conlleva, de liderazgo y compromiso con el deber. Si además, este hecho lo extrapolamos al atractivo escenario que engloba a Melilla y las posesiones españolas en el norte de África, con todas sus vicisitudes geopolíticas, más sabiendo que no ha habido un buque basado aquí en años, creo que solo puedo sacar unas extraordinarias aportaciones. Estoy seguro de que al menos desde la perspectiva subjetiva me va a ofrecer siempre muy buenos recuerdos y lecciones, así como una visión singular de los cometidos en este tipo de



Campana del patrullero *Isla Pinto*

escenario de batalla. Supongo que a la corta y a la larga esta experiencia me podrá servir de mucha ayuda».

El PVZ *Isla Pinto*, moderno y tecnológico, de tamaño más reducido a lo que se acostumbra cuando se habla de un buque de guerra, está lleno de altas capacidades y prestaciones. Además, tiene una considerable velocidad que le capacita para reaccionar rápidamente donde se le necesite.

Con respecto a los cometidos del P-84, su Comandante nos recalca que «son todos aquellos que estén orientados a cumplir con los intereses nacionales, españoles, amparados por el estado de derecho, y que en rasgos muy generales se resumen en proporcionar protección y seguridad marítima, asegurar la legalidad de las actividades en la mar y disuadir e impedir las ilegales, lo que intrínsecamente implica ofrecer mayor libertad; y por supuesto, proteger y controlar nuestra soberanía en estos lares llenos de historia, Melilla y peñones e islas próximos». Y, aunque cree que la mayor parte de estos cometidos se ejecutarán en la mar, no descarta «la capacidad de influir alejados de ésta, es decir, con nuestra mera presencia en la plaza (fuerte de Melilla)».

Para realizar estas funciones, el *Isla Pinto* cuenta con una dotación de diez personas, de diversas especialidades. Un Comandante, con el empleo de teniente de navío; dos suboficiales especializados en Maniobra y Navegación (Contra maestre) y Máquinas; dos cabos primeros, uno especialista en Electricidad y otro en Comunicaciones; y cinco marineros especializados en Maniobra, Operaciones y Sistemas, Hostelería, y Máquinas. Todos ellos grandes profesionales que realizan sus tareas diarias con esfuerzo y sacrificio que además, se sienten muy orgullosos de pertenecer a la dotación de este buque, y de ser los primeros.





Manuel Romero Salvador, es sargento 1º del Cuerpo General de la Armada. Su especialidad es Maniobra y Navegación. Natural de San Fernando (Cádiz), ingresó en la Armada el 6 de mayo del año 2000. Siempre estuvo embarcado en buques de primera línea, en patrulleros y en la Décima Escuadrilla pero, eligió este destino «para ampliar sus conocimientos en otros ámbitos de buques (misiones, operatividad, etc.) y poder desarrollarlos». Y, ¡vaya si lo está cumpliendo! Es el Contra maestre de Cargo, también realiza las funciones de

Segundo Comandante, jefe de Detall, jefe de Derrota y Condestable de Cargo. «Al ser un buque con poco personal tenemos que desarrollar varias funciones».

Sin duda, con su trabajo y conocimientos ayuda a poder realizar mejor las funciones y la operatividad del buque. Su paso por esta unidad le está aportando un gran aprendizaje al estar «ampliando sus conocimientos en su trayectoria y profesión, además de realizar nuevas funciones que antes no conocía» lo cual está convencido le será de gran utilidad en el futuro.

Jose Pedro Cerdera Bueno es marinero, especialista en Operaciones y Sistemas. Natural de Melilla, ingresó en la Armada en el año 2019.

Nos cuenta que en su primer destino estuvo embarcado en el patrullero *Tagomago*, con base en Málaga. Pidió el destino porque al ser natural de la ciudad confiesa que «es un orgullo poder desempeñar mi función como militar en ella» pero también por «la buena experiencia en un barco con dotación reducida, donde cada miembro tiene un papel importante en las misiones a desempeñar».

Aunque sus cometidos en la organización administrativa están relacionados con todo lo concerniente al control, gestión y elaboración de la correspondiente documentación administrativa del barco

(Detall) y de Comandancia, nos subraya que «al ser la dotación reducida, todos hacemos un poco de todo»; también realiza funciones de comunicaciones y cometidos específicos de vigilancia, en la organización operativa, en el puente de gobierno y CIC durante las misiones o patrullas de vigilancia en zona. Así pues, profesionalmente, está teniendo la oportunidad de conocer e incluso realizar labores que normalmente son desempeñadas por empleos superiores.

Considera que «es un trabajo importante, ya que defendemos los intereses de todos los españoles. En una zona como la de Melilla, con particularidades geográficas, como compartir frontera con un país no perteneciente a la OTAN y siendo la puerta de entrada de Europa para el continente

africano, de nosotros depende mantener la soberanía en las aguas territoriales, así como la seguridad en la navegación, la protección del patrimonio arqueológico subacuático y la vigilancia para evitar la ejecución de actividades ilícitas».



Mohamed Boudahou Tahriou. Marino con la especialidad de Maniobra y Navegación es natural de Las Palmas de Gran Canaria. Ingresó en la Armada en el año 2018 y ha estado embarcado en la fragata *Canarias*. Su decisión a la hora de elegir este destino se basó «en la conexión familiar, ya que tengo lazos familiares aquí y mi padre es originario de esta maravillosa ciudad, Melilla».

Su papel en este patrullero de la Armada «abarca diversas funciones esenciales. Primordialmente, velo por la seguridad en la navegación junto con todos mis compañeros y actúo como cronista, registrando eventos como intrusiones de barcos en aguas territoriales, salidas y entradas al mar, y cualquier suceso destacado durante la patrulla. Además, utilizo herramientas informáticas para registrar las interacciones con contactos de interés y verificar la exactitud de datos clave para una posterior evaluación operativa. Tras el avistamiento y análisis de barcos no autorizados o actividades sospechosas, me encargo de realizar la llamada correspondiente al contacto para registrar y evaluar evidencias mediante un cuestionario, y solicitando -si corresponde- con cortesía, pero decididamente, que abandonen las aguas te-

rritoriales conforme ordena la legislación. Asimismo, estoy disponible para cumplir otras órdenes del comandante, como timonel, encargándome del rumbo y la propulsión del barco».

Al igual que sus compañeros destaca que todas las labores «son cruciales, ya que en un barco pequeño con poca dotación, dependemos mutuamente al desempeñar múltiples funciones. La ausencia de uno de nosotros se nota significativamente durante salidas a la mar o maniobras».

Nos revela con sinceridad que «esta unidad me brinda tranquilidad, ya que cuento con un destino fantástico y compañeros excepcionales. Cada día, me levanto con entusiasmo y me siento realizado en este destino que suma tanto a mi experiencia».



Antonio Gabriel Leiva Verdugo es el marinero de Operaciones y Sistemas. Ingresó en la Armada en el año 2019. Natural de Málaga, desde pequeño «sentía una inmensa admiración por las Fuerzas Armadas, ya que mi madre trabaja en una residencia militar».

Su anterior destino era el buque de acción marítima *Rayo* basado en Las Palmas de Gran Canaria, así que «después de desempeñar varias misiones, operaciones, etc., a lo largo de tres años y medio pude solicitar un destino más cercano de mi hogar y así poder estar más cerca de mi familia».

Nos indica que el patrullero *Isla Pinto* «es un buque pequeño pero muy versátil. La idea es que un buque pequeño pueda desempeñar unas funciones parecidas a una unidad de mayor porte pero con menos personal. Por tanto, cada uno de nosotros desempeña como mínimo dos o tres funciones».

Su puesto principal en el buque es ser el artillero pero también se encarga

del armamento a bordo y de su mantenimiento; realiza funciones de maniobra, pertenece al equipo de ataque y desataque del barco; o, incluso, se encarga del uso del Sistema de Video Óptico para la identificación de contactos y análisis simultáneo. Reconoce que «todas estas funciones tienen una gran responsabilidad y suponen un grado de confianza bastante alto por lo que siento que mi labor en el barco está siendo valorada».

Cree que «los barcos pequeños tienden a ser infravalorados, en cambio yo veo que son donde más se aprende y donde puedes comprobar que tu labor está siendo muy útil, ya que al realizar las tareas tú sólo ves que el trabajo está dando sus frutos; mientras que en barcos más grandes, las tareas están más especializadas y divididas y no puedes ver el resultado total».

«Esta experiencia me está siendo de gran ayuda para mis estudios. Estoy aprendiendo un montón de



conocimientos marítimos que me servirán a largo plazo.

Desde Derecho Marítimo, a las distintas formas de apagar un incendio y los métodos de extinción, son claros ejemplos de conocimientos adquiridos con los que trabajo diariamente. También he podido disfrutar viendo otras ciudades de España y tratar con las personas de esos lugares, lo que hace que tenga una visión más amplia de cómo es mi país».

Trinidad Ambrona García
Fotos: Comandancia Naval Melilla
Patrullero Isla Pinto



Un trocito de España en África

La Ciudad Autónoma de Melilla está situada en el norte del continente africano, a orillas del mar Mediterráneo. Enclavada en el corazón de la región del Rif, limita por mar con el Mar de Alborán (al este) y con Marruecos por tierra y comprende islas y peñones de soberanía española como: Alhucemas, Peñón de Vélez de la Gomera y Chafarinas.

Cuenta con una larga historia, pues pasó a pertenecer a la Corona de Castilla en 1497.

Ciudad de origen fenicio, Melilla ha sido durante siglos importante puerto comercial y baluarte defensivo del Mediterráneo. Cuenta con una fortaleza, Melilla La Vieja, construida entre los siglos XVI y XVIII, dotada de almacenes, aljibes, baluartes, fosos, fuertes, cuevas, minas, capillas (una de ellas, la única obra religiosa gótica de África) y hospitales, que hacen de ella la más completa de esa orilla del Mediterráneo, aparte de los fuertes exteriores neo medievales, construidos durante el siglo XIX. Además, el patrimonio arquitectónico de Melilla, situado en el Ensanche de Melilla, está considerado como uno de los mejores exponentes del estilo modernista español de principios del siglo XX.

Nexo entre dos continentes, Melilla se caracteriza por una gran fusión cultural. Sus lenguas, gastronomía, templos y arquitectura son fruto de la convivencia entre cristianos, musulmanes y judíos desde el siglo XIX.

Emoción, lágrimas y muchos recuerdos para despedir al *Antares*

El buque hidrográfico ha causado baja en la Armada tras 50 años de servicio. Por ello, miembros de sus dotaciones acudieron a su último adiós en la Estación Naval de Puntales

«Hay datos que hacen de esta baja un caso muy especial. Por sus más de 50 años, por los casi mil hombres y mujeres que han vivido en él parte de su vida, desde aquel lejano 21 de noviembre de 1974, y por el hecho de ser el último de su clase, sobreviviendo al *Cástor*, *Pollux* y *Rigel*, el *Antares* merece un lugar preferente en las páginas de la historia de la Hidrografía española. Su desaparición es el primer paso del proceso de alumbramiento de las nuevas unidades que formarán la futura Flotilla Hidrográfica Costera, gaditanas también. Barcos que sin duda lo superarán en capacidades, pero difícilmente en elegancia y señorío», son las palabras del comandante-director del Instituto Hidrográfico de la Marina, el capitán de navío Salvador Espinosa González-Llanos que, sin duda, resumen a la perfección lo vivido el pasado 16 de febrero en la gaditana Estación Naval de Puntales.



La última dotación del *Antares* baja del buque

LAS FAMILIAS

Abrazos y sonrisas en el muelle entre compañeros que se reencontraron para asistir al acto de baja del buque en el que, durante una parte de sus vidas, estuvo su familia. «Desde el comandante hasta el último marinero, todos compartíamos experiencias, buenas y malas, jugábamos al mus e íbamos a navegar juntos, cogíamos los temporales a la vez y todos compartíamos en familia.

Las nuestras se quedaban en casa pero nosotros éramos también una familia», contaba el capitán de navío José Daniel González-Aller Lacalle, el más antiguo de los excomandantes del buque presentes en la ceremonia, que estuvo al frente del *Antares* entre 1995 y 1997. «Hoy es un día de sentimientos encontrados y recuerdos. Orgullo de todos los que nos han precedido y de los que nos siguieron después, por el desempeño

de este barco y de las personas que han sido parte de sus dotaciones, garantizando la seguridad de la navegación en aguas nacionales en España, que era su misión. Despedimos al *Antares* con la sensación del deber cumplido», expresaba el Comandante Naval de Sevilla.

Orgullo compartido también por las viudas de otros dos excomandantes del *Antares*, Jaime Díaz-Deus Fernández y Enrique Vela-Hidalgo Contreras. Maribel, esposa del primero, rememorando cuándo acudía a este mismo muelle a recibir el barco con sus hijas pequeñas y Manuela, esposa del segundo, recordando los años de mando del comandante Vela-Hidalgo, en aquel pasado en el que aún eran novios. Las dos, con lágrimas en los ojos y la pena porque sus maridos no pudiesen compartir este momento, pero con una sonrisa en los labios del orgullo íntimo por su contribución al cumplimiento de la misión del buque hidrográfico.



Antiguos comandantes del *Antares* y viudas

«Orgullo de todos los que nos han precedido y de los que nos siguieron después, por el desempeño de este barco y de las personas que han sido parte de sus dotaciones, garantizando la seguridad de la navegación en aguas nacionales en España, que era su misión. Despedimos al *Antares* con la sensación del deber cumplido», afirmaba el capitán de navío José Daniel González-Aller.

«Cuando mandé este barco su dotación era de unas 44 personas. Para mí era mi familia. Hemos pasado muchos años juntos (porque antes de mandarlo había sido durante tres años segundo comandante), navegaciones y experiencias... Con innumerables momentos, algunos duros, pero me quedo con los bonitos. Sobre todo, ver que la gente está para lo bueno y para lo malo. El *Antares* siempre tendrá un sitio en mi corazón», narra emocionada y con nostalgia la capitán de corbeta Paloma Sevillano Sánchez. Mandó el buque entre julio de 2020 y el mismo mes de 2021. «Estábamos saliendo recientemente del covid, el barco no podía perder operatividad pero, a su vez, también teníamos muchas restricciones que hacían difícil los trabajos en el barco», detallaba. «Para mí fue un reto, no solo por las misiones que tenía el buque, sino porque la moral de la dotación se encontraba mermada, veían que estaban llegando los últimos años de vida del barco y no podíamos salir a navegar lo que queríamos. Y recuerdo ese año como un momento de tener que remar mucho para animar a mi dotación, para que se sintieran valorados, que estaban haciendo un trabajo útil y para que se sintieran un grupo cohesionado. Ese fue el mayor reto que afronté».

Reto conseguido. Como da fe el cabo primero Alfonso Sánchez Maira, el miembro de la dotación del *Antares* más antiguo. Durante los 13 años que ha estado destinado en este barco (en el puente, manejando los equipos o en los botes, levantando la batimetría de la costa), viniendo cada mañana caminando desde su casa al trabajo, ha visto pasar por él 11 comandantes y, todo el tiempo, «éramos una familia». «Nos tirábamos tres meses fuera, cuando no había internet ni WhatsApp», contaba visiblemente emocionado, sin apenas

poder contener las lágrimas. «Cuando íbamos a Galicia y el barco no salía porque hacía mal tiempo, nos íbamos todos a la calle juntos, desde el comandante al último marinero. Me llevo muy buenos recuerdos», narraba. El cabo primero Sánchez Maira ha pasado destinado al Instituto Hidrográfico, echando de menos a «su» *Antares*, pero con la esperanza de ser dotación de los nuevos buques hidrográficos.

Porque la baja del *Antares* ha supuesto también el punto y final para una etapa de la Hidrografía y el inicio de una nueva época. «Esperamos que pronto nos encontremos con las nuevas unidades y podamos seguir disfrutando y realizando el trabajo», declaraba el último comandante de este buque, el teniente de navío Francisco Javier Salazar Martín. «Creo que el futuro de la Hidrografía es prometedor», afirmaba.

MISIÓN CUMPLIDA

Entre los cometidos y misiones que ha desempeñado el BH *Antares* se encuentran la realización de levantamientos hidrográficos, trabajos oceanográficos y exploraciones del relieve submarino, la actualización de derroteros, libros de faros, toma de fotografía de costas y de datos meteorológicos, o la actualización de la información contenida en la cartografía náutica.

El *Antares* ha tenido a lo largo de su vida la oportunidad de participar en operaciones Rapid Environmental Assessment (REA, evaluación ambiental rápida) y ha sido buque colaborador en ejercicios FLOTEX de la Armada, ejercicio anual de nivel avanzado de la Armada destinado a implementar, valorar y evaluar la capacidad de la Fuerza Naval, integrando todo el adiestramiento de las diferentes unidades y Estados Mayores operativos; aparte de ser clave su colaboración con otros organismos e instituciones del Estado como son Salvamento Marítimo o Puertos del Estado.

«Creo que el futuro de la Hidrografía es prometedor», son las palabras del último comandante del *Antares*, el teniente de navío Javier Salazar. Por delante, la construcción de dos buques hidrográficos costeros, un oceanográfico y cinco lanchas.

NUEVOS BUQUES HIDROGRÁFICOS

Ahora la Flotilla Hidrográfica queda compuesta por los buques *Malaspina* y *Tofiño*, ambos radicados en la Base Naval de La Carraca de San Fernando. Durante el año pasado el Gobierno aprobó en el Consejo de Ministros el contrato para la construcción de los nuevos buques hidrográficos. El Ministerio de Defensa encargó al astillero Navantia el diseño y construcción de dos buques hidrográficos costeros (BHC). Este programa forma parte del nuevo ciclo inversor, al objeto de modernizar las capacidades de las Fuerzas Armadas. Las nuevas embarcaciones actualizarán y potenciarán a la Flotilla Hidrográfica responsable de la cartografía náutica oficial del Estado y específica militar.

Los buques serán construidos por Navantia en sus instalaciones en San Fernando. Está prevista también para este año la aprobación de la construcción de un buque hidrográfico oceanográfico y de cinco lanchas hidrográficas. El programa busca renovar los veteranos buques del Instituto Hidrográfico de la Marina, en servicio desde los años 70 del siglo pasado, estando ya al final de su vida operativa.



Entrega de presentes a los antiguos comandantes



Último arriado de bandera en el *Antares*



Momento del discurso del último comandante del buque



ADIÓS CON HONORES PARA EL TRAMONTANA EN CARTAGENA

Un submarino llega y otro se va. Si el último día de noviembre de 2023 la Armada recibía el submarino S-81 *Isaac Peral*, el primero de los cuatro submarinos S-80 de última generación; dos meses y medio más tarde el submarino S-74 *Tramontana* ha dicho adiós. Fue dado de baja el pasado 16 de febrero, en un emotivo acto castrense llevado a cabo en la fosa de la Base de Submarinos del Arsenal de Cartagena, siguiendo los protocolos y tradiciones arraigadas en la Armada. La ceremonia fue presidida por el Almirante Jefe del Arsenal de Cartagena, vicealmirante Pedro Luis de la Puente

García-Ganges, y contó con la presencia de antiguos comandantes y dotaciones del submarino.

El *Tramontana*, perteneciente a la clase Galerna y construido en los astilleros de la Empresa Nacional Bazán en Cartagena, ha servido a la Armada con distinción desde su puesta a flote el 30 de noviembre de 1984. Su madrina en esa ceremonia fue Concepción Villalba Ibáñez, esposa en aquel entonces del Ministro de Defensa Narcís Serra.

Desde su primera inmersión el 5 de julio de 1985, bajo el mando del capitán de corbeta Germán Medina Sánchez, hasta su baja, el *Tramontana* ha navegado un total de 315.144 millas náuticas, con 218.384 millas realizadas en inmersión.

A lo largo de su carrera, la tripulación del *Tramontana* ha llevado a cabo gran variedad de misiones tanto nacionales como internacionales. Destacan sus participaciones en operaciones clave como el lanzamiento de un torpedo de combate durante ejercicios navales en octubre de 2004, que tuvo como resultado el hundimiento de un buque de

superficie, así como su contribución a la resolución de la crisis de la isla de Perejil en 2002.

El submarino también desempeñó un papel crucial en operaciones internacionales, incluida su participación en la operación «Unified Protector» en Libia en 2011, así como en varias operaciones de la OTAN y de la Unión Europea, demostrando su versatilidad y compromiso con la seguridad marítima.

Después de someterse a su cuarta gran carena entre 2014 y 2017, una revisión profunda llevada a cabo por Navantia y empresas auxiliares, el *Tramontana* volvió a estar operativo en mayo de 2017 hasta su baja.

Con su retiro, la Armada despide a una unidad que ha sido fundamental en la misión genérica de disuasión y defensa, así como en numerosas otras tareas relacionadas con la proyección del poder naval y la seguridad marítima. Su legado perdurará como testimonio de su valiosa contribución a la defensa y soberanía de España en el ámbito marítimo.



EL PATRULLERO DE ALTURA INFANTA CRISTINA TAMBIÉN PASA A LA HISTORIA

43 años de servicio a babor y estribor del patrullero de altura (PA) *Infanta Cristina*. Una admirable trayectoria al servicio de la Armada que culminó con el acto de despedida celebrado el pasado 20 de marzo, en el muelle Juan de Borbón (Cartagena), presidido por el Almirante Jefe del Arsenal de Cartagena (ALARCART), Alejandro Cuerda Lorenzo.

Son más de 630.000 millas, 87 puertos diferentes, entre nacionales y extranjeros, y un total de 29 Comandantes los datos que el buque ha logrado a lo largo de su servicio a la Armada.

Como homenaje a los más de 1500 marinos que a lo largo de las más de cuatro décadas que el patrullero *Infanta Cristina* ha servido a España, formaron parte de sus dotaciones, el buque realizó una última navegación de despedida en las primeras semanas del mes de septiembre y en las que se llevaron a cabo diversos actos y ceremonias, embarcaron autoridades y se pudieron realizar las últimas visitas a bordo.

En sus inicios, el *Infanta Cristina*, actuó como corbeta, donde participó en innumerables ejercicios nacionales y varias ocasiones en el Crucero de Instrucción de fin de curso de los caballeros y damas Guardiamarinas. De la misma forma se integró en agrupaciones internacionales de la OTAN, interviniendo activamente en la Guerra del Golfo, como parte de la Fuerza Multinacional de Intercepción del Mar Rojo durante el bloqueo naval impuesto por la ONU. Además, participó en las operaciones de embargo que tuvieron lugar en el Adriático durante el conflicto de la antigua Yugoslavia.

Entre septiembre de 2004 y junio de 2005 se procedió a su transformación como patrullero de altura, cambiando su numeral a P-77. A partir de este momento cooperó en la Operación UNIFIL, ATALANTA, integrado en la EU-NAVFOR para luchar contra la piratería en Somalia, y la misión de Seguridad Cooperativa en el Golfo de Guinea en apoyo a la Acción Exterior del Estado.

Respecto a las misiones nacionales, desde la creación en 2013 del Mando Operativo Marítimo, realizó 44 de seguridad marítima (MSO), en contribución del control de los espacios de soberanía e interés nacional, mejorando el conocimiento del entorno marítimo gracias a sus más de 550 días de mar. Entre sus cometidos, colaboró y apoyó también activamente a otros organismos públicos como SASEMAR, DAVA o Guardia Civil, en el control del tráfico marítimo, búsqueda y rescate de naufragos, vigilancia de pesca y lucha contra el narcotráfico.

Verónica Sánchez Moreno

Llega la Decimocuarta, una nueva Escuadrilla para la Flotilla de Aeronaves de la Armada

Los helicópteros NH-90 que la compondrán vienen a sustituir a los AB-212 de la Tercera Escuadrilla, que desaparece

El despliegue en el Grupo Anfibio Aeronaval Dédalo-24 ha sido el último para la Tercera Escuadrilla y sus AB-212, que han culminado así medio siglo de servicio a la Armada. Algo antes, en el mes de febrero y a bordo de la fragata *Victoria*, cerraban su participación en la operación «Atalanta» de lucha contra la piratería en el océano Índico, donde han estado desplegados durante años.

Entre los cambios que está viviendo la Flotilla de Aeronaves de la Armada se encuentra el nacimiento de la Decimocuarta Escuadrilla. La Resolución del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) de su creación se publicó el pasado día 8 de mayo en el Boletín Oficial de Defensa (BOD). En ella, se detalla que «estando prevista la recepción en la Flotilla de Aeronaves de las primeras unidades del helicóptero NH-90 en el primer semestre de 2025 y la necesidad de comenzar con antelación la formación de sus dotaciones, es conveniente proceder a la creación de la escuadrilla en la que quedarán encuadrados».

Así pues, la Base Naval de Rota se prepara ya para albergar a los nuevos NH-90 que la compondrán. De este modo, el que era el hangar de la Sexta Escuadrilla (dada de baja en el verano de 2023) se derribará y en su lugar se construirá el edificio que será el hangar de la Decimocuarta Escuadrilla de Aeronaves. Los NH-90 vienen a sustituir a los AB-212 de la Tercera, que se dará de baja en julio de 2024.

El centenar de personas que componen la Tercera Escuadrilla serán el núcleo inicial de la Decimocuarta. Será la primera vez que la Armada vuele un helicóptero europeo, el NH-90, en versión de transporte, tras realizar las respectivas pruebas en las instalaciones de Airbus en Albacete. Las primeras siete unidades llegarán a principios de 2025 y la formación inicial correrá a cargo del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire y del Espacio, que ya operan este helicóptero.



Uno de los NH90 del Ejército del Aire y del Espacio. Autor de la foto:Airbus

Proyecto MINOTAURO: El ROA y el INTA contribuyen al conocimiento sobre Marte y la Luna

Un cráter argentino ha sido el elegido para investigar la corteza de los planetas y entender la historia de nuestro Sistema Solar

Argentina. Provincia del Chubut. Cráter Bajo Hondo. Esa ha sido la ubicación de la campaña magnética llevada a cabo por investigadores del Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA), que han contribuido activamente al proyecto MINOTAURO, liderado por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA). El objetivo de dicha investigación es profundizar en el conocimiento de la superficie de Marte y la Luna mediante el estudio magnético de su corteza. Así pues, este proyecto se inscribe dentro del contexto de la exploración espacial, la cual influye significativamente en nuestra percepción del cosmos, considerando a la Tierra como parte de una familia celestial de planetas. Cada uno de estos cuerpos celestes ofrece valiosa información y perspectivas únicas sobre los demás, siendo crucial para entender la historia de nuestro Sistema Solar en su totalidad.

Por eso ha sido el cráter Bajo Hondo el elegido para esta investigación, ya que, con un diámetro de 4,8 kiló-

metros, ofrece un entorno terrestre análogo a Marte y la Luna. Situado en la gigantesca meseta volcánica de Somuncurá, este cráter se caracteriza por su aislamiento y difícil acceso, lo que minimiza las perturbaciones humanas en su entorno. Todo ello lo convierte en el sitio idóneo para desarrollar el proyecto MINOTAURO, cuyo nombre completo es «Instrumentación magnética orientada al estudio de planetas terrestres, aplicación en la caracterización de la superficie de Marte y de rocas lunares en misiones de retorno de muestras» y que propone una comparativa de los planetas a través de la investigación magnética de las características de su corteza.

Durante la campaña, el equipo del INTA y del Servicio de Geomagnetismo del ROA llevó a cabo levantamientos magnéticos a lo largo del cráter según el plan de campaña establecido, realizándose un total de unos 150 kilómetros de medidas. El equipo utilizado, denominado «Titán», consta de dos magnetómetros vectoriales

Fluxgate, una antena GPS, un portátil y una pértiga de fibra de carbono para evitar interferencias en las mediciones magnéticas. Asimismo, se utilizó en los levantamientos un magnetómetro escalar de precesión protónica.

Para eliminar la contribución del campo magnético externo en el cálculo de las anomalías magnéticas, se estableció para toda la campaña, a unos 80 metros del refugio, una estación base de medidas con un magnetómetro vectorial Fluxgate. Además, se hizo una recolección de muestras de rocas para su análisis en el laboratorio con el objetivo de dar respuesta a si Bajo Hondo es un nuevo cráter de impacto de meteorito o una caldera volcánica.

La participación del ROA en el proyecto MINOTAURO demuestra el compromiso de la Armada con la investigación científica, contribuyendo al avance del conocimiento sobre los planetas terrestres y sus características magnéticas.

Vista del cráter durante un perfil realizado con un magnetómetro.



Formación a bordo del buque escuela *Intermares* en su Crucero de Navegación Astronómica



Prácticas a bordo del buque escuela *Intermares*.

Los más de 30 sargentos alumnos realizaron también prácticas de su especialidad

El Buque Escuela de Cooperación Pesquera (BCEP) *Intermares* ha realizado su tercer crucero de navegación astronómica, dedicado a la formación de los alumnos de acceso a la carrera militar con titulación previa. Un viaje de dos semanas de duración que incluyó una escala en el puerto de la Punta Delgada en Azores, y durante el que 33 sargentos alumnos (SSAA) de la especialidad Energía y Propulsión (EPS) de la Escuela de Especialidades Antonio de Escaño se sumergieron en la vida operativa y administrativa del buque, al tiempo que realizaron prácticas de su especialidad y de navegación, incluyendo el posicionamiento por observación de los astros.

Los alumnos participaron en gran variedad de actividades, desde clases teórico-prácticas hasta ejercicios específicos de sus especialidades. Para muchos, fue su primera experiencia viviendo y trabajando a bordo de un

buque de la Armada, adaptándose al régimen de guardias y a la convivencia en las diferentes áreas del buque. Cabe destacar que los alumnos desempeñaron funciones importantes durante la travesía, participando en ejercicios de navegación, comunicaciones y operaciones de combate. Los sargentos alumnos también se integraron en las guardias del servicio de Energía y Propulsión, experimentando las responsabilidades del supervisor de la cámara de control de máquinas.

Los ejercicios a bordo incluyeron actividades conjuntas con la dotación del BCEP *Intermares* en áreas como seguridad interior, control de plataforma, abandono de buque, ejercicio de tiro o lanzamiento de pirotecnia. Además, los alumnos recibieron clases de auxilio sanitario por parte del teniente enfermero del buque.

Instructores especializados se encargaron de tutorizar a los sargentos alumnos, que recibieron clases teóricas sobre navegación astronómica, poniendo en práctica sus conocimientos durante la travesía. Esta tradicional técnica de navegación permite obtener

posiciones precisas utilizando métodos independientes de equipos electrónicos modernos, asegurando así la formación integral de los alumnos de la Armada. Asimismo, tutorizados por un teniente de navío y un brigada, los sargentos alumnos recibieron sus clases teórico-prácticas haciendo uso de las aulas y talleres de formación disponibles a bordo. Por otro lado, también prepararon informes diarios para presentar a la dotación del buque, detallando las actividades realizadas, previstas, condiciones meteorológicas y más.

Durante la escala en Punta Delgada, el Comandante del buque escuela *Intermares*, capitán de corbeta Pablo Francisco Ortega Hernández, fue recibido por el Comandante Naval de las Azores, al que transmitió su agradecimiento por el apoyo recibido. La estancia en Punta Delgada brindó a la dotación y a los alumnos la oportunidad de disfrutar de los paisajes naturales de las Islas Azores, así como de su gastronomía local y lugares de ocio, enriqueciendo su experiencia durante el crucero.

Campañas de actualización cartográfica en Galicia y el Golfo de Cádiz

Durante cuatro meses los buques hidrográficos de la Armada recopilan datos para garantizar la seguridad de la navegación

Actualizar la cartografía náutica oficial y garantizar la seguridad en la navegación en aguas españolas. Son los objetivos de las campañas hidrográficas que, periódicamente, realizan los buques de la Armada destinados a tal fin.

En esta ocasión, el buque hidrográfico *Tofiño* (A-32) está llevando a cabo su campaña de actualización cartográfica en el litoral gallego, centrandó sus esfuerzos en las rías de Ares y Ferrol, así como en los accesos al puerto exterior de A Coruña. Allí permanecerá hasta el mes de julio.

Mientras que, por su parte, el *Malaspina* (A-31) realiza sus tareas en el Golfo de Cádiz. Una de las novedades más destacadas de esta campaña es el despliegue del vehículo autónomo no tripulado *Sonda 01* desde el propio buque hidrográfico.

Los datos recopilados durante estos levantamientos son esenciales para la elaboración de diversas cartas, las cuales formarán parte del «Plan de Producción del Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM) 2023/2024».

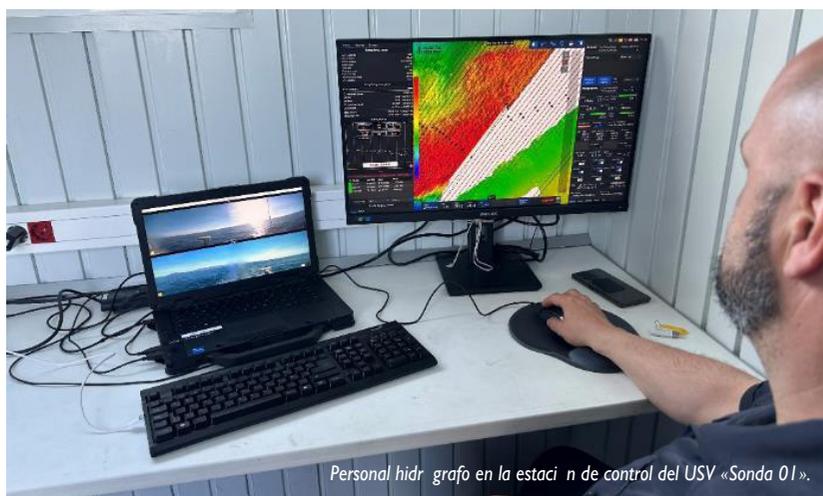
Tras la baja del buque hidrográfico *Antares*, el pasado mes de febrero, la Flotilla Hidrográfica quedó compuesta por el *Tofiño* y el *Malaspina*, ambos con base en La Carraca (San Fernando). Integrados en la Fuerza de Acción Marítima (FAM), tienen como principal misión adquirir datos batimétricos para la elaboración y actualización de la cartografía náutica oficial de España. Dependen directamente del Instituto Hidrográfico de la Marina, que desarrolla una importante función de Estado en materia de Seguridad Marítima al ser el organismo competente en planificar, programar, formar y conservar la cartografía náutica oficial de España, así como representarlo en estas materias en el ámbito internacional.



Vehículo Autónomo de Superficie «Sonda 01» realizando trabajos hidrográficos



Personal del B.H. Malaspina (A-31) desplegando USV «Sonda 01»



Personal hidrográfico en la estación de control del USV «Sonda 01».



El Instituto Hidrográfico de la Marina participa en la Reunión de la Comisión Hidrográfica de la Antártida

Tras el encuentro, que tuvo lugar en Venecia, el IHM ha asumido la producción de dos nuevas cartas náuticas del estrecho de Bransfield y de McFarlane, en las proximidades de las Bases Antárticas Españolas.

La Comisión Hidrográfica de la Antártida pertenece a la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), que engloba a los países de esta región que hayan firmado el Tratado Antártico y realicen investigaciones científicas en la zona (Antártida y Mar del Sur). Y el Instituto Hidrográfico de la Marina, como miembro de esta comisión, estuvo presente en su 19ª reunión, que tuvo lugar en Venecia y a la que acudió como representante del IHM el capitán de fragata José María Bustamante Calabuig, Secretario Técnico y Jefe del Órgano de Apoyo a la Dirección.

Durante la reunión en la ciudad italiana se tomaron decisiones para

poder avanzar en los desafíos regionales relacionados con la coordinación de la Cartografía, asumiendo el IHM dos nuevas cartas en el estrecho de Bransfield y McFarlane, cerca de las Bases Antárticas Españolas. Éstas recogerán información de seguridad marítima, meteorológica y del hielo; la transición a los nuevos estándares de servicios de la familia S-100, S-200, S-400; así como la influencia del cambio climático con la retirada del hielo marino abriendo nuevas rutas marítimas.

La reunión se desarrolló en el Círculo Unificado de Venecia del Ejército italiano, frente al Gran Canal y fue

presidida por el Secretario de la OHI, Mathias Jonas, máxima autoridad de este organismo y auspiciado por el CA Massimiliano Nannini, Director del Instituto Hidrográfico de la Marina italiana. Son miembros de pleno derecho de la Organización Hidrográfica Internacional Alemania, Argentina, Australia, Brasil, Corea, Chile, China, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, India, Italia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Turquía, Uruguay y Venezuela.

Foto de familia de la reunión de la Comisión Hidrográfica de la Antártida.



GUÍA PARA LA ORIENTACIÓN DE LA TRAYECTORIA PROFESIONAL DE LOS MILITARES DE TROPA Y MARINERÍA 2024

«Tu futuro

solo depende de ti»

DIRECCIÓN GENERAL DE RECLUTAMIENTO Y ENSEÑANZA MILITAR



MINISTERIO DE DEFENSA

DESCARGA LA GUÍA [AQUÍ](#)

JEFE DEL CENTRO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL DE LA ARMADA

CF Ramón Touza Gil

La Inteligencia Artificial es la electricidad del siglo XXI. Lo mismo que la electricidad cambió la vida de la humanidad hace ya más de 100 años, la Inteligencia Artificial cambiará nuestra vida en las próximas décadas.
Andrew Ng.



En los últimos tiempos, sin apenas darnos cuenta, la Inteligencia Artificial (IA) se ha ido introduciendo en nuestras vidas con gran éxito, gracias al potencial que supone su uso. No en vano, el auge alcanzado y unas previsiones alentadoras de cara al futuro más inmediato, convierten el empleo de esta tecnología en una de los pilares básicos de transformación digital en cualquier empresa que se precie.

En estos momentos, la Armada está sumida en un profundo proceso de transformación digital y, en su estrategia, ha apostado por el uso y desarrollo de las tecnologías más avanzadas, como es el caso de la IA. En este marco, en el año 2021 se creó el Centro de Inteligencia Artificial de la Armada (CIA2), encuadrado orgánicamente en la Escuela Naval Militar (en Marín) pero con dependencia funcional de la sección de Gestión de la Información y del Conocimiento (GIC) del Estado Mayor de la Armada.

Desde su creación, al frente del CIA2 se encuentra el capitán de fragata Ramón Touza Gil. Máster en Análisis Avanzado de Datos y Construcción de Modelos por la Universidad Complutense de Madrid, máster en Ingeniería de la Decisión por la Universidad Rey Juan Carlos, máster en Inteligencia Artificial por la Universidad Internacional de Valencia y doctor en Tecnologías Industriales por la Universidad Politécnica de Cartagena, nos desvela los entresijos de esta punta de lanza de la Transformación Digital que es la IA. Nos habla de casos de éxito en la Armada, de proyectos en marcha, de retos, en definitiva, de cómo puede ser el futuro trabajo diario del personal de la Armada cuando esta tecnología esté plenamente integrada en toda la organización.

P.- ¿Qué es la Inteligencia Artificial, en qué consiste?

R.- Hay muchas definiciones de Inteligencia Artificial (IA), pero podríamos decir que es un campo que principalmente combina las computa-

doras y los conjuntos de datos para la resolución de problemas. En términos más simples se refiere a las máquinas diseñadas para reproducir las capacidades del cerebro humano mediante la combinación de algoritmos. En otras palabras, la IA permite a las máquinas pensar, aprender, razonar y tomar decisiones de forma similar a como lo haría una persona.

De todas formas, a mí personalmente, cuando hablamos de la IA me gusta citar a Andrew Ng, que definió a la IA como la electricidad del siglo XXI. Lo mismo que la electricidad cambió la vida de la humanidad hace ya más de 100 años, la Inteligencia Artificial cambiará nuestra vida en las próximas décadas.

P.- ¿Por qué y con qué objetivo nace el Centro de Inteligencia Artificial de la Armada (CIA2)? ¿Cuáles son sus funciones?

R.- Una de las palancas más importantes de la Transformación Digital en la que estamos inmersos es la Inteligencia Artificial. El CIA2 nació en el año 2021 para potenciar esta disciplina y principalmente con la responsabilidad de:

- Impulsar y coordinar iniciativas y proyectos relacionados con IA en la Armada.
- Fomentar la investigación y difusión de la IA.
- Establecer relaciones con la industria, centros de investigación y universidades.
- Participar en el desarrollo de la doctrina de IA.
- Probar y validar conceptos sobre IA, e investigar la aplicación de la IA y desarrollar proyectos piloto para su aplicación en la actividad de la Armada.

P.- ¿Con qué personal cuenta el Centro?

R.- En este momento, en el Centro somos tres oficiales, dos suboficiales y dos ingenieras en IA correspondientes a asistencias técnicas externas. Sin embargo, en base a la experiencia adquirida, la tendencia a futuro será dis-

minuir el número de personal militar y aumentar el civil.

Indiscutiblemente, necesitamos personal militar con formación técnica, es decir, que conozca el «negocio Armada», y que además tenga un sólido conocimiento técnico en materia de IA para que pueda trabajar con la industria y el mundo académico. Pero, además, necesitamos una variedad de perfiles especializados, el grueso del conocimiento, tales como ingeniero de *Machine Learning*, arquitecto de soluciones IA, especialista en IA generativa para procesamiento de lenguaje natural, etc. que será necesario contratar del mundo civil.

La tendencia es formar lo que se denomina «Fusión Teams», equipos multidisciplinares que combine militares, civiles y distintos perfiles de IA.

P.- ¿Qué formación ha de tener el personal de la Armada destinado en esta unidad?

R.- Actualmente, los oficiales destinados en el Centro han cursado un título de postgrado o máster en Inteligencia Artificial. En este aspecto, se ha propuesto incluir una nueva rama de Ciencia de Datos/Inteligencia Artificial dentro de las E2T de «Técnicas de Apoyo al Mando».

Por otra parte, los suboficiales se forman, fundamentalmente, en la Escuela de Especialidades Antonio de Escaño, que es nuestro centro de formación en Transformación Digital y que imparte los cursos de *Data Analytics* y de Inteligencia Artificial/*Machine Learning*.

P.- ¿Para qué o en qué podría ser útil el empleo de la IA? Nos podría poner algún ejemplo concreto de éxito para que nuestro personal pueda ver su utilidad.

R.- Se pretende que dentro de la Armada la IA se aplique cómo herramienta de apoyo a la decisión, para aumentar la eficiencia de la organización, cómo potenciador de las capacidades y para reducir las tareas repetitivas.

La IA puede mejorar y agilizar la toma de decisiones al proporcionar análisis y recomendaciones basadas

en grandes volúmenes de datos, en la fusión de la información en tiempo real y en el conocimiento de los expertos. Un campo de aplicación puede ser el conocimiento del entorno marítimo, fusionando imágenes satelitales, AIS y otro tipo de información estructurada y no estructurada.

Por otra parte, la aplicación de la IA nos permitirá un aumento de la productividad o de la efectividad de la organización a todos los niveles. Un ejemplo de ello puede ser la aplicación de la Inteligencia Artificial generativa. Se estima que el 30% del tiempo lo consumimos buscando información y la aplicación de estas técnicas en cuestiones administrativas y de planeamiento nos puede ayudar a mejorar la productividad.

«La aplicación de la IA nos permitirá un aumento de la productividad o de la efectividad de la organización a todos los niveles».

La aplicación de técnicas de IA, puede ser la solución adecuada para incrementar las capacidades operativas actuales de nuestras unidades, permitiendo realizar tareas complejas de forma más precisa, más eficiente y con mayor rapidez. Estamos explorando su aplicación en campos como la guerra electrónica o la detección y clasificación de unidades mediante visión artificial.

Otro de los principales activos en el uso de la IA es la sustitución de la intervención humana en tareas repetitivas potencialmente automatizables, ampliando la disponibilidad y posibilitando la dedicación de las personas a otras tareas de más alta capacitación o de mayor valor añadido.

P.- ¿Qué medidas se están tomando para fomentar iniciativas y propuestas de proyectos de IA?

R.- Actualmente, hay varios canales para que cualquier idea relacionada con la IA pueda llegar a convertirse en un proyecto. Por un lado, está el Canal Innova, a través del cual, cualquier

miembro de la Armada puede remitir su propuesta; también se pueden encaminar a través de los Negociados GIC en la Flota, JEPER, JAL o remitirla directamente al CIA2.

P.- ¿Qué objetivos se esperan conseguir a corto, medio o largo plazo con el uso de la IA?

R.- El marco temporal que nos hemos trazado la implementación de la Inteligencia Artificial en la Armada consta de tres fases, que no serán necesariamente estancas:

- Fase I, es la fase para conseguir una Armada lista para aplicar la IA, y que es donde nos encontramos en este momento. Básicamente pretendemos establecer las medidas de organización, obtención y curación de datos, formar al personal para obtener una masa crítica con conocimientos en IA, iniciar colaboraciones con el mundo empresarial y universitario, divulgar y promover la cultura de la IA en la organización, poner en funcionamiento el Laboratorio de Inteligencia Artificial de la Armada e iniciar el desarrollo de diferentes casos de usos.

Para el CF Touza «es importante en todo este proceso perder el miedo al error. Esta tecnología y en general todo lo relacionado con la Transformación Digital avanza muy rápido, debemos adaptarnos, ser creativos y ser conscientes de que posiblemente fracasaremos en algunas cuestiones, pero sin arriesgarse en la toma de decisiones seguro no podremos avanzar».

- En la Fase II, en aquellas áreas en las que se determine que existe la madurez suficiente, poner en producción diferentes sistemas,

procesos y actividades apoyados mediante técnicas de IA.

- Y finalmente en la Fase III se pretende que la IA sea una tecnología transversal a toda la Armada e impregne todos los procesos, sistemas y actividades. Pasaremos de casos de usos a un enfoque sistémico de la IA en toda la organización.

P.- ¿Con qué límites o barreras se encuentra la IA en la Armada?

R.- En general los principales puntos de fricción que nos encontramos en la Armada no son muy diferentes a los que se tienen en el ámbito civil, que básicamente podría resumir en los tres siguientes:

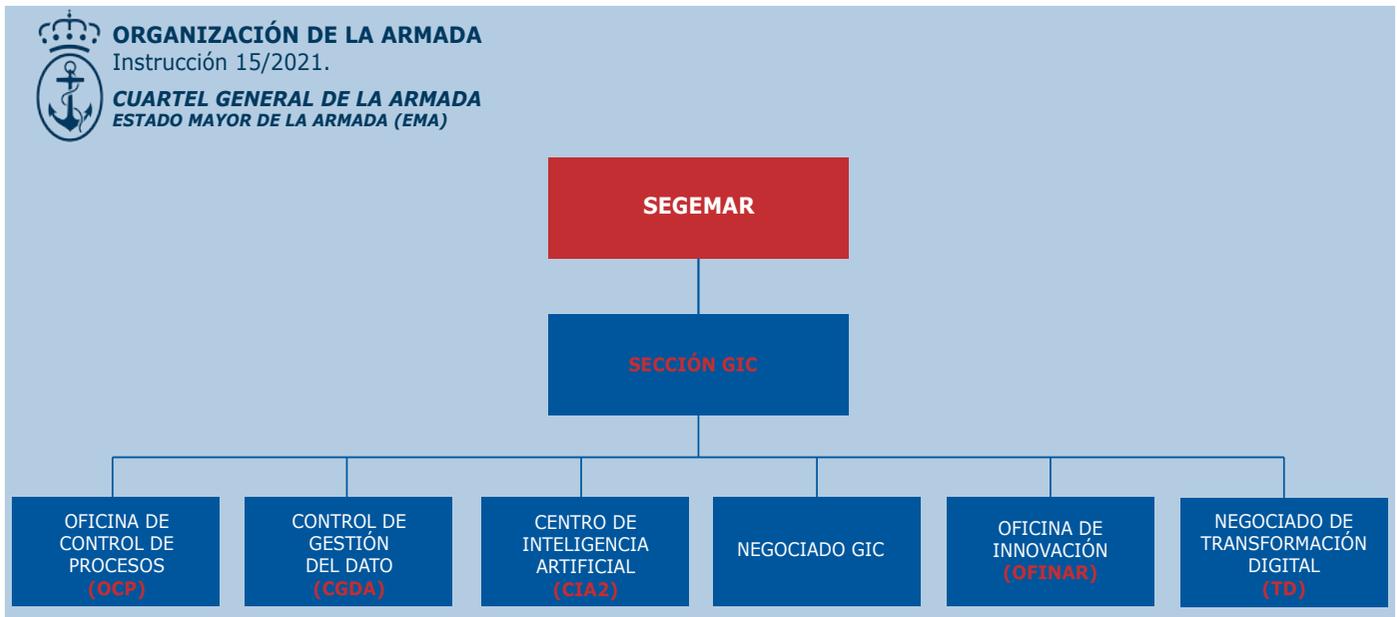
El punto de fricción desde un punto de vista de la organización, principalmente es la falta de talento. Es muy complicado formar al personal en el área de IA, es necesaria una alta permanencia en el destino y por lo tanto aquí la retención juega un papel fundamental. Otro aspecto a destacar es la concienciación y la involucración de toda la organización en el despliegue de la IA en la Armada.

En cuanto a puntos de fricción tecnológicos, el más importante es la necesidad de disponer de datos para entrenar a los modelos. Además, estos datos deben ser de calidad, es decir, deben estar gobernados, sin datos no puede haber IA. Esta es una cuestión de extrema importancia, es esencial concienciar a toda la Armada de que debemos encaminarnos a una organización *data-driven*.

Por último, otro punto de fricción es el financiero. Implementar IA requiere muchos recursos, aunque en este aspecto soy optimista ya que parece que vamos encaminados a unos presupuestos de Defensa expansivos.

P.- ¿Qué actividades o proyectos se encuentran ahora mismo en desarrollo?

R.- A modo de resumen, actualmente en el CIA2, se están abordando los siguientes proyectos relacionados con la IA:



Dentro de la futura herramienta SICAL (Sistema de Control del Alistamiento) y con el apoyo de la Universidad de La Coruña, se está desarrollando un modelo de optimización que permita la generación automática del Plan de Combate de los buques de la Flota.

Estamos colaborando en el proyecto SEDA II (*Satellite data AI*) de la Dirección General de Armamento y Material, del Ministerio de Defensa, para detección e identificación de buques basado en imágenes satelitales.

Bajo el paraguas del protocolo general de actuación firmado con Indra, nuestra intención es empezar a abordar pequeños proyectos (*Quick Wins*) o casos de uso relacionados con la Guerra Electrónica, donde la Inteligencia Artificial pensamos que tiene un gran potencial para mejorar nuestras capacidades, así como la aplicación de visión artificial a los sistemas optrónicos.

En cuanto a IA generativa, se ha empezado con el desarrollo de dos proyectos: ConversIA y ARCA-ng. El primero es para la generación de *chatbots* que permitan facilitar el acceso a la información de manera conversacional de diferentes unidades. Y el segundo, mejorará el acceso a la información de ARCA mediante búsquedas semánticas y elaboración de resúmenes. También se pretende elaborar un modelo para el Estado Mayor de la Armada que, a

partir de cierta documentación, permita generar de forma automática Notas Informativas y Notas de Despacho.

«En el ámbito de la formación pondremos en marcha en el curso 2024/25, en la Escuela Naval Militar, dos simuladores de Realidad Virtual, uno de ellos para adiestramiento del oficial de guardia en el puente y el otro para el aprendizaje de Navegación Astronómica. También, implementaremos un cajón de arena virtual que permita que los alumnos de Infantería de Marina puedan planear sus ejercicios en un entorno inmersivo y que sirva de banco de pruebas para extender este sistema a otras unidades».

También se ha desarrollado e implementado un modelo de IA para la evaluación automática de los ejercicios de los guardiamarinas en el Simulador de Navegación.

P.- ¿En qué consiste el nuevo Laboratorio de Inteligencia Artificial de la Armada y qué va a suponer su puesta en marcha?

R.- El nuevo Laboratorio de Inteligencia Artificial es un hito más para conseguir una Armada lista para implementar la IA. Está equipado con un servidor de alta capacidad, al que hemos apodado «la bestia», con cuatro unidades de procesamiento gráfico (GPU). Nos permitirá acelerar nuestros proyectos y casos de usos y consolidar los conocimientos de IA del CIA2, abarcando todo el ciclo de vida del proceso MLOPS (*Machine Learning Operations*): obtención y preparación de datos, modelado, despliegue y gobernanza, inicialmente implementando soluciones *open source*, para alcanzar cierta autonomía y soberanía en la creación de ciertos modelos.

Indiscutiblemente, cuando hablamos de Laboratorio no podemos ligarlo únicamente al hardware y al software, el personal y su formación es su elemento esencial.

P.- ¿Están regulados o se van a regular los riesgos éticos-legales de la utilización de la tecnología IA?

R.- En general y para Europa en particular, desde luego, los riesgos de la IA son un aspecto muy sensible. En

concreto, en Europa se ha dado un paso significativo en la regulación de los riesgos asociados con la IA, mediante la Ley de IA o Act AI.

Esta Ley clasifica los sistemas de IA según su nivel de riesgo, en «riesgo mínimo», «riesgo limitado», «alto riesgo» y «riesgo inaceptable». En el primer nivel nos encontraríamos sistemas que podríamos definir como inocuos, como puede ser ChatGPT, mientras que los sistemas de riesgo inaceptable son aquellos de puntuación social y vigilancia biométrica que podrían ser una violación de la privacidad. Sin embargo, establece que no se aplicará a los sistemas utilizados exclusivamente con fines militares o de defensa, quedando estos fuera del alcance de esta regulación, que se centra en el uso civil de la IA y busca garantizar la seguridad y el respeto de los derechos fundamentales en el mercado europeo.

A nivel nacional se ha creado la Agencia Nacional de Supervisión de Inteligencia Artificial (AESIA), con sede en La Coruña y que entre sus competencias están promocionar entornos de prueba, difundir la IA, crear un marco de certificación para entidades privadas de diseño responsable de soluciones y apoyar el desarrollo responsable, sostenible y confiable de sistemas de inteligencia artificial.

En el ámbito del Ministerio de Defensa (MINISDEF), el CIA2 participó en el Grupo de Trabajo sobre Ética e Inteligencia Artificial organizado en el Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional (CESEDEN), que elaboró un documento sobre este asunto y cuyas conclusiones han sido recogidas en la Estrategia de IA del MINISDEF, en la Visión del Jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) y en el Concepto de IA para la Armada. En definitiva, el Ministerio de Defensa y en particular la Armada son muy sensibles a los riesgos inherentes de la IA, tal como está recogido en nuestra normativa.

P.- Para finalizar, ¿qué retos tiene por delante el CIA2?

R.- Nuestro reto a día de hoy es conseguir una Armada «AI ready», preparada para la inteligencia artificial.

Ello implica completar algunos aspectos organizativos, como el traslado del CIA2 desde su ubicación actual en la Escuela Naval en Marín a Madrid y su encuadramiento en la Sección GIC de la SEGEMAR, consolidar el plan de formación en IA (fundamentalmente a nivel oficiales) y conseguir una más amplia divulgación de la IA en la organización. Debemos continuar trabajando en coordinación con el Centro de Gobierno del Dato para lograr «el combustible» necesario para poder aplicar la IA en la organización, es decir, bases de datos gobernadas de calidad.

Otro de los retos a corto plazo es alcanzar la «velocidad de crucero» en el Laboratorio de IA. Tal y como indiqué anteriormente, hemos comenzado a desarrollar algunos casos de uso de IA generativa, pero tenemos que ir avanzando en todo el ciclo del proceso MLOPS.

Finalmente, otros de los puntos importantes es seguir ampliando la colaboración con nuestros socios tecnológicos de la industria y el mundo universitario, con los que ya tenemos firmados diferentes acuerdos.

P.- ¿Cómo cree que será la Armada del futuro, cuando el empleo y desarrollo de la IA sea algo cotidiano?

R.- Desde luego es una pregunta complicada. Tal y como está avanzando la tecnología de IA es difícil hacer una previsión a un futuro lejano, solamente tenemos que fijarnos en cómo ha evolucionado la IA Generativa desde que se abrió ChatGPT, la escalada de modelos del lenguaje era impensable hace no más de tres años. Lo que sí parece claro es que Internet hizo el mundo más pequeño y la Inteligencia Artificial es previsible que ahora lo acelere.

Por otra parte, si nos fijamos en como está previsto que evolucione el mercado militar de la IA, que es previsible que pase de 13.57 billones USD en 2023 a 31,61 billones de USD en 2030, nos da ya una idea de cómo va a evolucionar esta tecnología en nuestro ámbito.

La Inteligencia Artificial será un potenciador de nuestras capacidades. El empleo de la IA en las operaciones mul-

tidominio será imprescindible debido al alto volumen de datos que manejará y a la necesidad de tomar decisiones cada vez más rápidas. La aplicación de IA en los vehículos autónomos y en los enjambres de drones también será un factor clave. En los buques, el puente integrado e inteligente permitirá reducir el personal y aumentar la seguridad en la navegación. El empleo de IA en las operaciones en áreas como inteligencia, guerra electrónica, autoconfiguración de sensores, control de armas y en general en el apoyo a la decisión, mejorará la coordinación de las acciones y permitirá obtener soluciones más rápidas y precisas. El mantenimiento prescriptivo y el futuro Arsenal Inteligente, aplicando técnicas de IA, aumentará la disponibilidad de los buques. La Realidad Virtual junto con la Inteligencia Artificial nos permitirá crear escenarios de simulación inmersivos, inteligentes y realistas para mejorar el adiestramiento. Estas tecnologías también se podrán aplicar a la enseñanza, e incluso crear formación personalizada. En tareas administrativas, la IA generativa nos permitirá eliminar tareas tediosas y repetitivas.

«La IA se convertirá en una tecnología transversal que eliminará ciertos trabajos, pero que creará necesariamente otros nuevos. No suplirá a los humanos, pero las personas que sepan de IA desplazarán a las que no», opina el CF Touza.



Trinidad Ambrona

El Desarrollo Profesional y la creación de las Estructuras de Acompañamiento para el personal de Marinería y Tropa explicado por la Sección de Motivación y Desarrollo Profesional

Cuando una persona decide unirse a la Armada como soldado o marinero, inicia una profesión de servicio a España y a su ciudadanía, basada en unos principios y valores que le acompañarán a lo largo de su carrera.

En ese camino no estará solo, y para ayudarle en sus opciones de desarrollo profesional, el Ministerio de Defensa ha publicado recientemente la Estrategia Integral de Desarrollo Profesional.

Dentro de la Armada, la Sección de Motivación y Desarrollo Profesional es la encargada de materializar las medidas contempladas en esta Estrategia y, por tanto, el apoyo que la marinería y tropa va a recibir. Estas opciones de Desarrollo Profesional van desde la

promoción interna para el acceso a las escalas de oficiales y suboficiales; el acceso a la condición de permanente o, llegado el momento, la desvinculación de la Armada y la incorporación a la vida civil.

Para ahondar en todas estas cuestiones, acudimos a esta Sección de Motivación y Desarrollo Profesional para que nos expliquen en qué consiste el Desarrollo Profesional y que medidas están poniendo en marcha.

¿Qué es el Desarrollo Profesional?

El Desarrollo Profesional es el proceso que cualquier militar sigue para alcanzar sus objetivos profesionales. Comienza al ingresar en la Armada y acudir a los centros docentes de forma-

ción militar y se prolonga durante todo el periodo de servicio. Digamos que es un proceso continuo, en el que al marinero y soldado se le van presentando distintas opciones que va aceptando o descartando para alcanzar sus metas.

Lo que intentamos es que el personal militar en la búsqueda de esas metas lo haga, por un lado, de una manera corresponsable, asumiendo sus decisiones, y por otro, que disponga de una tutorización profesional permanente.

Si además, entre sus metas estuviese la de no continuar y convertirse en Reservista de Especial Disponibilidad (RED), la Armada no quiere abandonarlo a su suerte, sino que le asesorará y apoyará para que se incorpore a la vida civil de la mejor manera posible.



¿Podemos decir que esas son las dos principales vías del Desarrollo Profesional?

Efectivamente, por un lado, la primera vía sería la permanencia en la Armada, ya sea realizando la promoción interna y accediendo a las escalas de oficial y suboficial o el «examen de permanente» que nos permite mantener la graduación de Cabo o Cabo Primero hasta el pase a la situación de reserva. Por otro lado, llamémosle la segunda vía, tenemos la desvinculación, en la que llegados a los 45 años finalizamos nuestro compromiso con la Armada y nos incorporamos a la vida civil y, por tanto, al mercado laboral.

«El Desarrollo Profesional es un proceso continuo, en el que al marinero y soldado se le van presentando distintas opciones que va aceptando o descartando para alcanzar sus metas»

La Estrategia Integral de Desarrollo Profesional detalla ciertas medidas para avanzar por estas vías. ¿Cuáles son estas medidas que se ponen a disposición de los marineros y soldados?

La medida principal es un sistema de formación que le ayuda a alcanzar sus objetivos y que consiste en distintos cursos, estos se realizan en todas las Zonas Marítimas y abarcan todos los ámbitos de la formación.

Por ejemplo, contamos con cursos para aquellos interesados en alcanzar una titulación del sistema educativo español, que van desde el título de Educación Secundaria Obligatoria (ESO) a las pruebas de acceso a la universidad. Hay otros más especializados y orientados a la empleabilidad y la incorporación al mercado laboral; otros para mejorar áreas como los idiomas, informática, etc...

Y, por supuesto, para el interesado en continuar con nosotros organizamos cursos para ascender u obtener la condición de permanente dentro de la Armada o bien ingresar en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, como la Guardia Civil.

Por lo tanto, ¿para el que decide quedarse?

Para este personal se ofertan cursos de apoyo, tanto para que el personal se prepare las pruebas de acceso a permanente o para el que prefiera acceder a otra escala, como la de oficiales o suboficiales.

Como uno de los objetivos principales de la EIDP es apoyar la promoción interna, en la Armada se imparten cursos para preparar el acceso a la escala de Suboficiales. Estos tienen lugar en todas las Zonas Marítimas y, durante la realización, se exime de la asistencia al destino desde enero hasta junio, periodo en el que exclusivamente se preparan las pruebas de acceso. Por supuesto, se puede acceder a esta escala superando las pruebas de acceso, sin necesidad de realizar este curso o acudiendo a academias civiles para prepararse.

Y para el que decide desvincularse, ¿qué tipo de cursos se le ofrecen al que decide no continuar?

Dentro de la formación orientada a encontrar empleo se organizan cursos de distintas modalidades. La Armada ha desarrollado acuerdos con el Servicio de Empleo Estatal (SEPE) y con el Ministerio de Educación y Formación Profesional

(MEFP) y algunos de los cursos organizados gozan de gran popularidad, entre otros motivos por el prestigio y facilidad de encontrar empleo. Es el caso del curso de piloto de drones, en el que una vez completado y obtenido el correspondiente diploma se está en disposición de acceder al mercado laboral. Eso sí, es necesario un esfuerzo por parte del alumno, ya que estos cursos se imparten fuera del horario laboral.

Existe también la opción, muy atractiva para un número considerable de personal, de desvincularse de la Armada para pasar a formar parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Para esta opción la Armada también tiene cursos para la preparación de los exámenes de acceso. No olvidemos que, tanto para la Policía Nacional, la Policía Local o la Guardia Civil, existen reservas de plazas para el personal militar.

«Los militares próximos a los 45 años y que han decidido no continuar en las unidades de la Armada, pueden solicitar un certificado que acredite la experiencia que han ido acumulando a lo largo de los años de servicio»





Ya nos adelantaba que no todo consiste en realizar cursos, ¿qué más medidas ponen a disposición de la Marinería y Tropa?

Efectivamente, también desarrollamos los procesos de evaluación y acreditación de competencias. Los militares próximos a los 45 años y que han decidido no continuar en las unidades de la Armada, pueden solicitar un certificado que acredite la experiencia que han ido acumulando a lo largo de los años de servicio. Esto les puede permitir, no solo acceder a puestos de trabajo ya que su currículum se verá enriquecido, sino también a una titulación del sistema educativo.

Recordemos que la Formación Profesional es modular y acreditable, por lo tanto, si has hecho el esfuerzo, ¿por qué no sacar ventaja de ello?

En el caso de que quieran oficializar estos certificados, se puede acceder a los exámenes que se convocan periódicamente y en los que pueden demostrar su experiencia acumulada, los Procesos de Evaluación y Acreditación de Competencias. Si además la complementan con alguno de los cursos que hemos mencionado anteriormente, estaremos hablando de personal titulado y experimentado, que es lo que busca el mercado laboral.

He de añadir que, internamente, estamos trabajando en que toda esta experiencia esté actualizada y grabada en el historial de cada soldado o marinero, de manera que cuando decida solicitar su certificado lo pueda obtener de manera casi inmediata y sin necesidad de las engorrosas búsquedas.

Nos mencionaba al principio que además de la «corresponsabilidad» en la formación iba a existir una «tutorización». ¿Estamos hablando de las Estructuras de Acompañamiento?

Efectivamente, además de los cursos y la acreditación de competencias profesionales adquiridas en la Armada, una de las aportaciones de la Estrategia y pilar fundamental es la creación de las Estructuras de Acompañamiento individuales.

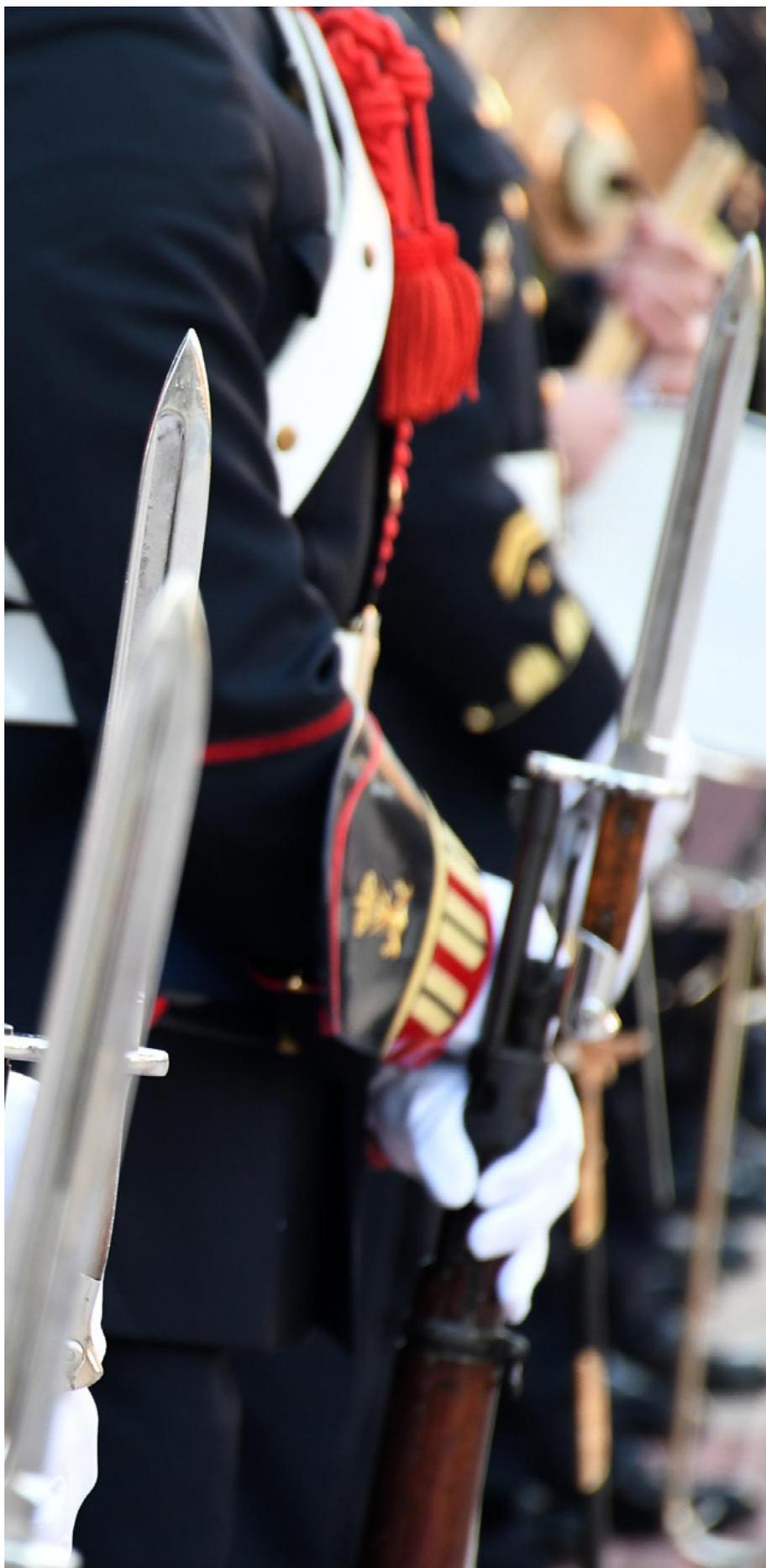
Toda la información de la que hemos estado hablando está a disposición de los marineros y soldados a través de las OFAP, que tienen los conocimientos y la experiencia para hacerla llegar. Sin embargo, echábamos en falta un contacto más cercano, alguien con el bagaje suficiente para orientar y asesorar a todo este personal en las opciones profesionales que van encontrándose en su carrera.

Los equipos de acompañamiento estarán formados por suboficiales mayores y cabos mayores, en las unidades en las que estén presentes, o por otros suboficiales suficientemente experimentados. Su misión será la de orientar a la marinería si deciden promocionar o acceder a la condición de permanente y, si próximos a la edad de finalización de compromiso, deciden no continuar, echarles una mano para prepararse para la vida civil.

Hasta ahora, esta información se transmitía de manera general y sólo en caso de consulta de manera particular; es decir, cuando el personal acudía a las OFAP para informarse. Lo que queremos hacer a partir de ahora es que estos equipos contacten periódicamente y de manera personalizada con los interesados y asegurarnos de que conocen todas las opciones disponibles con tiempo suficiente.

«Los equipos de acompañamiento estarán formados por suboficiales mayores y cabos mayores, en las unidades en las que estén presentes, o por otros suboficiales suficientemente experimentados»

Y con esto completamos una primera lectura rápida del documento. Agradecemos la participación de la Sección de Motivación y Desarrollo Profesional para ayudarnos a desgranar este nuevo documento, un conjunto de líneas de actuación englobadas en la Estrategia Integral de Desarrollo Profesional, cuyas finalidades son, en resumen: fomentar que el personal de tropa y marinería que así lo desee se quede en las Fuerzas Armadas (promocionando a oficial, suboficial o permanente); apoyar la desvinculación del que lo elija y que en todo momento nuestros marineros y soldados cuenten con todo el apoyo que necesiten para orientarles y facilitarles los medios que permitan alcanzar sus metas.



LXIX Jornadas de Historia Marítima «Las Flotas de Indias»

Del 12 al 14 de marzo tuvieron lugar en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) las LXIX Jornadas de Historia Marítima dedicadas a Las Flotas de Indias. El Almirante de la Flota, almirante Eugenio Díaz del Río Jáudenes, inauguró las Jornadas acompañado por la alcaldesa de la localidad gaditana, Carmen Álvarez.

Las Jornadas, para cuya realización se contó con el apoyo de la Asociación «500 años. I Circunnavegación a vela», despertaron gran interés, tanto entre el público presente como el que las siguió por streaming.

A lo largo de esos tres días, se pudieron escuchar las siguientes ponencias:

- Los antecedentes del puerto de Indias y las atarazanas de Sevilla, por D. Pablo Emilio Pérez-Mallán Bueno, catedrático de Historia de América de la Universidad de Sevilla.
- La Sanlúcar de Barrameda de las navegaciones a Indias, por D. Manuel J. Parodi Álvarez, de la Academia Andaluza de la Historia.
- Las instituciones de la Carrera de Indias, por D. Ramón Sánchez González, catedrático de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- La implantación de las flotas, por D. Marcelino González Fernández, capitán de navío (Retirado).
- Los metales preciosos en la Carrera de Indias, por D. Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de la Universidad Complutense de Madrid.
- Piratería y corso, por D^a Marion Reder Gadow, catedrática jubilada de la Universidad de Málaga.

Las tres jornadas fueron retransmitidas en directo por el canal YouTube Armada. Si estás interesado en visualizar las conferencias, pincha sobre los siguientes enlaces:



Primera sesión



Segunda sesión



Tercera sesión

LAS FLOTAS DE INDIAS

La pérdida en 1522 a manos de un corsario francés de las naves en las que Hernán Cortés enviaba a Carlos V el tesoro de Moctezuma tuvo una doble consecuencia. Por un lado, mostró a Europa las riquezas que podía ofrecer América y, por otro, se hizo necesaria la protección de las naves españolas en la travesía atlántica. En consecuencia, se advirtió que la navegación en solitario sería responsabilidad de quien la realizara y se implantó la «navegación en conserva», es decir, la formación de unos convoyes de no menos de diez navíos, artillados y protegidos por barcos de guerra.

Tras considerar las propuestas para el establecimiento de un sistema de navegación que asegurara las comunicaciones entre España y América, Felipe II optó por la de Pedro Menéndez de Avilés y entre 1561 y 1564 se crearon las «Flotas de Indias» –la de La Nueva España y la de Galeones o de Tierra Firme–, sistema de gran eficacia como mantenedor de la seguridad y del funcionamiento del monopolio comercial español, perdurando hasta la implantación del libre comercio entre los puertos españoles y americanos, ya bien avanzado el siglo XVIII.



Panorámica del Auditorio Manolo Sanlúcar durante la celebración de las LXIX Jornadas de Historia Marítima «Las Flotas de Indias»

Nuevo portal de Cultura de Defensa

El Portal de Cultura de Defensa es una web temática en la que se muestra toda la información relacionada con la Cultura de Defensa, de una forma estructurada, sencilla y eficaz, para que todo aquél que lo desee pueda conocer mejor las cuestiones

relacionadas con la política de seguridad y defensa, la historia militar y el patrimonio cultural de los Ejércitos y la Armada, y tener información actualizada sobre los eventos relacionados con estas materias que se celebran en diferentes localidades de toda España.

Recientemente se ha remodelado este Portal, haciéndolo más atractivo y mejor adaptado a las nuevas tecnologías y a las nuevas necesidades sociales. En el vínculo siguiente se puede acceder libremente y desde cualquier ámbito, al nuevo Portal:

[Home - pcd - Liferay DXP \(defensa.gob.es\)](http://defensa.gob.es)

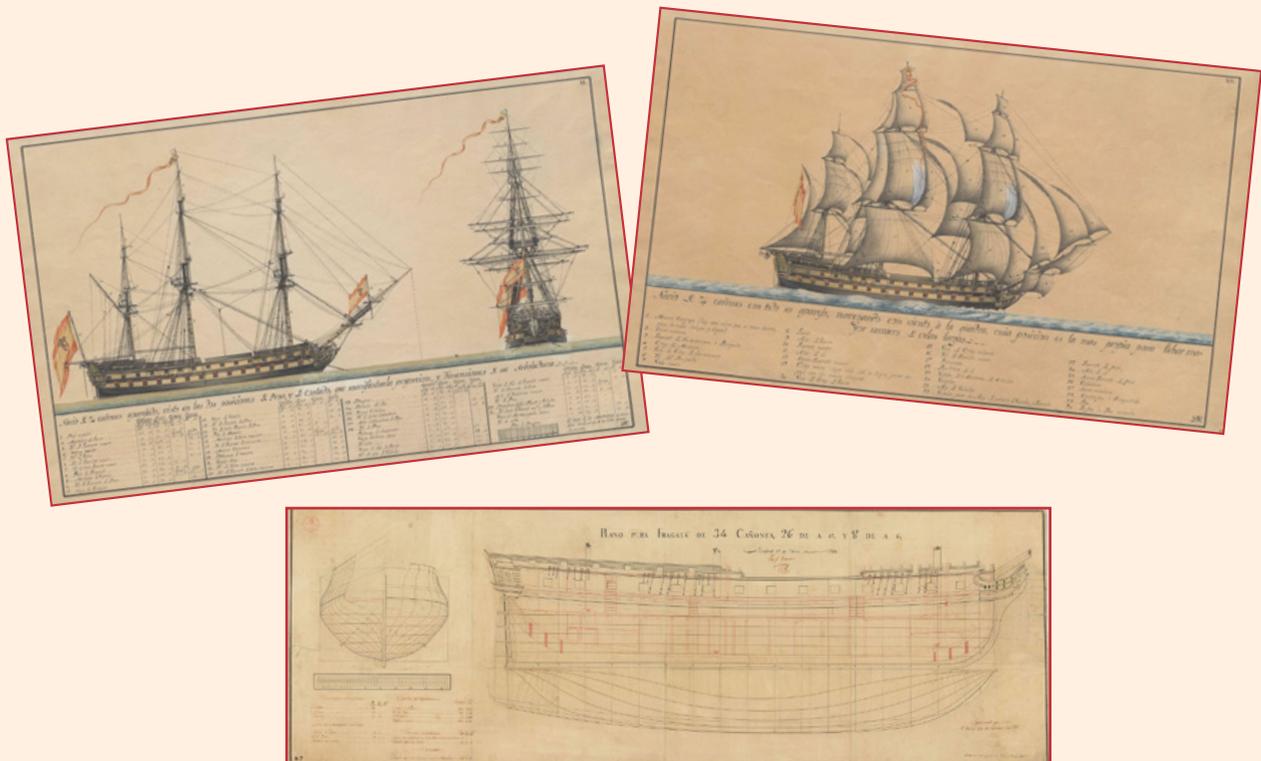
Planos históricos de buques de la Armada disponibles en la Biblioteca Virtual de Defensa

En el marco de la transformación digital en la que está inmersa la Armada, se hace necesario poner a disposición de los ciudadanos el patrimonio documental que se guarda en sus archivos.

Así, con el fin de acercar el pasado de la Armada a modelistas, investigadores y a nuestro propio personal, ya

se encuentran disponibles las digitalizaciones de los primeros 70 planos de buques custodiados por el Archivo Histórico de la Armada. De esta forma, a través del portal Biblioteca Virtual de Defensa, los usuarios podrán acceder a las descripciones de dichos planos de buques, así como visualizar y, en su caso, descargar las imágenes

en alta calidad, sin necesidad de desplazarse y ayudando a preservar los originales, que serán sometidos a un menor empleo. Podrán encontrarse todo tipo de buques: navíos, fragatas, galeotas, lanchas... que testimonian la evolución de la construcción naval española, que tan ricos frutos dio durante los siglos XVIII y XIX.



La Armada y la protección del patrimonio arqueológico sumergido

Recuperación de un pecio romano en Palma de Mallorca

Del 10 al 22 de abril un equipo de buceadores del Centro de Buceo de la Armada (CBA) con el apoyo de la Estación Naval de Porto Pí, colaboró en la campaña para la recuperación del pecio romano localizado en Palma de Mallorca. El equipo de buceadores fue desplegado por medios aéreos por la 4ª Escuadrilla de Aeronaves.

El pecio de Ses Fontanelles está considerado un hallazgo único por su estado de conservación y su carga, compuesta por cientos de ánforas, muchas de ellas selladas.

Tras una primera reunión de coordinación con la directora insular y responsable del yacimiento, el equipo de buceadores se unió al personal que ya estaba trabajando. Las labores llevadas a cabo consistieron en la delimitación del campo de trabajo mediante el fondeo de un campo de boyas, la amplia-

ción del perímetro de protección del pecio mediante la reubicación de sacos terreros, y operaciones de dragado con apoyo de máquina de succión y recuperación de diversos restos arqueológicos.

Extracción de piezas arqueológicas con riesgo de expolio

El lunes 15 de abril un Equipo Operativo de Buceo de la Unidad de Buceo de Ferrol (UBUFER) participó en la extracción de piezas arqueológicas con riesgo de expolio pertenecientes a un pecio frente a la costa de Castropol (Asturias).

La actuación estuvo coordinada por la Comandancia Naval de Gijón y el Principado de Asturias y se llevó a cabo en colaboración con el director del proyecto arqueológico de los cañones de Arnao y buceadores de las federaciones española y asturiana de actividades subacuáticas.

La extracción de las piezas arqueológicas se llevó a cabo en una inmersión de 45 minutos de duración en la que la UBUFER puso a disposición de los buceadores medios tecnológicos de última generación, como el ROV Chasing M2, un vehículo submarino operado a distancia y equipado con una cámara.

Las piezas arqueológicas recuperadas corresponden a un rollo y unas láminas de plomo (material que se llevaba a bordo para usar en reparaciones), un bolaño (bola de piedra que se usaba como munición) y una roldana metálica muy similar a otras recuperadas del *Mary Rose*, icónico buque británico del siglo XVI.

Unos días después se entregaron estas piezas al Museo Arqueológico de Asturias, en Oviedo, para ser integradas en el fondo del patrimonio sumergido del Principado. Las piezas serán expuestas tras su restauración.



Buceador en labores de ampliación del perímetro de protección del pecio durante su recuperación en Palma de Mallorca



Buceador de la UBUFER con la Roldana



Entrega de piezas al Museo Arqueológico de Asturias

Actos por el 150 aniversario de la batalla de San Pedro Abanto



Hace 150 años, el 27 de marzo de 1874, tuvo lugar la acción de San Pedro Abanto, ocurrida durante la Tercera Guerra Carlista. En ella participó el Segundo Batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina, inmediato antecesor del Tercio del Sur, bajo cuyo mando se encuentra actualmente el coronel de Infantería de Marina D. Alberto Busto Fernández (COMTERSUR). Por su actuación heroica aquel día del siglo XIX, este batallón fue condecorado con la Corbata de la Cruz Laureada de la Real Orden de San Fernando, máxima condecoración española, como recompensa colectiva para todos sus componentes. Hoy en día es la única unidad de la Armada que aún goza de este privilegio.

Para conmemorar esta importante efeméride, desde los días 14 al



Conferencia del Cte. Campelo sobre San Pedro Abanto

22 de marzo tuvieron lugar en San Fernando (Cádiz) diferentes actividades organizadas por el Tercio del Sur. Así, el 14 de marzo el comandante de Infantería de Marina D. Jesús Campelo Gaínza impartió una conferencia en el colegio Compañía de María de San Fernando. A continuación, en ese mismo lugar se realizó un extraordinario concierto de la Unidad de Música del Tercio, al mando del comandante músico D. Juan Máximo Rodríguez Peinado, donde habría que destacar la participación de alumnos del Cuerpo de Músicas Militares de la Academia Central de la Defensa.



Concierto por San Pedro Abanto

Al día siguiente, 15 de marzo, por la mañana, el comandante Campelo pudo volver a repetir la conferencia



Conferencia en el TEAR-TERSUR sobre San Pedro Abanto

ante todo el personal del Tercio del Sur, y los miembros del Tercio de Armada que quisieron asistir, para así acercar este hecho a la mayoría de los miembros del Cuerpo. Esa misma tarde, antes de la inauguración oficial de la exposición sobre la Tercera Guerra Carlista en el Museo Naval de San Fernando, el señor D. Manuel León, miembro del Tercio de Veteranos (TERVET) de la Federación de Veteranos de Infantería de Marina (FEVIM), impartió una conferencia sobre la vida y servicios de D. Joaquín Albacete Fuster, que era

quien mandaba el mencionado batallón durante aquella campaña, con el empleo de teniente coronel. Esta exposición estuvo abierta hasta el 6 de abril, registrándose gran asistencia de público, destacando la de los componentes de diversas unidades del Tercio del Sur y de la Brigada de Infantería de Marina "Tercio de Armada", que fueron acudiendo todos

esos días a recibir las interesantes explicaciones del teniente D. José Manuel Esparrell Herrera, principal encargado de dicho memorial.

Los actos de recuerdo de esta acción tendrían su colofón el viernes 22. Este día comenzó con el izado solemne de la Bandera Nacional en el patio «Lope de Figueroa» del Cuartel de Batallones, acuartelamiento donde tienen su base el Tercio del Sur y gran parte del Tercio de Armada. A continuación, se celebró un responso en el Panteón de Marinos Ilustres, presidido por el General Comandante de la Fuerza de Protección de la Armada (GEPROAR), general de brigada D. Manuel García Ortiz. Durante el mismo, los asistentes pudieron rendir un emotivo homenaje ante la tumba del general de divi-

sión Albacete Fuster, donde descansan sus restos. Finalizado éste, tuvo lugar en el patio «Lope de Figueroa» una parada militar, también presidido por GEPROAR, donde la Asociación Retógenes donó al Tercio del Sur una excelente reproducción de la bandera morada que aquel glorioso día este heroico batallón de Infantería de Marina ostentó en el valle de Somorrostro.



Conferencia de Manuel León en el Museo Naval de San Fernando



Responso en la tumba del General Albacete y Fuster.



Izado de bandera en el TERSUR



Llegada de GEPROAR al acto



Desfile durante el acto por San Pedro Abanto en el TERSUR



Entrega de bandera a la formación

La acción de San Pedro Abanto

A lo largo del siglo XIX se produjeron en España tres guerras civiles de gran virulencia, provocadas por aquellos que pretendían el regreso de una monarquía absolutista de marcado carácter ultra católico. Estos eran conocidos como los «carlistas» por ser los seguidores del primer líder de esta facción, D. Carlos María Isidro de Borbón. Durante la primera y segunda guerras carlistas se enfrentarían a los seguidores de la reina Isabel II, de ideología liberal. En cambio, en la tercera, que es en la que se produjo la acción protagonista de este artículo, los carlistas, que ahora apoyaban al nieto Carlos María de los Dolores de Borbón, se levantaron contra el rey Amadeo I, para luego continuar contra la Primera República española y después Alfonso XII. Esta Tercera Guerra Carlista se materializó principalmente en lo que es hoy el País Vasco y Navarra, en Cataluña y en el Maestrazgo.

Pasados casi dos años de esa guerra, el pretendiente al trono quiso tomar alguna plaza importante

en el norte, decidiéndose por Bilbao por ser aparentemente más fácil de defender gracias a su situación geográfica. El asedio a esta ciudad vasca por el ejército carlista del general Torcuato Mendiry dio comienzo el día 21 de enero de 1874. Para levantar ese asedio, los liberales mandaron al ejército del general Domingo Moriones, donde iba integrado el mencionado Batallón de Infantería de Marina del teniente coronel Albacete Fuster. El día 24 de febrero de 1874 dio comienzo la llamada campaña de Somorrostro, por desarrollarse en el valle de este mismo nombre.

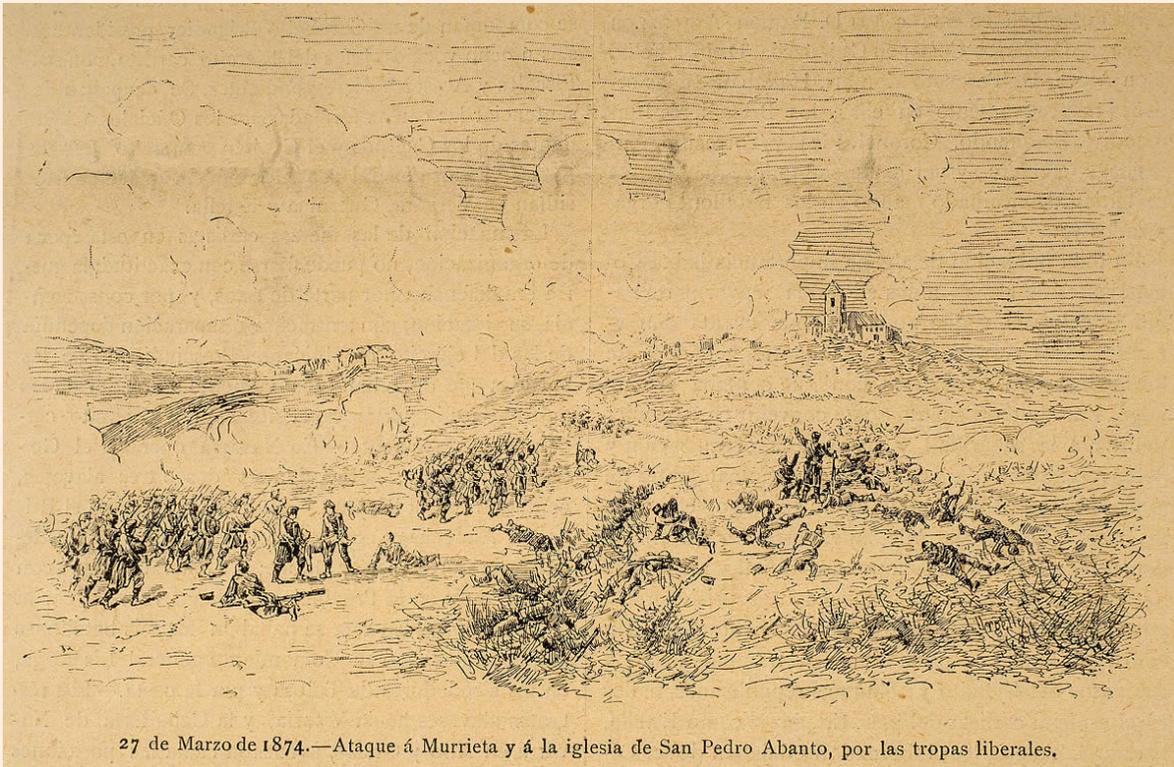
La primera batalla de esta campaña sería un fracaso para los liberales, al no conseguirse conquistar el monte Montaña, fuertemente defendido, provocándose que el propio general Moriones dimitiera de su cargo. Del mando del ejército se haría cargo el Presidente del Poder Ejecutivo de la República, el General Francisco Serrano, natural precisamente de San Fernando.

El 25 de marzo este general quiso intentar atacar de nuevo por el valle, pero ahora centrándose en tomar las posiciones enemigas de Las Cortes, más al sur. Pero aunque este asalto también salió mal, se pudieron concentrar todas las tropas a aproximadamente unos tres kilómetros de San Pedro Abanto, que representaba el centro de todas las defensas enemigas. Sería durante la noche del día 26 de marzo, mientras el general Serrano estudiaba en su tienda con sus oficiales cómo iba a continuar la operación, cuando se cuenta que el teniente coronel Albacete Fuster se presentó ante el general y le dijo: «Excelencia, me permito presentarle mi decidido compromiso para entrar mañana con mi batallón en San Pedro Abanto». El general aceptó su propuesta y le ordenó ir a la vanguardia de todo el ejército al día siguiente.

Ese legendario 27 de marzo de 1874, todo el ejército formó en una cuña gigantesca antes de iniciar el ataque. Al frente iba el Segundo Batallón de Infantería de Marina. Tras una



Cuadro que representa un combate entre carlistas y liberales del pintor Enrique Estevan y Vicente



27 de Marzo de 1874.—Ataque á Murrieta y á la iglesia de San Pedro Abanto, por las tropas liberales.

dura carga a la bayoneta, se conseguiría conquistar el caserío de Murrieta y el pueblo de San Pedro Abanto, partiendo en dos la defensiva carlista. Se llegó a contar que en su conquista fue tan difícil parar el ímpetu de la tropa, que tras mandar «alto al avance», los Infantes de Marina siguieron persiguiendo por la ladera a los enemigos en fuga. En esta sangrienta batalla

del día 27 de marzo, cayó un tercio del batallón de Infantería de Marina «de la primera compañía sólo quedaron en pie tres hombres», donde incluso su propio jefe, el capitán Ramón Pardo y Pardo, moriría al frente de sus soldados. Igual que el capitán Mariano Barra y Mur, que mandada la segunda compañía. En total se calculó que pudieron caer 1.500 libera-

les y más de 2.200 carlistas, si bien esos números nunca se llegaron a determinar del todo. Al día siguiente, los restos de este heroico batallón de Infantería de Marina desfilaron ante toda su División que, presentándole armas, le hizo un mudo homenaje de admiración y respeto.

El sitio de Bilbao se levantaría finalmente el día 2 de mayo, después de la exitosa batalla del paso de las Muñecas, donde también se distinguió otra unidad de Infantería de Marina, el Primer Batallón del Tercer Regimiento de Cartagena.

Tras ser aprobada la propuesta de condecoración en el correspondiente juicio contradictorio de la Real Orden, la corbata de la Cruz Laureada de San Fernando fue impuesta a la bandera del Segundo Batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina el día 14 de abril de 1875, en un acto solemne celebrado en la iglesia de Santa María de Castro Urdiales.



Cuadro del pintor J. Alaminos que representa la conquista del caserío de Murrieta

COMTE (I.M.), Jesús Campelo Gainza
FOTOS: OIP TEAR

V Jornada Histórica de la Armada: «La Marina de Aragón»



La Jornada Histórica de la Armada se instauró en 2020, en conmemoración de la victoria en 1248 de la Armada de la Corona de Castilla sobre la flota musulmana que defendía los accesos al Guadalquivir y que permitió la conquista de Sevilla y su entorno. Al frente de esta flota se encontraba su primer almirante Ramón Bonifaz.

La V Jornada Histórica de la Armada celebrada tuvo como tema central a «La Marina de Aragón» la cual, junto con la de Castilla, constituyen el origen de nuestra Armada, una de las más antiguas del mundo.

El acto central tuvo lugar en Barcelona el día 28 de mayo y consistió en una conferencia sobre «La Marina de Aragón» impartida por la escritora Almodena de Arteaga, en las Reales Atarazanas de la Ciudad Condal. Fue retransmitida en directo por el canal de You Tube de la Armada.



En el puerto de Barcelona se encontraba atracada la fragata *Victoria* a donde se dirigieron los asistentes al finalizar la conferencia para presenciar un arriado solemne de Bandera.

El Almirante jefe de Acción Marítima, como representante institucional de la Armada en Barcelona, presidió el acto acompañado por el comandante naval de la ciudad.

En este marco de celebración, durante el mes de mayo tenían lugar diferentes actividades en nuestras unidades: desde izados solemnes de Bandera, pasando por jornadas de puertas abiertas, hasta exposiciones y conferencias.

Algo de Historia...

Hacia finales del siglo XIII, la innovadora construcción naval de la Marina de Aragón otorgó una gran capacidad logística y de transporte, tanto para fines militares como para asegurar las rutas comerciales en el Mediterráneo oriental. Roger de Lauria fue su primer almirante y tal fue el poder de esta potencia marítima que llegó a dominar Cataluña, Valencia, Baleares, Cerdeña, Sicilia, Córcega y Nápoles, además de posesiones en Francia e incluso, en Grecia.

Fue ya en los últimos años del siglo XV, con la unión de Castilla y de Aragón bajo el reinado de los Reyes Católicos Isabel y Fernando, cuando se produce la fusión de las dos marinas dando lugar a la flota que dominó los mares durante varios siglos. Su primera gran acción conjunta fue la conquista de Orán en 1509, lo que suponía el inicio de la presencia española en el norte de África.

Tras el descubrimiento de América en 1492, el Imperio Español acometería la exploración y conquista de un nuevo continente, el descubrimiento del océano Pacífico, la primera vuelta al mundo, el descubrimiento y conquista de las islas Filipinas y el establecimiento de las flotas de galeones con escolta de buques de guerra para protegerlos.

El repunte de la piratería en la operación «Atalanta» contado en primera persona

Al mando de la *Victoria*, el capitán de fragata José María de la Puente Mora-Figueroa ha sido testigo y partícipe de la lucha contra los piratas en el océano Índico. Más de cuatro meses en los que el secuestro del pesquero de pabellón iraní *Almeraj-I* a mediados de noviembre, durante el cual la fragata consiguió que el buque y su dotación fueran liberados en aguas de Somalia, marcó un punto de inflexión



Intensidad y adaptabilidad. Son las dos palabras con las que el Capitán de Fragata José María de la Puente definiría el despliegue de cuatro meses y medio (de octubre de 2023 a febrero de 2024) de la fragata *Victoria* en la operación «Atalanta». «Salimos de Rota con unas expectativas de misión como en los últimos cinco años y sin esperar la evolución que tuvo el escenario en la zona de operaciones», cuenta. Y subraya, «fuimos capaces de salir en una condición (la de realizar la operación «Atalanta» en el escenario habitual) y adaptarnos, no solo a la proliferación de la piratería, sino al escenario de ataques a buques mercantes en el Mar Rojo y Golfo de Adén, hecho que, entre otras razones, influyó en el incremento de ataques de piratería. Con lo cual fueron unos meses muy intensos, extraordinariamente interesantes y muy necesarios de flexibilidad, ya que la dotación tuvo que adaptarse a esas nuevas condiciones de ataques piratas y de amenaza de los hutíes».

«Desde el punto de vista operativo no hemos parado», afirma. «Hemos tenido solo una semana vacía de actividades operativas, el resto han sido acciones reales de todo tipo. Incluso, por



Victoria realizando friendly approach

desgracia, la búsqueda de dos Navy Seals americanos que se perdieron en la mar. La *Victoria* y sus medios los estuvimos buscando y, al final, al cabo de 10 días, se dieron por fallecidos».

El *Almeraj-1*, punto de inflexión

La fragata *Victoria*, con sus más de 220 hombres y mujeres, participó activamente en cuatro casos de lucha contra la piratería durante su despliegue en la operación «Atalanta». «Aunque no lo esperásemos, sí que íbamos preparados y concienciados para esa misión, con un adiestramiento y una certificación alcanzada adaptada a ella. Con lo cual tuvimos la suerte de que fuera una misión intensa operativamente. Para nosotros ha sido una inmensa satisfacción», narra su comandante. No obstante, «la parte de adaptación al escenario que se estaba produciendo en la misma zona de operaciones, con los ataques en el Mar Rojo y en el Golfo de Adén, sí que influyó, tanto en la operación «Atalanta», como en los tránsitos en esas zonas».

«La dotación tuvo que adaptarse a esas nuevas condiciones de ataques piratas y de amenaza de los hutíes»

De entre esos casos de lucha contra la piratería destaca el ocurrido al pesquero de pabellón iraní *Almeraj-1* a mediados de noviembre, durante el cual la fragata española consiguió que el buque y su dotación fueran liberados en aguas de Somalia. «Fue un punto de inflexión en el repunte de la piratería», declara el comandante de la *Victoria*. El capitán de fragata de la Puente subraya lo «peculiar» de la situación, porque inicialmente la información que recibía la fragata de las autoridades de Somalia era que el secuestro se había producido como protesta a la pesca ilegal en la costa del país, por lo que «se procedió a su liberación sin pensar que era un acto de piratería. De hecho, llevábamos cinco años sin que hubiese un secuestro con intención de utilizar el dhow (barco típico de la zona) como buque madre para piratear mercantes». No fue hasta horas

antes de iniciar el asalto al pesquero cuando el gobierno de Omán informó de que había hablado con las autoridades iraníes, que confirmaban que el *Almeraj-1* había sido secuestrado por piratas. «Entonces cambió totalmente la situación».

Después de varios días, en los que a la fragata *Victoria* se unió el buque italiano *Durand de la Penne*, se consiguió la liberación del *Almeraj-1*. Aunque finalmente no se autorizó el asalto al pesquero, ya que las autoridades de Irán consideraron que su tripulación estaba en peligro, la fragata española realizó una demostración de fuerza que hizo que el buque secuestrado se dirigiera a aguas de Somalia, acompañado por ella. Allí «se autorizó la entrada en aguas territoriales para confirmar que, efectivamente, se devolvía el barco a su tripulación y que sus componentes eran liberados sin ningún tipo de daño. Con lo cual, el objetivo final, independientemente de que la ejecución de la acción táctica fuera una u otra, se consiguió», detalla

el capitán de fragata de la Puente. «A bordo tenemos un intérprete y cuando tuvo lugar la liberación se habló para confirmar que efectivamente estaban bien, que no necesitaban nada y que el barco había sido devuelto a sus dueños. En automático pusieron rumbo a Irán y confirmamos que llegaron sanos y salvos a ese país», señala.

El Estado Mayor Multinacional embarcó en la *Victoria* una mañana y al día siguiente ya podía operar con todos los sistemas de mando y control necesarios para mandar desde el barco

Adaptabilidad para ser buque de mando

Poco después la fragata *Victoria* se convirtió en el buque de mando de la operación, embarcando al nuevo comandante de la Fuerza, un Comodoro

Fuzileiro de la Marina Portuguesa, con su Estado Mayor multinacional compuesto por personal portugués, italiano y español. Lo que demuestra, subraya el comandante del buque español, «la adaptabilidad de la Armada y de la Jefatura de Mantenimiento. Cómo se ha ido modernizando el barco para que podamos tener esas capacidades», porque «no sólo es llevar un Estado Mayor», sino hacerlo junto a la dotación, el Equipo Operativo de Seguridad de Infantería de Marina y dos Unidades Aéreas Embarcadas. A esta adaptabilidad, añade el capitán de fragata de la Puente, se une la organización interna del buque y su dotación, «que tiene que amoldarse y ceder espacios en los que trabaja habitualmente para que los ocupen esos otros miembros necesarios para la Operación y que aportan sus capacidades».

En el caso del Estado Mayor multinacional el proceso que tiene que realizar el barco en zona es «adaptar los sistemas de mando y control y los es-

pacios de trabajo, para que en 2-3 días se pueda mandar la operación desde la mar. Es un proceso que ya está muy estudiado, un procedimiento bastante estandarizado y fluido, puesto que ya se ha hecho más veces. En la *Victoria* embarcaron una mañana y al día siguiente ya podían operar con todos los sistemas de mando y control necesarios para mandar desde el barco. Además, hay que reconocer la adaptabilidad del propio Estado Mayor, la flexibilidad que tuvieron y cómo se amoldaron a bordo, siendo todo extranjeros. Fueron uno más de la dotación», afirma.

«Hoy en día y con la experiencia obtenida no se entiende la fragata que va a «Atalanta» sin las capacidades que otorgan las Unidades Aéreas Embarcadas y el equipo de Infantería de Marina»





Y es que, durante el despliegue, el buque completó sus capacidades con el UAV «Scan Eagle» de la Undécima Escuadrilla de Aeronaves, cuya misión principal fue la vigilancia y obtención de información del entorno marítimo, realizando más de 170 horas de vuelo. Y un helicóptero AB-212 de la Tercera Escuadrilla de Aeronaves, que llevó a cabo más de 80 horas de vuelo divididas entre misiones de búsqueda de superficie y de vigilancia cercanas a la costa. Además, la fragata también contó a bordo durante dos meses con un equipo de Sanidad tipo ROLE 2 (cirujano, anestesista, traumatólogo, médico general y enfermero de quirófano), un equipo de operaciones especiales de la Fuerza de Guerra Naval Especial de Infantería de Marina (SOMTU) para acciones directas contra piratería, y durante otros dos meses con un Equipo Operativo de Seguridad (EOS) del Tercio de Armada, para labores de Seguridad Marítima y de la Fuerza. «Creo que hoy en día y con la experiencia obtenida no se entiende la fragata que va a «Atalanta» sin esas capacidades», asevera el capitán de fragata de la Puente. De este modo, hace hincapié en que cada uno de los medios aéreos tiene su aportación: el helicóptero permite localizar barcos a los que luego se aproxima el buque y el «Scan Eagle» realiza un análisis más minucioso, ya que tiene capacidad de volar más tiempo, obtiene información al detalle y, en tiempo real, lo que ve la aeronave no tripulada se está viendo en el barco. «Eso no te lo proporciona ningún otro medio. Es fundamental. Y, aunque sea posible evaluar si se puede realizar una operación, este medio, sin duda, aporta una capacidad que permite reaccionar y tomar decisiones tácticas con mucha más claridad y con mayor información».

Respecto al SOMTU de la FGNE, «permite plantearse realizar acciones directas de más riesgo, como fue el caso del *Almeraj-1*, en el que llevamos a cabo múltiples ensayos y practicamos exactamente cómo iba a ser el abordaje, que íbamos a llevar a cabo gracias a que teníamos las operaciones especiales a bordo». Y el EOS «da unas capacidades de abordaje mayores que las que tiene el barco y además co-

labora con la Force Protection contra la amenaza asimétrica que podemos encontrarnos». Asimismo, «cuando se van a hacer visitas a buques pesqueros o pequeños botes para obtener información de cómo está la situación y preguntarles si tienen miedo por la piratería en la zona, aunque el equipo de visita y registro del barco se ha formado y ha recibido un adiestramiento básico, la capacidad que aporta la Infantería de Marina es un plus». «Creo que no entenderíamos hoy en día la operación «Atalanta» sin todos estos medios que aportan mucho más a la fragata», subraya el comandante.

El adiós de la Tercera Escuadrilla

14 de febrero de 2023. Ocaso en el Golfo de Adén. La dotación de la fragata *Victoria*, mano a la gorra, formación en cubierta, ve cómo el helicóptero AB-212 realiza su última pasada. Pilotado por el capitán Ricardo Ajenjo Pérez y el teniente de navío Francisco Tornell Velázquez, este Gato lleva a cabo el último vuelo de la Tercera Escuadrilla en la operación «Atalanta» tras 9 años y 17 despliegues. «Fue un momento muy emocionante», dice el capitán de fragata de la Puente. «Decidimos que después de tantos años, despliegues y dotaciones, de todo el personal de mantenimiento y tantas ocasiones que han compartido con las fragatas, sobre todo de la 41ª Escuadrilla, de días y días en «Atalanta», los Gato merecían algo más que un acto interno en el barco», explica el comandante de la *Victoria*. «El mejor adiós que consideramos que podíamos darle era, en su último vuelo dentro de la zona de operaciones, a la hora del ocaso, rendirle homenaje. Sin que la tripulación lo supiera, que toda la dotación rindiese honores a ese último vuelo del Gato, del AB-212, en «Atalanta»», detalla. El emocionante momento quedó registrado en un vídeo, que ha sido muy compartido. «Hemos recibido infinidad de agradecimientos de personal, tanto en activo como retirado, que ha visto el vídeo y que se ha puesto en contacto con la fragata. Se lo merecen. Eran los últimos, pero el homenaje iba destinado a todos los miembros de la Tercera Escuadrilla».

La fragata *Victoria* también fue protagonista de otra efeméride el pasado mes de enero. El 15 aniversario del día en el que este barco zarpaba desde la Base Naval de Rota al primer despliegue en la operación «Atalanta» de una unidad de la Armada. «Había miembros del barco que participaron en ese primer despliegue y seguían estando embarcados, o continuaban a bordo o desembarcaron y habían vuelto a la *Victoria*», cuenta el comandante. «Fue muy emotivo. Se recopilaron fotografías del momento, documentos de cuando salió la fragata por primera vez a buscar piratas. Recordar todo aquello, celebrarlo, hizo que la gente rememorase: los que estaban allí en ese primer momento, los que estaban fuera pero lo vivieron, que también transmitieron su agradecimiento por habernos acordado de ellos y, además, los que habíamos estado en «Atalanta» hace muchos años recordamos esos primeros despliegues de aquello que era tan desconocido, la piratería. Los momentos de ir por primera vez a Yibuti, los primeros asaltos...»

«La mejor recompensa para la dotación fue llegar a Rota con todas las capacidades del buque al 100% después de que nos pasase lo que nos pasó, con el repunte de la piratería y una situación en el Mar Rojo tan demandante»

Relevo y a casa con la misión cumplida

El 20 de febrero, la fragata *Victoria* fue relevada por la *Canarias*. Un relevo «peculiar», afirma el comandante. Subraya que ellos salieron de Rota sin saber lo que les esperaba, pero la *Canarias* ya llegó a la zona de operaciones preparada y con información de lo que había en la zona. «Yo particularmente tuve la suerte, cuando íbamos a cruzar el Mar Rojo hacia el norte para relevar con la *Canarias*, de reunirme con el comandante del buque italiano *Martinengo* que había estado un mes en dicho mar. Esa información es muy valiosa, porque sabes realmente lo que te vas a encontrar», explica el

capitán de fragata de la Puente. Poder pasar toda la información recopilada durante su despliegue al comandante y a la dotación de la *Canarias* fue «tranquilizador» porque lo que le transmitió la *Victoria* «es que estábamos absolutamente preparados para poder realizar ese tránsito con seguridad». Así, la información intercambiada en zona de operaciones entre la *Victoria* y la *Canarias* completó el adiestramiento premisión que esta última había recibido.

Le preguntamos al capitán de fragata de la Puente qué sintió al arribar en Rota el pasado 26 de febrero y llegar a casa con la misión cumplida. «Creo que toda la dotación llegó con un sentimiento de satisfacción, teniendo en cuenta que, después de un despliegue tan intenso arribamos con las capacidades del barco al 100%», declara. «Que nos pasase lo que nos pasó, con ese repunte de la piratería, la situación en el Mar Rojo tan demandante y que el barco haya sido capaz de estar en todo lo que se le ha pedido y vuelva con todas sus capacidades al 100%, creo que para los que están trabajando el día a día en el buque es la mejor recompensa», afirma. «Desde el punto de vista de personal (sobre todo, me afecta a mí como comandante), es la tranquilidad y la satisfacción de que todos los que salimos, llegamos con el trabajo hecho y no ha habido ningún accidente en la mar, ni en puerto, ni incidente que haya provocado daños al personal. Ellos y ellas son lo más importante. La Virgen del Carmen nos protegió desde el principio hasta el final. Yo llegué y lo primero que hice con mis hijas fue pasar a dar las gracias a la Virgen del Carmen en la Capilla de la Base Naval de Rota y luego ir a casa», cuenta.

«Demostramos que, efectivamente, en la Armada estamos muy cualificados para afrontar todo tipo de situaciones»

La profesionalidad del personal

Hablamos con el capitán de fragata de la Puente algo más de un mes después de llegar de «Atalanta», tras una

conferencia suya en el Estado Mayor de la Armada explicando el despliegue. Ahora, recapitulando, «uno se da cuenta de todo lo que ha vivido y ha hecho», dice. «Sin lugar a dudas lo que queda es, por un lado, en la parte operativa el primer incidente de piratería con el *Almeraj-1*, que supuso un antes y un después para la motivación del personal. Y la enorme suerte de poder cruzar el Mar Rojo en una situación real de amenaza. Con independencia de que el buque español sea un buque blanco o no para los hutíes, no deja de ser un escenario muy complejo, con muchas amenazas y llevamos toda la vida preparándonos para estar en esa ocasión. El poder vivirlo y desarrollar el trabajo que llevas practicando durante años, años y años, creo que eso no se le va a olvidar a nadie. Demostramos que, efectivamente, en la Armada estamos muy cualificados para afrontar esas situaciones», subraya el comandante de la *Victoria*. «Es también una satisfacción ver que en las situaciones reales todo el mundo está altamente cualificado y son muy profesionales, de rey a paje. Yo como comandante tengo la suerte de ver cómo trabaja la gente y realmente en esa situación me paraba y veía cómo actuaban. Durante ese cruce del Mar Rojo, con situaciones que hay que tomárselas como una amenaza real y ver cómo desarrollaban sus análisis, procedimientos, como si toda la vida hubiesen estado en el escenario real y nunca lo habían hecho antes, sólo en ejercicios. Es una maravilla ver cómo trabaja nuestra gente. Todos. La parte de control de plataforma, sistema de combate, los cocineros que repartían comida en zafarrancho de combate en cinco minutos, sanidad, equipo de navegación, Seguridad Interior... En definitiva, toda la dotación. Creo que esos dos momentos operativos, junto con las relaciones personales, no se nos van a olvidar a nadie».

En junio llega a la fragata *Victoria* otro comandante y el capitán de fragata de la Puente encara esta recta final viviendo cada jornada, asegura. «Hay que pensar que mañana es el primer día de mando y dar el máximo en todos los aspectos y sobre todo disfrutar. Esta oportunidad no se va

a repetir nunca más». Tras corroborar que toda la dotación disfruta de sus días de descanso, el capitán de fragata de la Puente tiene como objetivo dejar el barco listo y planificado «para que el nuevo comandante empiece el siguiente ciclo operativo de dos años lo mejor posible. A título individual, más allá de junio, «por suerte, si Dios quiere, tendré el privilegio de ascender a capitán de navío. Iré donde la Armada me destine y, sin duda, estaré feliz», declara.

«A la dotación le pido que sean conscientes de lo buenos profesionales que son. Y a sus familiares, que estén orgullosos de ellos»

Para despedirse, le pedimos unas palabras dirigidas a la dotación de la fragata *Victoria* y a sus familias. «A la dotación, más que darles las gracias, les doy la enhorabuena y les pido que sean conscientes de lo buenos profesionales que son. Siempre tenemos tendencia a infravalorarnos y a pensar que hacemos las cosas mal y que no somos tan buenos como pensamos y yo estoy empecinado en que se den cuenta de lo que valen. Tengo el objetivo, desde el primer día, de que sean felices en el trabajo. Si he conseguido que el 70 – 80 por ciento lo sea, me doy con un canto en los dientes. Pasamos mucho tiempo en el trabajo y no podemos permitirnos el lujo de venir a trabajar desmotivados, hay que hacerlo contentos. Si eso se ha conseguido, se darán cuenta de que son grandes profesionales y de que si han sido felices en este tiempo, se puede ser feliz en el trabajo allá donde estén». Y a los familiares (que la Flota me permitió darles una jornada navegando a bordo para que vieran su entorno de trabajo antes de ir al despliegue), les pido «que estén muy orgullosos de todos ellos porque han demostrado que son grandes profesionales y que los disfruten. Que digan a boca llena que su hijo, hija, marido, mujer, son miembros de la Armada y están en la fragata *Victoria*».

Verónica Sánchez Moreno

La fragata española escoltando a un buque mercante durante el despliegue.





Calendario de pruebas físicas periódicas en la Armada 2024

Con el fin de facilitar al personal de Tropa y Marinería el tener las pruebas físicas periódicas en vigor para tramitar sus compromisos de larga duración y el acceso al curso de cabo, que tendrá lugar en el mes de septiembre, y debido al ejercicio/operación «DÉDALO24» que está teniendo lugar entre los meses de abril y julio y que implica el despliegue de un elevado número de unidades y efectivos de la Armada, se amplía el calendario de las pruebas físicas periódicas de la Armada 2024, añadiendo una nueva convocatoria ordinaria la semana del 15 al 19 de julio de 2024 para las Juntas de Cartagena y Ferrol, y la semana del 22 al 26 de julio de 2024 para el resto de Juntas.

El calendario de Pruebas Físicas periódicas queda como sigue:

Enero	Semana del 15 al 19
Febrero	Semana del 5 al 9
Marzo	Semana del 11 al 15
Abril	Semana del 8 al 12
Mayo	Semana del 20 al 24
Junio	Semana del 17 al 21
Julio	Semana del 15 al 19 (Junta de Cartagena y Ferrol) Semana del 22 al 26 (Juntas de Madrid, San Fernando, Rota y Las Palmas)
Septiembre	Semana del 9 al 13
Octubre	Semana del 7 al 11 (Junta de Cartagena del 28 al 31)
Noviembre	Semana del 11 al 15
Diciembre	Semana del 10 al 13

El personal interesado deberá solicitar la realización de las pruebas en las fechas programadas a través de sus Unidades, a la Instalación Deportiva más próxima a su destino, con antelación suficiente.

La Sección de Educación Física de la Escuela Naval Militar coordinará con la Junta de Ferrol la realización de las pruebas en Marín para el personal de la dotación de la Escuela, buques y personal en otros destinos de la provincia de Pontevedra.

Las Juntas de zona efectuarán adicionalmente las pruebas extraordinarias cuando concurran circunstancias que así lo aconsejen, convenientemente justificadas en su solicitud y que estén autorizadas previamente por la Dirección de Enseñanza Naval.

Todo el personal que tengan intención de tomar parte en los procesos selectivos de ascenso, deberán tener en cuenta el requisito de haber superado el nivel mínimo señalado para su grupo de edad y sexo, con anterioridad a la fecha de fin de admisión de solicitudes.

Para los Militares de Complemento, adscritos a los cuerpos específicos de la Armada y los Militares de Tropa y Marinería que mantienen una relación de servicios de carácter temporal, la superación de las pruebas físicas con la calificación de APTO, es un requisito imprescindible para renovar los compromisos de servicios temporales o para acceder al compromiso de larga duración, admitiéndose como máximo el haber superado las pruebas físicas un año antes de la firma del compromiso.

El personal militar de la Armada que participe en los campeonatos nacionales militares deberá haber superado las pruebas físicas periódicas. El personal en situación de Reserva, deberá presentar un certificado médico.

Seguro Colectivo de Vida y Accidentes para personal de las Fuerzas Armadas

El Seguro Colectivo de Vida y Accidentes del Ministerio de Defensa ampara a todo el colectivo militar mientras esté en servicio activo o en reserva ocupando destino, y se configura como una importante herramienta de protección social complementaria.

Toda la información necesaria, tanto sobre los Seguros de MINISDEF, como del Procedimiento para la tramitación de siniestros se encuentra disponible en la Intranet de la Armada dentro de la sección de Vida a Bordo en los enlaces del menú de Apoyo al Personal.

Igualmente dispone de los números de teléfono y del correo corporativo de la Unidad de Control de Contingencias que a continuación se relacionan:

91 324 64 46 / 91 324 64 49, segurocolectivo@oc.mde.es

Convenios de bonificación de tarifas de pasaje marítimo y vehículos particulares

Se informa a todo el personal militar que recientemente se han suscrito convenios entre el Ministerio de Defensa y diversas compañías dedicadas al transporte marítimo de pasajeros, en los que se contemplan tarifas bonificadas para el personal militar.

Estos convenios pueden consultarse en la Intranet de la Armada siguiendo la ruta: Vida a bordo>Apoyo al Personal >Acuerdos y Ofertas con otras entidades>Transporte

Norma Permanente 1/2024, sobre tramitación de la autorización del uso sobre el uniforme de recompensas civiles nacionales y civiles o militares extranjeras

Con fecha 20 de marzo de 2024 entró en vigor la Norma Permanente de Organización 01/24, que regula la tramitación de la autorización del uso sobre el uniforme de la Armada de recompensas civiles nacionales y civiles o militares extranjeras.

La citada Norma, se encuentra disponible en el Área del Repositorio Corporativo de la Armada (ARCA).

Modificación de la uniformidad de los Cabos 1º No Permanentes

Al objeto de estimular y motivar a la Escala MTM, el AJEMA ha decidido modificar la uniformidad de los Cabo 1º no permanentes, de manera que adopten la misma uniformidad, en todos sus tipos y modalidades, que emplean los Cabos Mayores y los Cabos Primeros permanentes, a similitud de la de los Oficiales y Suboficiales.

Se prevé que este cambio en la uniformidad de la Escala MTM sea incorporado en el texto del nuevo proyecto de Orden de Defensa de uniformidad de las FAS, que está actualmente en fase final de revisión en la DIGENPER.

Para facilitar la transición de la uniformidad, se entregará a cada CB1 no permanente del CGA y del CIM un módulo de vestuario equivalente al del mismo empleo/cuerpo con carácter permanente, con cargo a los presupuestos y a las existencias de la Armada. Los Jefes de Aprovisionamiento de los arsenales dictarán las instrucciones oportunas para gestionar, de la manera más ordenada, la entrega de los módulos a los interesados.





Esta nueva uniformidad entró en vigor con fecha 10 de abril del 2024, de forma que hasta que se complete la entrega de los uniformes a todo el personal correspondiente, se establece un período de transición de doce (12) meses, durante el cual podrán convivir ambas uniformidades en el empleo de CB1.

Convocatoria de edición especial del Curso de Formación en Competencias Digitales (proyecto GNOSS)

El pasado 12 de abril, la Dirección General de Enseñanza Militar, convocaba una edición especial del curso para facilitar la adquisición de competencias digitales, para el personal de las Fuerzas Armadas, enmarcado dentro del proyecto GNOSS para la Transformación Digital de la Enseñanza Militar, y financiado con fondos UE Next Generation. Es un curso totalmente online de una duración equivalente a 19 créditos ECTS.

El actual Curso de Formación en Competencias Digitales equivale a la obtención del nivel avanzado del marco europeo de competencias digitales para la ciudadanía (DigComp 2.2), pero no permite la certificación de los niveles anteriores (básico e intermedio) de dicho marco.

Así, con la finalidad de poder certificar los tres niveles independientemente se ha procedido a un rediseño del actual curso. A diferencia de las ediciones anteriores, de los cursos de formación en competencias digitales, durante el desarrollo de estos nuevos cursos, el alumno tiene libertad para progresar en las áreas de competencia al ritmo que, individualmente, le permita la superación de las sucesivas pruebas de evaluación, alcanzando los diferentes niveles sin estar sujeto a restricciones temporales más allá de la fecha de finalización del curso. A la finalización de la edición especial de los cursos, la superación de los diferentes niveles permitirá al alumno conocer el grado de habilidad y conocimiento en cada una de las áreas competenciales.

La nueva estructura se organiza en 4 niveles: Nivel Básico, Nivel Intermedio, Nivel Avanzado y Nivel Altamente Especializado. Y las cinco áreas de competencia son: Información y Alfabetización Digital, Comunicación y Colaboración Online, Creación de Contenidos Digitales, Seguridad, y Resolución de Problemas.

Se puede solicitar el reconocimiento de créditos o las convalidaciones de módulos, materias y asignaturas mediante la solicitud que figura en el enlace que a continuación se indica de la página web de la Subdirección General de Enseñanza Militar, entrando en Enseñanza de Perfeccionamiento/Convocatorias:

<https://www.defensa.gob.es/ministerio/organigrama/subdef/digerem/sd-gensenanza/>

Memoria de la Asociación de Socorros Mutuos de Suboficiales de la Armada (ASMSA) año 2023

El pasado 20 de marzo la Junta Rectora de la Asociación de Socorros Mutuos de Suboficiales de la Armada aprobó la Memoria correspondiente al año 2023 que se encuentra disponible para su consulta en:

- Intranet de la Armada dentro de Vida a Bordo > Apoyo al Personal>Asociación de Socorros Mutuos de Suboficiales de la Armada (ASMSA).
- En la web de la Armada siguiendo la ruta Inicio>Personal>Asistencia al Personal> Asociación de Socorros Mutuos de Suboficiales de la Armada (ASMSA).
- Y en la APP de DIASPER ARMADA.

Actualización de la Guía de Desvinculación y Orientación Laboral para personal de la Armada

Se informa al personal interesado que en el Área de Repositorio Corporativo de la Armada (ARCA) de la Intranet se encuentra disponible la nueva versión actualizada de la Guía de Desvinculación y Orientación Laboral.

El objeto de esta guía es ser una herramienta de utilidad para el personal Militar de Tropa y Marinería que se encuentre próximo a su desvinculación de la ARMADA con el fin de proporcionarles información para facilitar su reintegración en la sociedad civil.

La guía se divide en dos partes, en la primera proporciona información de interés al personal que se desvincula de la Armada por finalización de compromiso o por cambio de actividad, ya sea en alguna administración pública, por cuenta ajena en la empresa privada o iniciando un proyecto emprendedor personal. En su parte segunda proporciona información de interés relativa a la Orientación Laboral, sin omitir aquélla relacionada con las posibilidades formativas del personal militar.

Nueva guía para el diseño de indicadores en la Armada

En el Plan de Transformación Digital de la Armada 2022-2025, dentro de la línea de actuación de «Impulso del ciclo de mejora continua», se contempla la elaboración de una Guía para el diseño de indicadores en la Armada.

Esta guía describe las fases del ciclo de mejora como uno de los fundamentos de la Armada, y define qué es un indicador, los tipos que se pueden establecer y los requisitos que deben cumplir para valorar la consecución de un objetivo concreto. En este punto se enfatiza la estrecha, pero no exclusiva, relación que existe entre indicadores y procesos. En el documento también se facilitan una serie de pasos, pautas y reglas a seguir en el diseño de indicadores para constituir lo que se denomina «sistemática de medición». El objetivo es contextualizar el valor del indicador y aportar información sobre lo que se debe medir, con qué frecuencia, dónde, quién debe realizar la medición y cómo se van a difundir los resultados.

En definitiva, se trata de proporcionar criterios para definir los indicadores necesarios para evaluar en qué medida se han alcanzado los objetivos establecidos por la Armada en sus distintas iniciativas orgánicas y operativas.

La GUÍA PARA EL DISEÑO DE INDICADORES EN LA ARMADA se puede encontrar en el Área del Repositorio Corporativo de la Armada (ARCA) de la Intranet.



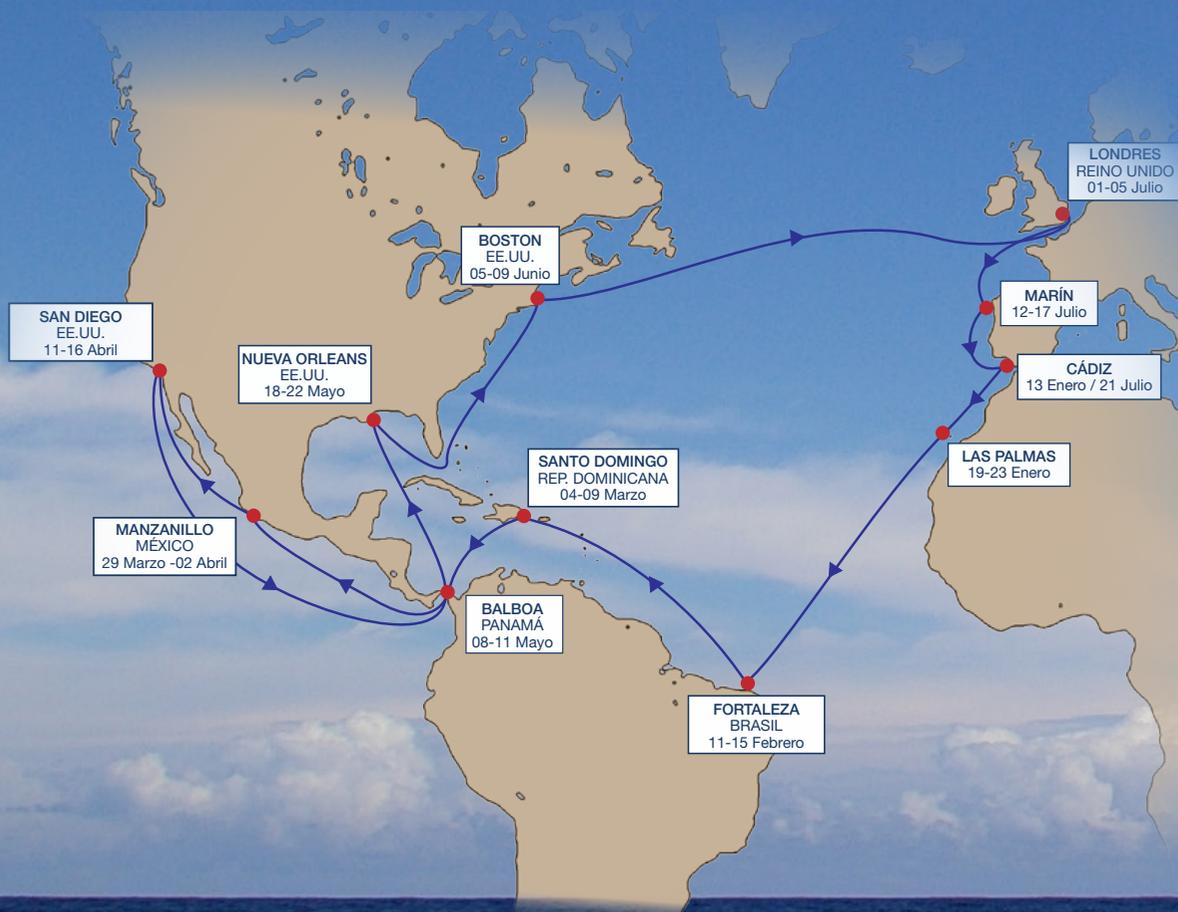
Desde el Buque Escuela *Juan Sebastián* El placer de la vida a cinco nudos

Dos guardiamarinas, un marinero, un cabo primero, dos brigadas, una alferez de navío y el comandante del 'embajador y navegante' cuentan en primera persona su XCVI crucero de instrucción.

Más de 250 almas en un bergantín-goleta de casi 100 años, navegando allende los mares, en un viaje de medio año de duración que forja la formación integral de los futuros oficiales de la Armada, a la vez que apoya la acción exterior del Estado allá donde recalca, como embajada flotante de España. «Este crucero de instrucción es especial porque

es el nuestro, el de los que estamos aquí, como cada año desde hace 96. Es la primera vez de todos los guardiamarinas y de muchos miembros de la dotación, a los que los veteranos guían con cariño en los procedimientos, usos y costumbres del barco. Además, como siempre, navegamos por aguas cargadas de evocadoras historias y aventuras de los

marinos que nos precedieron, Atlántico, Pacífico, Caribe, Golfo de México, río Misisipi, Támesis... Diez puertos en seis países... Un crucero muy bonito», así lo define el comandante del *Juan Sebastián de Elcano*, el capitán de navío Luis Carreras-Presas do Campo, mientras el buque escuela se prepara para cruzar el Canal de Panamá.



de Elcano:



Zarparon de Cádiz el 13 de enero y volverán a la tacita de plata el 21 de julio, tras haber realizado escala en Las Palmas, Fortaleza (Brasil), Santo Domingo (República Dominicana), Manzanillo (México), San Diego (EEUU), Balboa (Panamá), Nueva Orleans (EEUU), Boston (EEUU), Londres (Reino Unido) y Marín, donde desembarcarán los guardiamarinas en la Escuela Naval el 12 de julio. «Los meses que llevo al mando me permiten confirmar que es muy gratificante ser comandante de una dotación como la que tiene el *Juan Sebastián de Elcano*, tanto en la mar como durante el alistamiento, incluyendo el periodo en el dique, ya que la preparación es esencial para el cumplimiento de cualquier misión en la mar. En un barco que navega al menos seis meses cada año, es fundamental el periodo de mantenimiento que realizamos entre cruceros de instrucción», declara el capitán de navío Carreras-Presas, para el que es su primer viaje al frente del bergantín-goleta. «De la mar, ¡qué le voy a contar!, el *Elcano* es único, por dos motivos, por el placer que supone navegar a vela y la vida en cubierta en contacto inmediato con la mar; y por la ilusión que tienen tantos miembros de la dotación y los guardiamarinas que embarcan cada año», subraya el comandante. «Es verdad que algunos jóvenes profesionales recién egresados miran con escepticismo la duración de nuestros cruceros de instrucción, pero la gran mayoría de los que lo prueban y lo comparan con la vida en otro tipo de unidades, quiere volver. Es el placer de la vida a cinco nudos. ¡No existen palabras! Les animo a probarlo y ya me contarán».

*«Es un honor formar parte de un barco con tanta historia y seguir haciéndola»,
Marinero Mario Portas Molino*

«Una experiencia única»

Esa vida a cinco nudos es la del brigada Pedro Díaz Moreno, que lleva por la popa 17 cruceros de instrucción en sus 28 años de servicio a la Armada, incluidas dos vueltas al mundo, en los años 2002-2003 y 2020-2021. Más de la mitad de la vida de este almeriense, que nació en la Alpujarra, concretamente en el pequeño pueblo de Laujar de Andarax, hace 48 años. «Es una vida muy bonita, pero a la vez muy dura», afirma. «A pesar del intenso trabajo que hay en el día a día, por parte de toda la dotación la convivencia a bordo no se reduce solo a los espacios interiores como suele ocurrir en otras unidades más operativas, sino que, por el contrario, se hace más vida en cubierta y eso implica la comodidad de no limitarte a estar en espacios reducidos. Lo que es de agradecer en navegaciones tan largas», apunta su compañero, el brigada Juan Antonio Piñeiro Fernández, ferrolano de 48 años que lleva 30 de servicio en la Armada, pero para el que este es su primer crucero de instrucción a bordo del *Elcano*, donde embarcó en septiembre.

«Es una experiencia única que llevaba años deseando hacer. Ver las maniobras generales, cruzar a vela mares y océanos, pensar en lo que ha podido pasar en este buque en casi 100 años de historia», declara otro debutante en la dotación del *Elcano*, el cabo primero de la especialidad de Operaciones y Sistemas Enrique Manuel Roca Gil, natural de Reus (Tarragona) y que a sus 40 años lleva 13 en la Armada. «Es un honor formar parte de un barco con tanta historia y seguir haciéndola», señala el marinero Mario Portas Molino para el que es su segundo crucero de instrucción. «Entré en la Armada en noviembre de 2021 y me presenté en el *Juan Sebastián de Elcano* en julio de 2022, cuando terminé en la Escuela de Especialidades Antonio de Escaño», detalla este marinense de 20 años. El XCVI crucero también es el segundo (pero el primero como oficial) para la alférez de navío Ida Blanco Blázquez. Esta madrileña realizó su viaje de guardiamarina en 2019 y afirma que lo mejor del buque escuela de la Armada es «poder estar en contacto directo con



BG Pedro Díaz Moreno



BG Juan Antonio Piñeiro Fernández



CI Enrique Manuel Roca Gil

la mar: realizar todas las maniobras en cubierta, navegar condicionado al viento y la mar... Además, es muy especial saber que por estas mismas cubiertas han pasado otras muchas promociones en cruceros anteriores. El *Elcano* está cargado de un valor histórico impresionante».

«Un sueño hecho realidad», eso es para el guardiamarina de 1º Jose María Escudero Rodríguez-Bailón poder navegar en el *Juan Sebastián de Elcano*. Granadino, de 22 años, vive cada día a bordo del bergantín-goleta como

una «gran oportunidad» porque, como cuenta su compañero, el guardiamarina de 1º Daniel Bartolomé Gil, navegar en el *Elcano* es sentir «estar haciendo algo que muy poca gente puede decir que ha hecho, es una oportunidad increíble para aprender y disfrutar y eso es lo que me encanta, las posibilidades que tengo», cuenta el madrileño de 21 años. Son dos de los 82 guardiamarinas pertenecientes a la 426ª promoción del Cuerpo General y 156ª de Infantería de Marina que están realizando su crucero de instrucción.

«El Elcano es único, por dos motivos: el placer que supone navegar a vela y la vida en contacto con la mar; y por la ilusión que tienen los miembros de la dotación y los guardiamarinas», capitán de navío Luis Carreras-Presas

No hay dos días iguales

La jornada para los guardiamarinas en el *Elcano* empieza a las siete de la mañana. «Nos aseamos, desayunamos y dejamos todo recogido antes de las ocho, que es cuando tenemos revista de policía, y a continuación empezamos con las clases de asignaturas militares o del grado de Ingeniería Mecánica», explica el guardiamarina Bartolomé. «Entre medias y a lo largo del día tenemos guardia en algunos de los puestos que debemos cubrir por el barco, ya sea en puente, cubierta, meteorología o derrota, entre otras», puntualiza. «Cuando acabamos clases por la mañana y esperamos a la comida suelo hacer deporte. Aquí intento hacer todo el deporte posible, me ayuda a estar más despejado y también para mantener la condición física. Después de comer me gusta relajarme en la cámara de guardiamarinas leyendo o viendo una película con otros compañeros. A las 16 horas empiezan de nuevo las clases y a las 18.25 acabamos la jornada. Lo que queda de día lo paso estudiando, leyendo, a veces volviendo a entrenar o, si acompaña el día, también subo al palo y me quedo arriba disfrutando de

las vistas. Después de cenar sigo estudiando un poco más y me voy a la cama a descansar». Con el concierto en el Alcázar, a cargo de la banda de música del buque escuela, le gusta terminar el día al guardiamarina Escudero, «para desconectar de la rutina y pasar un buen rato con nuestros compañeros».

Una de las encargadas de programar las actividades de los guardiamarinas (sus clases, las guardias que deben realizar, las observaciones, las conferencias a impartir), es la alférez de navío Blanco, destinada en Jefatura de Estudios. «Es un destino muy enriquecedor, ya que me permite estar en contacto con la pieza esencial del buque: los alumnos», declara. Cada día, la alférez de navío Blanco monta guardia como Oficial de Cubierta, supervisando las maniobras u otras faenas marineras que se lleven a cabo. «Las guardias las compagino con mi trabajo en Jefatura de Estudios e intento sacar un rato libre para poder hacer deporte», declara. «Lo bueno de estar destinada en el *Juan Sebastián de Elcano* es que no hay dos días iguales, ya que al ser un velero dependemos de las condiciones meteorológicas, debiendo adaptar las actividades a las maniobras generales necesarias».

«Los años te van dando tranquilidad y sosiego tanto en el trabajo como en las relaciones con los demás miembros de la dotación», afirma el brigada don Pedro, cuyo trabajo a bordo es la supervisión y manejo de los elementos de maniobra del buque, y el buen estado de ellos, así como asesoramiento al mando. «Un día rutinario me levanto a las siete de la mañana, desayuno y después charlo con un compañero observando el aparejo que llevamos dado. A continuación, me desplazo a mi destino y reparto el trabajo programado para ese día», detalla. «Siempre que puedo almuerzo a las 13 horas para poder echar una siestecita y después volver de nuevo al destino para continuar los trabajos. Por la noche una buena cena, una agradable charla o una película y, como se dice, al sobre».

Para que esta ciudad flotante que es el buque escuela de la Armada pueda realizar su crucero de forma exitosa, es fundamental la gestión de víve-

res y su adquisición, tanto en puertos españoles como extranjeros, así como la distribución del género para la elaboración de los menús y el reparto diario a las diferentes reposterías del *Elcano*, encargándose de todo ello el brigada don Juan. «Una vez comienzan los trabajos por la mañana nos reunimos a nivel de brigada con el capitán habilitado y los compañeros suboficiales y tratamos los temas diarios de trabajo, así como la previsión a medio plazo durante el tránsito, en lo referente a carga de víveres y los diferentes actos que tenemos a bordo en todos los puertos (recepción, comidas de protocolo, juras de bandera). La brigada S es la que se encarga del aprovisionamiento, habitabilidad y manutención y la implicación de todo su personal es muy importante», cuenta el brigada.

Vital también es la labor del cabo 1º Roca, nadador de salvamento y rescate (NASAR) y que además se encarga de las labores de mantenimiento de equipos electrónicos y entretenimiento audiovisual para la dotación. «Realizo servicio de NASAR desde las ocho de la mañana hasta las 14.00 horas», explica su día a día, tiempo durante el que también realiza mantenimientos y prepara programaciones de TV. «A las 14.00 horas como y duermo una siesta hasta retomar trabajos a las 16.00 horas. Sigo con trabajos en electrónica hasta finalización y empezamos a poner programación de TV, noticias, partidos, programas...etc. Ceno y me acuesto».

Para que el *Elcano* se desplace, es necesaria la brigada de máquinas. Allí está destinado el marinero Portas, concretamente en electricidad, donde se encargan del alumbrado y fuerza del buque. Su jornada de trabajo comienza a las 8.15 horas. Antes de comer hace algo de ejercicio y estudia para seguir trabajando después. A las 17.45 horas terminan los trabajos, entonces toca ducha y va a misa antes de cenar. «Sobre las 20.30 horas, antes de irme a dormir, acudo al concierto que ofrece la banda de música o bien a cualquier otra velada que haya organizado el barco para entretener a la dotación. Todo esto compaginándolo con cinco vigilancias de cuatro horas en la cámara de control donde ejerzo de recorrida», detalla.

Aunque disfrutan de esta vida a cinco nudos, también se viven momentos menos buenos bajo los cuatro palos del «embajador y navegante». Son «los largos tránsitos que pasamos en la mar viendo nada más que agua y compartiendo espacio con la misma gente tanto tiempo en tan poco espacio», en palabras del marinero Portas. «Sin embargo, esta situación rápidamente se combate con la rutina, teniendo la cabeza ocupada en entrenar, estudiar, con el trabajo o las vigilancias... Con las comidas en cubierta o las películas por la noche, son pequeños detalles que te hacen más amena la estancia a bordo. Los compañeros también ayudan en hacerte más fácil el estar aquí, apoyándote y ayudando en lo que haga falta. Un tránsito largo de 20 ó 30 días se pasa como si fuera uno de una semana». Un compañerismo y buena relación entre toda la dotación, desde el comandante hasta los marineros, que ponen de relevancia los entrevistados al completo.

«Aquí estamos toda la promoción y lo que estamos viviendo juntos estos meses nos va a unir para siempre», guardiamarina de 1º Daniel Bartolomé

Un viaje que marca un antes y un después para los guardiamarinas

El crucero de instrucción a bordo del *Juan Sebastián de Elcano* es crucial para los guardiamarinas. «Estamos en la mitad de nuestra formación en la Escuela Naval Militar y ahora es cuando aplicamos lo aprendido en los dos primeros años, además es una oportunidad muy buena para empezar a trabajar y a relacionarse con oficiales, suboficiales, marineros y soldados fuera del ámbito de la escuela. Esto es importante porque cuando egresemos estos últimos son con quiénes más contacto vamos a tener. Además, nos aporta una gran cantidad de conocimientos que utilizaremos durante nuestras carreras en distintos ámbitos», cuenta el guardiamarina

Bartolomé. Este viaje, afirma su compañero Escudero, «marca un antes y un después en tu vida. Ves recompensados los dos largos y duros años en la escuela compaginando tanto la ingeniería como la instrucción militar. Después de esto encaramos la recta final en nuestra formación. Debemos ser conscientes de que esto es una oportunidad única en nuestras vidas y tenemos que aprovecharla al máximo, porque después, cuando nos juntemos dentro de 10 o 15 años, siempre se recordarán las anécdotas que vivimos en el *Juan Sebastián de Elcano*». Y añade Bartolomé: «podremos acabar de nuevo aquí destinados en el barco, pero nunca volveremos a vivir algo similar como guardiamarinas. Aquí estamos toda la promoción y lo que estamos viviendo juntos estos meses nos va a unir para siempre».

A bordo del *Juan Sebastián de Elcano* los futuros oficiales de la Armada reciben una formación que no sería posible obtener de otra forma. «El valor del trabajo duro, las ventajas de trabajar en equipo y el sacrificio que conlleva este estilo de vida. Somos mucha gente viviendo en poco espacio y hay que hacer piña, nada en el barco es sencillo: hay que trabajar y esforzarse para conseguirlo. Todo esto es algo que no se puede aprender en otro sitio», declara el guardiamarina Bartolomé. «Se aprenden muchísimas cosas, pero si tuviera que destacar alguna, sería la de mejorar la capacidad comunicativa durante el crucero mediante la realización de diferentes conferencias tanto profesionales, como culturales o de seguridad de los puertos», cuenta el guardiamarina Escudero. «A raíz de esto también debo

mencionar el trabajo en equipo entre compañeros y por último la función que deberemos desempeñar dentro de unos años liderando equipos de mujeres y hombres que tenemos que saber gestionar de la mejor manera posible. Y eso es algo que en el barco se nos da la oportunidad de aprender de una manera más cercana».

Y, sin duda, si alguna experiencia es única en el Buque Escuela, es la de subir a sus palos. 50 metros sobre la cubierta que dan una visión diferente y espectacular del mundo. Miedo, emoción y orgullo, es lo que sintió el guardiamarina Escudero la primera vez que se subió a uno de los palos del *Juan Sebastián de Elcano*. «Después de varias subidas al palo de la Escuela Naval Militar como entrenamiento, te ves subiendo a uno de los palos del *Elcano* (en mi caso fue al palo mesana). Y para mí fue un sueño y también un objetivo intermedio para seguir con mi formación como oficial de la Armada». Nerviosismo y emoción sintió su compañero Bartolomé. «Emoción porque seguíamos en Cádiz y cada cosa que hacíamos en puerto nos recordaba que estábamos ya a punto de comenzar este viaje y nerviosismo porque, sinceramente, la cofa está bastante alta e impresiona las primeras veces que subes».

Hablamos con los miembros de la dotación del *Juan Sebastián de Elcano* justo antes de que crucen el Canal de Panamá, a mediados de marzo. Por delante aún les quedan seis puertos extranjeros y, cuando les preguntamos cuáles les apetece más visitar, la ciudad de San Diego, en Estados Unidos, gana por goleada. En algunos

casos, como el del cabo 1º Roca, por motivos evidentes. «Vienen mi mujer y mi hijo a verme y nos vamos a Las Vegas», cuenta. También recibirá visita en San Diego, Balboa y Londres la alférez de navío Blanco.

«Los que sufrimos un poco no somos los marinos, porque nosotros disfrutamos de lo que hacemos, los que lo pasan mal son los familiares, porque notan nuestra ausencia», brigada don Pedro

La familia: añoranza y fuerza

Y es que, sin duda, lo que más echan de menos los miembros de la dotación del *Elcano* durante los meses de viaje son a su familia y seres queridos. Estar lejos de ellos es lo más duro de la navegación, cuentan. Por eso las visitas en algún puerto en los que el buque escuela hace escala, se agradecen y valoran enormemente. Para los más jóvenes y sin hijos, quizá, es menos duro. «En mi opinión no podría haber escogido mejor época para venir. Con 20 años, sin pareja ni hijos, sin ataduras en casa que me retengan. Con la única preocupación de estudiar para prosperar en esta empresa. Hablo con mis padres todos los días y estoy al tanto de todas las novedades por casa y cuando llego a puerto aprovecho para hacer videollamada y ver a toda mi familia y amigos», narra el marinero Portas. «Llevo en la escuela



MRO Mario Portas Molino



AN Ida Blanco Blázquez



GMI Jose Mª Escudero Rodríguez-Bailón

dos años y tampoco vemos a nuestras familias mucho aparte de en las vacaciones que tenemos», declara el guardiamarina Bartolomé. «Además hablo con ellos siempre que puedo y sé que están bien en casa. Así que estoy tranquilo». Su compañero, el guardiamarina Escudero, echa especialmente de menos a su abuelo, fallecido poco antes de comenzar el crucero de instrucción. «Sé que me está cuidando desde el cielo, así que lo estoy llevando bastante bien», asegura. «Es duro estar tantos meses fuera de casa, te pierdes cumpleaños, fiestas o estar con algún familiar enfermo, pero si hubiera querido estar en casa habría elegido otra profesión. Gracias a Dios tengo una familia que me ha apoyado en todas las decisiones que he tomado. Sí es verdad que mi madre y mi abuela son las que peor lo están llevando. Les envió un beso a mi familia y amigos», declara. Ese apoyo de sus familias es lo que, en palabras de la alférez de navío Blanco, les «anima a hacer bien el trabajo todos los días».

«Para mí el estar lejos de la familia es, por decirlo de alguna manera, mi talón de Aquiles», se sincera el brigada Don Juan. Este veterano ha tenido destinos en tierra alejado de su hogar y también navegando, ya que el *Elcano* es el quinto barco en el que está destinado, pero sigue siendo duro dejar a los suyos. «El tener que perderte muchas cosas de ellos en su día a día o en diferentes momentos importantes en sus vidas, como cumpleaños, comuniones, graduaciones, etc... Sobre todo por los hijos, que en mi caso tengo dos». Le entiende bien el brigada Don Pedro. «Estoy felizmente casado y tengo dos preciosas hijas. Mi esposa se llama Marta y mis hijas Miriam e Irene, de 15 y 10 años respectivamente», cuenta. «Y siempre me hacen una pregunta: ¿Cómo lo llevas con tu familia al estar tanto tiempo fuera de casa? Pues para mí la respuesta es muy fácil. Los que sufrimos un poco no somos los marinos, porque nosotros disfrutamos de lo que hacemos, los que lo pasan un poco mal son los familiares, porque notan nuestra ausencia. Aunque gracias a Dios mi mujer y mis hijas conocen mi pasión y me apoyan».

Comandante del buque escuela: «Los hombres y mujeres que componen la dotación del Elcano son un ejemplo y una motivación para mí y para muchas personas en España y en los países que visitamos»

Herederos de un legado centenario

Por todo ello le pedimos al comandante del *Juan Sebastián de Elcano* unas palabras para las familias y seres queridos de los miembros de su dotación. «Les agradezco de corazón el esfuerzo que hacen, y que como marido y padre que soy comprendo absolutamente», dice. «Nuestro servicio a bordo sería imposible sin su apoyo, comprensión y cariño constante. Saber que tenemos en casa una familia que respeta nuestra vocación es nuestra principal motivación. Particularmente, les hago llegar mi admiración personal, y les animo a que nos visiten durante alguna escala, donde estaré encantado de saludarles personalmente. Nuestras familias también forman parte de lo que representa y significa el *Juan Sebastián de Elcano*».

Y a ellos, a los hombres y mujeres que componen la dotación del buque escuela de la Armada (21 oficiales, 21 suboficiales, 135 militares de la escala de Marinería y Tropa, y dos maestros civiles), el capitán de navío Luis Carreras-Presas do Campo les dice que «es un honor navegar a su lado. Son un ejemplo y una motivación para mí y para muchas personas en España y en los países que visitamos. En tiempos en los que tanta gente antepone sus intereses personales y su comodidad por encima de muchas cosas, estos hombres y mujeres son todos voluntarios para estar a bordo, navegando y trabajando duro, de día y de noche, durante más de seis meses. Muchos de ellos año tras año. Y todo ello para dar cumplimiento a una doble misión que es muy especial: contribuir a la formación de los futuros oficiales de la Armada, y representar a España y

a la Armada por todo el mundo. A los guardiamarinas les animo a que mantengan durante toda su carrera la ilusión y entusiasmo con el que embarcaron y con el que están superando los retos del día a día a bordo: estudio, guardias, trabajos, maniobras, etc. El futuro para el que se preparan requiere de la alegría y el gusto por la vida en la mar que muestran cada día. ¡Es un placer navegar con ellos! Todos juntos, somos «marinos del *Juan Sebastián de Elcano*», y los que hoy navegamos a bordo tenemos la enorme responsabilidad de darle voz en la mar a los más de 22.000 marinos españoles y 6.500 guardiamarinas que han dado vida a la extraordinaria historia de casi cien años que tiene nuestro querido «Embajador y Navegante».



GMI Daniel Bartolomé Gil



CN Luis Carreras-Presas do Campo



TN Héctor Martín León

Observatorio científico y navegante del cambio climático

Durante el XCVI Crucero de Instrucción, el barco de la Armada sigue con las investigaciones y observaciones que dan continuidad al proyecto «Observatorio del cambio climático a bordo del buque-escuela Juan Sebastián de Elcano», en el que colaboran científicos de la Universidad de Cádiz, personal del Instituto Hidrográfico de la Marina, así como la dotación y los guardiamarinas que se forman en el bergantín-goleta.

Este proyecto, según cuenta el teniente de navío Héctor Martín León, responsable de él a bordo, forma parte del programa «Decenio de los océanos» para el desarrollo sostenible de la UNESCO. Para llevarlo a cabo, en el Elcano se realizan una serie de actividades por los alumnos Guardiamarinas, entre las cuales se encuentran: «medición de perfiles de temperatura en la zona ecuatorial del Atlántico y en el giro de corrientes subtropical en el Atlántico Norte; seguimiento de la biomasa de zooplancton con la ecosonda EK80; continuación del programa de avistamiento de cetáceos y elaboración de inventario correspondiente; realización de pruebas de boyas de deriva de bajo coste con sensores que complementen el banco de observaciones del Observatorio Permanente; y la ampliación del conocimiento del fondo marino, en términos de profundidad, para la ampliación de la base de datos GEBCO dentro del momento del «Decenio de los océanos».

Verónica Sánchez Moreno
Fotos: Buque Escuela
Juan Sebastián de Elcano





CN (CGA) José Antonio Portolés Sanjuan

Vicepresidente de la Asociación Círculo Ave Fénix

La carrera del capitán de navío José Antonio Portolés Sanjuan es amplia y diversa. «Empecé de alférez de navío navegando, en mi caso en aguas del Sáhara, luego hice dos especialidades. Tras ello estuve desplegado en zona de operaciones, como en la Primera Guerra del Golfo. Y he mandado unidades, a flote y de buceo», narra. Destaca que los avatares de la carrera le han ido llevando por diferentes lugares. Durante más de dos años fue el primer oficial de enlace de una unidad de Navy Seals en España, «eso me dio un background muy distinto y me hizo ver las cosas de otra manera». En su etapa mandando la Unidad de Buceo del Estrecho «tuve la oportunidad de vivir situaciones difíciles y duras y aprender a gestionarlas». Cuando pensaba que su carrera estaba encaminada, «el Almirante y el Jefe de Estado Mayor de la Flota decidieron que iba a ser el Jefe de Inteligencia del Estado Mayor, que posteriormente se amplió con la segunda gorra de Jefe de Inteligencia del recién creado COMSPMARFOR. De repente comencé una nueva carrera, muchas horas de estudio, cursos en España y en el extranjero, todo nuevo. He estado muchos años trabajando en Inteligencia, incluyendo dos destinos en el extranjero de bastante relevancia que me hicieron trabajar mucho, me dieron formación académica y un enorme conocimiento del ámbito multinacional». Cuando volvió a España pensando que iba a seguir su carrera en ese ámbito, la vida le dio otra vuelta «y durante ocho años fui el Jefe de Planes y Programas de Infraestructura en la Dirección de Infraestructura de la JAL, lo cual cambió absolutamente mi manera de ver las cosas. Otra vez tuve que estudiar mucho, Ley de Contratos, presupuestos, obras, en fin, otra carrera». «Muchos de mis destinos fueron de nueva creación y me tocó crear estructuras y procesos desde cero, puse a prueba mi capacidad



de aprendizaje e innovación. No hay nada peor en la Armada que un oficial gris», declara. «Hay que ser relevante en el buen sentido. Tienes que dejar tu impronta, tu huella, allá por donde pasas».

Llevaba dos años en la reserva, estando en la JAL, cuando un día le sonó el teléfono. Una empresa privada quería mantener una reunión con él y hacerle una propuesta de trabajo. «Pensaba que era un capitán de navío perdido en un despacho, personal y profesionalmente me sentía en mi zona de confort, el trabajo se centraba mucho en el concepto de servicio a los demás, me daba mucha satisfacción y creo que también prestigio, dije que no a la oferta. Fue mi mujer la que me dijo: es la primera vez que pasa un tren delante de ti y no te subes, sal fuera y gánate esa satisfacción en un mundo nuevo. Eso me hizo replanteármelo. Contacté con ellos, llegamos a un acuerdo y en una semana

estaba fuera de la Armada», explica. «Para mí fue un salto al vacío, pero he rejuvenecido 15 años porque me he dado cuenta de que todas mis experiencias anteriores me han dado una visión distinta de las cosas, capacidad de aproximarme a un problema desde distintos ángulos, buscar soluciones donde parece que no las hay, tener ideas distintas de las usuales. Realmente no era consciente de esa mochila que llevaba conmigo. Creo que, en general, es algo que sucede con muchos oficiales de la Armada», asegura. Este «reto» le pasó «con 60 años y me removió por dentro todo». Afirma que «en la vida se progresa a base de desafíos» y recomienda a sus compañeros «valorarse». «Si les llega una oferta es porque algo ha llamado la atención de la empresa, siempre pueden ponerse en contacto con nosotros si necesitan un consejo».

P.- ¿Qué es la asociación Círculo Ave Fénix?

R.- Cada año, un número determinado de profesionales pertenecientes a las Fuerzas Armadas, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía pasan del servicio activo a las diferentes situaciones administrativas que contemplan las normativas en vigor en cada uno de los casos (reserva o jubilación).

La mayoría de este personal, a través de sus destinos, cursos de formación y perfeccionamiento, así como de las misiones desempeñadas a lo largo de su dilatada carrera profesional, atesora una gran experiencia y talento personal. Estas competencias profesionales, unidas a sus virtudes y cualidades ligadas con la institución militar o de los cuerpos de seguridad del Estado involucrados, les convierten en unos excelentes candidatos senior para ocupar puestos de responsabilidad o de asesoramiento en empresas relacionadas con la seguridad y defensa, tecnológicas o de otro tipo de interés comercial.

Para potenciar esta cooperación cívico-militar en el ámbito empresarial, apoyar a los miembros de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía, ajenos al servicio activo, así como para favorecer su transición e incorporación laboral al sector empresarial, surge la asociación Círculo Ave Fénix.

No somos cazadores de talento ni una agencia de colocación. Nos definimos como una asociación sin ánimo de lucro y sin carácter reivindicativo que aglutina a militares de carrera y miembros de la FCSE que se encuentran en una situación distinta de la de servicio activo y desarrollan una actividad laboral ocupando un puesto de trabajo en empresas relacionadas con cualquier actividad de interés industrial o mercantil.

P.- ¿Por qué decidieron crearla?

R.- En España actualmente existen más de 13.000 militares (sólo cuadros de mando) en la situación de reserva (a los que habría que añadir los jubilados, y lo mismo en las FCSE). De ellos, solo una media del 7% continúan su vida profesional en las Fuerzas Armadas.

Los militares, como referencia, pasamos a la situación de reserva a una edad muy temprana. La razón por la cual decidimos embarcarnos en esta aventura no es otra que el hecho de aprovechar, en el más amplio sentido, la experiencia de aquellos de nosotros que ya habíamos dado el salto al mundo empresarial para ayudar a nuestros compañeros que quieran darlo. Además, aprovechar las ventajas que podrían suponer en términos de colaboración y de búsqueda de oportunidades entre nuestras empresas.

Y es en este entorno, sumado al interés creciente que muestran algunas empresas en contratar a militares, cuando se produce el nacimiento de la Asociación Círculo Ave Fénix, cuyo nombre pretende representar el reto que supone enfrentarse a la decisión de renacer e iniciar una nueva andadura profesional abandonando una vida con la que se ha estado comprometido durante décadas.

P.- ¿Cuáles son sus objetivos?

R.- Los objetivos de la Asociación pueden concentrarse en dos ideas fundamentales. Por un lado, aprovechar el talento de nuestros compañeros facilitando su transición e incorporación al mundo laboral civil. No somos una agencia de colocación, sino facilitadores para que ese importante tránsito se pueda hacer realidad. Y, por el otro, promover sinergias y colaboraciones tanto entre empresas de la Asociación, como de cualquier otra institución que quiera aprovechar nuestra red. Éstas son del orden de 90, algunas de ellas de mucha relevancia. Tenemos un excelente registro de éxitos que nos hace sentirnos orgullosos.

Ofrecemos también oportunidades de formación. Así, dos de nuestros asociados están realizando un programa de formación de seis meses con la fundación Oryon. También tenemos acuerdo con Milcom, escuela creada por uno de nuestros asociados y ofrece formación en idiomas gratuita a los miembros de la Asociación. Además, nos empeñamos mucho en facilitar el networking, crear una red de contactos que sean eficaces y se basen en la lealtad y la credibilidad.

P.- Su proyecto está en línea con Sapromil. ¿Tienen contacto con este programa?

R.- Hablamos con Sapromil, sí. Nosotros no queremos ser competencia para Sapromil o para los departamentos de personal, sino un complemento. Mi experiencia es que Sapromil está

muy orientado a marinería y tropa, lo que está fenomenal, porque han establecido acuerdos para aprovechar el talento de la gente. Pero no queremos competir, sino complementar eso. No todos en la Asociación somos oficiales. Por ejemplo, tenemos un cabo primero de Infantería de Marina que es un alto cargo de de una empresa importante. O capitanes del Ejército de Tierra que han creado sus propias empresas como autónomos y están teniendo un éxito impresionante. Se trata de aprovechar el talento de la gente.

P.- ¿Qué les diferencia de otras asociaciones de miembros y/o ex-componentes de las FFCCSE?

R.- Como dicen nuestros estatutos, no tenemos un carácter reivindicativo, esa podría ser la principal diferencia. Ave Fénix es una Asociación que mira hacia el exterior, nuestra audiencia no son los miembros de las FAS y las FCSE en servicio activo o en la situación de reserva con destino, sino aquellos que ya han dejado el servicio activo, continúen o no su labor profesional en el ámbito empresarial.

Por esa razón no nos hemos inscrito como Asociación Profesional en el Ministerio de Defensa. Entendemos que existen ya varias asociaciones que se ocupan de asuntos relacionados con el personal con destino. Sabemos que algunas de esas asociaciones profesionales también ayudan a buscar trabajo, pero creemos que nuestras actividades son perfectamente compatibles.



P.- ¿Quiénes forman la Junta Directiva?

R.- Actualmente, el Presidente es un general de brigada del Ejército de Tierra en situación de retiro. La Junta Directiva debe estar compuesta, como mínimo, según los estatutos, por un presidente y un secretario. Luego está el vicepresidente, que soy yo, tesorero y diferentes vocalías. Ahora hemos creado varias vocalías que están dando un resultado magnífico como la de Relaciones Institucionales o la de Formación porque hay empresas que establecen acuerdos con nosotros para ofrecernos ofertas en formación.

Los socios pagan una cuota anual de 40 euros. Nos reunimos cada dos o tres meses, invitamos a autoridades (por ejemplo el ALPER, el GJMALE, los presidentes de TEDAE y AESMIDE). Y vamos ampliando en la medida de nuestras posibilidades, porque todos trabajamos y a esto le dedicamos parte de nuestro tiempo libre.

P.- ¿Qué pueden aportar al mundo empresarial privado los miembros de las Fuerzas Armadas y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que dejan el servicio activo?

R.- Esto es lo que yo suelo denominar «la mochila». Creo que muchos de los miembros de las FAS no son conscientes del enorme valor que nos aportan nuestra formación académica, las condiciones y forma de entender el servicio, la experiencia adquirida en diversidad de destinos y sobre todo las responsabilidades asumidas en situaciones complejas y cambiantes. Todo esto combinado con que hoy en día una persona de 60 años está todavía llena de fuerza, empuje e iniciativa produce un cóctel de alto valor, muy aprovechable laboralmente.

Respecto a la formación académica, el alto grado y la amplitud y variedad de la formación recibida durante nuestra carrera nos hace evolucionar del concepto de «especialista», en la etapa temprana, al de «generalista». Por otro lado, la diversidad de los destinos y responsabilidades asumidas a lo largo de la carrera no tiene fácil parangón en la vida civil. Destinos operativos, muchos con despliegues en zonas de

conflicto, trabajos en organismos internacionales, en el ámbito del apoyo logístico y ejecución presupuestaria, en órganos de planeamiento con responsabilidades de mando, etc. ¿Quién puede presumir de tener un currículum de esta riqueza? Todo ello nos proporciona una gran capacidad de visión global, una aproximación holística a los problemas además de una visión enriquecedora de las soluciones.

Por otra parte, aunque no es bueno mirarse el ombligo y creernos en posesión exclusiva de algunos valores, es evidente que décadas de servicio en las FAS facilitan impregnarse de una serie de ellos que han condicionado nuestra carrera: lealtad, compromiso, capacidad de liderazgo y de trabajo en equipo, disciplina, adaptación a situaciones cambiantes e inciertas, iniciativa. También es muy importante el conocimiento de las metodologías, procesos, tiempos, financiación, etc.

La transición de la vida militar a la civil solo es un paso, pero produce vértigo a quienes tantos años han vivido una profesión tan particular como la nuestra y que afectará sobremanera al interesado y a su familia. La pregunta del millón que muchas veces nosotros mismos nos hacemos es ¿qué puedo aportar yo?

Un estudio realizado entrevistando a 500 CEOs de empresas importantes remarcan una serie de rasgos que destacan en los militares: trabajo en equipo, dotes organizativas, definición de objetivos y motivación para alcanzarlos, dotes de comunicación, un sentido de la ética muy desarrollado y la capacidad de mantener la calma bajo presión. Es difícil encontrar alguien con 58 años con una mochila así.

Por otra parte, por mi experiencia puedo decir que nuestra incorporación al mundo empresarial es de enorme interés para las FAS. En mi caso particular, uno nunca deja de ser y pensar como capitán de navío y de sentir como marino, mi lealtad a la Armada no desaparece. Difícilmente en mi trabajo empresarial asumiré responsabilidades y tendré iniciativas que no esté plenamente convencido que son de interés para la Armada.

Podría parecer que esto entra en

conflicto con nuestra lealtad profesional a nuestra empresa, nuestro pagador. Muy al contrario, supone un enorme valor añadido, aporta credibilidad y rigurosidad en nuestras valoraciones y decisiones en la empresa.

P.- ¿Quién se puede asociar al Círculo Ave Fénix y por qué debería hacerlo?

R.- De forma resumida: todo militar de carrera y miembro de las FCSE que haya dejado el servicio activo y estén desarrollando una actividad profesional o deseen hacerlo. La casuística es muy amplia, porque pueden estar en empresas, como autónomos, consultores externos, montando su propia iniciativa empresarial, etc. Como ya dije antes, no somos cazadores de talentos. Ni queremos ni podemos ser competencia con los departamentos de personal, somos un complemento.

También estamos haciendo posible, pero debemos definirlo mejor en los estatutos, que un militar en la reserva con destino pueda ser miembro de la asociación, porque le está llegando su momento. Si haces una encuesta entre los cuadros de mando de las FAS, de quién quiere pasar a la reserva o jubilarse, te encontrarás con una sorpresa, y es que solo un 5-10% quiere pasar a esas situaciones. Los demás, por diferentes motivos, queremos seguir estando activos. Somos muy jóvenes, los tiempos han cambiado y la gente tiene condiciones intelectuales y físicas, además de necesidades económicas, distintas.

P.- ¿Cómo puede asociarse el que esté interesado?

R.- En nuestra página web www.circuloavefenix.com está el enlace donde aparece el formulario para inscribirse y abonar la cuota anual. Además, existe también un teléfono para aclarar cualquier duda.

P.- ¿Con cuántas empresas y de qué sectores tienen acuerdos?

R.- Ahora mismo tenemos firmados dos acuerdos de colaboración con empresas e institutos de seguridad, de análisis estratégico y, en proceso, otros tantos con una empresa tecnológica y una fundación que ofrece ayuda para emprender a los mayores de 50 años.

Además, hemos firmado un acuerdo con la asociación internacional Mars & Mercury, que aglutina a asociaciones similares a la nuestra de ocho países europeos. Con ello se nos abren las puertas de colaboraciones con empresas extranjeras que, esperamos, sean aprovechadas por nuestros socios. Precisamente en el último mes, a través de M&M, se ha puesto en contacto con nosotros una empresa británica que busca un militar español para su representación en España. En paralelo a estos acuerdos ya firmados, contamos con el apoyo de asociaciones como AESMIDE y TEDAE, con las que hemos mantenido diferentes reuniones para impulsar el talento militar en el ámbito empresarial.

P.- ¿Han encontrado interés en el mundo empresarial privado por contratar a exmiembros de las FFCCSE?

R.- Los 150 asociados actuales estamos trabajando en 87 empresas y actividades diferentes en un amplio espectro profesional, aunque naturalmente la mayoría están conectadas con el sector industrial de defensa y seguridad. Este es uno de nuestros retos, porque en general somos grandes desconocidos y la labor que nos queda por hacer es muy grande. Existe cada vez más interés de las empresas dedicadas al ámbito de la defensa y de la seguridad, pero debemos ampliar el espectro porque la experiencia nos está enseñando que podemos aportar valor añadido en muchos sectores. Una gran parte del mundo empresarial es desconocedor de este hecho. En general, los militares somos unos grandes desconocidos para el sector industrial. Los alejados de nuestro entorno desconocen la intensa formación y experiencia que hay detrás de tantos años de servicio.

P.- ¿Las empresas muestran más interés por unos perfiles que por otros?

R.- El espectro es amplísimo. Como resumen, según mi experiencia, en la gente joven buscan especialistas. Dentro de la Armada hay oficiales jóvenes con una formación académica impresionante y unos grandes conocimientos tecnológicos. Allí es donde van los cazatalen-

tos. No es nuestro caso, no es el objetivo de nuestra asociación. Puedo decir que nuestra asociación ha facilitado la colocación desde chóferes hasta oficiales de alto rango. Las empresas vienen a nosotros y nos dicen lo que necesitan. Y, desde mi punto de vista, se valora mucho de los militares, dentro del sector industrial de la defensa, los conocimientos en la obtención del recurso material y de la cadena logística, saber cómo se ejecutan los presupuestos y los tiempos presupuestarios y, sobre todo, conocer las necesidades de los usuarios.

P.- ¿Qué son «los cafés del Fénix»?

R.- Sesiones online en las que dos o tres de nuestros socios tienen la oportunidad de explicar lo que hacen de manera resumida (10 o 15 minutos), con una sesión de preguntas posterior. Muchas de las sesiones que hemos hecho (una media de una al mes y con la asistencia de aproximadamente 20 socios) han abierto procesos de colaboración entre empresas del Círculo Ave Fénix.

P.- ¿Pueden contarnos algunos proyectos que tengan a corto plazo?

R.- Estamos explorando las posibilidades de colaboración con la fundación Oryon, cuyo objetivo es la recuperación de talento a través del emprendimiento. Además, alguno de nuestros asociados está actualmente realizando entrevistas de trabajo para incorporarse a puestos muy atractivos en empresas del sector de la defensa. Por otro lado, concretaremos ofertas para cursos de formación como director de seguridad y otros en ese ámbito, piloto de drones, idiomas, etc...

En este año 2024 queremos acercarnos a los 200 asociados, por eso nos empeñamos en la difusión de la asociación, tanto en el ámbito de las FAS, a través de los Departamentos de Personal, como en el industrial, por medio de nuestra relación con TEDAE y AESMIDE, a los que aprovecho la ocasión para agradecer su apoyo, y abriendo cauces de comunicación directa con más empresas.

Puedo adelantar que estamos preparando una jornada de presentación de la asociación para después de verano, posiblemente en el mes de noviembre, a la que invitaremos a autoridades, a com-

pañeros de todos los servicios y armas, además de a asociaciones y empresas. En cuanto finalicemos los detalles daremos amplia difusión del evento.

Además, en el terreno organizativo interno de la asociación nos gustaría estructurar tareas y procesos que hoy en día realizamos por iniciativas personales los miembros de la junta, enriquecer el contenido de la página web y explotar la posibilidad de aumentar la financiación a través de sponsors.

Por último, hemos identificado algunos temas, como las diferencias actuales entre las obligaciones y derechos de los jubilados procedentes de la Seguridad Social y los que procedemos de Clases Pasivas, en los que podemos ser de ayuda para nuestros asociados.

P.- ¿Daría alguna recomendación al personal de la Armada que en el futuro pase a la reserva y pueda formar parte de la Asociación Círculo Ave Fénix?

R.- Que no dejen pasar la oportunidad de conocer ámbitos fuera de la Armada. La experiencia que se tiene en el ámbito conjunto y en el internacional es espectacular.

En el caso de los oficiales creo que todos deberíamos pasar por la logística, porque la riqueza que aporta a la carrera es espectacular. La JAL siempre se ha visto como de segunda división y es el motor de la Armada. Para mí fue uno de los destinos más formativos y satisfactorios de mi carrera porque tuve que esforzarme en servir y mi trabajo se transformaba en resultados tangibles.

No obstante, un miembro en activo que no esté en la reserva no debe pensar en su pase a ésta, sino en aprovechar su carrera, ir dónde le apetezca y disfrutar el tiempo.

Verónica Sánchez Moreno



Asistentes a uno de los Cafés del Fénix.

I Campeonato de Armada de Pádel y éxito del equipo Armada en el Campeonato Internacional Militar de este deporte

Entre los meses de enero a marzo se desarrolló el I Campeonato de la Armada de Pádel. Organizado por la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada constó de dos fases. La primera fase clasificatoria tuvo lugar del 15 de enero al 23 de febrero en las zonas de responsabilidad de cada una de las Juntas de Deportes de la Armada (Cartagena, Ferrol, Las Palmas, Madrid, Rota, y San Fernando). La segunda fase se celebró entre el 6 y el 8 de marzo en las Instalaciones Deportivas de la Armada en Madrid (CIEF) y en la Ciudad de la Raqueta de Madrid donde acudieron a las finales correspondientes la pareja campeona de cada zona, masculina y femenina.

Se proclamaron ganadores del Campeonato la pareja de la Junta de Deportes de San Fernando, formada por el cabo Jose M. Butrón Aragón y el cabo Sergio Cornejo Barberí, siendo este último nombrado jugador más valioso de la fase final.

Hay que destacar el buen ambiente y la camaradería que reinó durante todo el campeonato, fomentando los valores militares y el espíritu deportivo de los participantes.

Algo más de un mes después, del 15 al 19 de abril, las dos parejas finalistas representaron a la Armada en el Campeonato Internacional Militar de Pádel. Celebrado en Utrecht (Países Bajos) contó con la participación de las delegaciones del Ejército del Aire

y el Espacio, Armada, Órgano Central, Bélgica y Holanda.

Las dos parejas representantes de la Armada se alzaron con el primer y tercer puesto de la clasificación masculina. El cabo Sergio Cornejo y el cabo Jose Manuel Butrón subieron a lo más alto del pódium y el cabo 1º Jose Manuel Lara y el cabo Alberto Guerrero consiguieron un más que meritorio tercer puesto.

La brillante actuación del «equipo Armada» tuvo su colofón con la pareja del Ejército del Aire y del Espacio, que obtuvo la segunda posición, completando un pódium con pleno español en la modalidad masculina y también femenina con parejas del Ejército del Aire y del Espacio y del Órgano Central.



XLVII Campeonato Nacional Militar de Orientación



Entre los días 01 y 04 de marzo se celebró, en el término municipal de Caravaca de la Cruz y Moratalla (Murcia), el XLVII Campeonato Nacional Militar de Carreras de Orientación, que organizó la Junta Central de Educación Física y Deportes del Ejército del Aire y del Espacio por delegación del Consejo Superior del Deporte Militar.

Participaron un total de 52 hombres y 24 mujeres en los equipos representativos de la Guardia Real, el Ejército de Tierra, la Armada, el Ejército del Aire y del Espacio, la Unidad Militar de Emergencias y la Guardia Civil.

Se realizaron tres carreras, correspondientes a las modalidades de larga distancia, media distancia y sprint en categorías masculina y femenina.

La Armada participó en este campeonato con un equipo de diez integrantes masculinos y tres féminas, pertenecientes a unidades ubicadas en Cádiz, Cartagena, Pontevedra, Ferrol y Madrid. La Armada obtuvo un 11º puesto en la carrera de distancia media masculina y un 9º puesto en la carrera sprint femenina.

Este campeonato sirvió para seleccionar al equipo de orientación nacional que representará a España en el LII Campeonato Mundial Militar de Orientación 2024, que tendrá lugar del 16 al 22 de octubre en Cartagena (Murcia).

IV Campeonato Nacional Militar de Taekwondo

El IV Campeonato Nacional Militar de Taekwondo se celebró entre los días 1 y 3 de abril en el Centro de Alto Rendimiento, en la localidad de Los Alcázares (Murcia). Contó con la participación de las delegaciones del Ejército de Tierra, Armada, Aire y Guardia Civil.

En esta edición del campeonato se aplicaron las nuevas normas de la Federación Mundial de Taekwondo, esto es, los combates fueron al mejor de 3 asaltos y se incluyó la modalidad de Poomsae, aumentando el nivel de participantes y de la competición.

Por parte de la Armada participaron, como entrenador y delegado el sargento 1º Benito Sánchez de la Unidad de Buceo de Medidas Contra



Minas, tres competidores en la modalidad de Combate y dos en la modalidad de Poomsae.

Hay que destacar el tercer puesto conseguido en categoría masculina -80kg por el alumno CAES 2º Jorge de la Cruz; el segundo puesto en ca-

tegoría masculina +80kg del marino Miguel García, tras una final muy complicada frente al campeón nacional; y el segundo puesto en categoría femenina de la soldado Yasmín Chouani, a pesar de competir en un peso superior al suyo.

XXIV Campeonato Nacional Militar de Vela LVIII Campeonato de Vela de la Armada

Entre el viernes 12 y el domingo 14 de abril se celebraron en aguas de la ría de Pontevedra el XXIV Campeonato Nacional Militar de Vela y el LVIII Campeonato de Vela de la Armada. Organizado por la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada y la Comisión Central de Deportes de Vela, contó con la colaboración de la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar (Marín, Pontevedra).

El Campeonato contó con la participación de dotaciones pertenecientes al Ejército de Tierra, a la Armada, al Ejército del Aire y del Espacio y a la Guardia Civil.

Ambos campeonatos de Vela, el XXIV Nacional Militar y el LVIII de la Armada, finalizaron con el mismo resultado:

- 1º clasificado: AF Manuel Ollero Medina y ASP2 Jorge Rodríguez Benjumeda.
- 2º clasificado: TN Eugenio Díaz del Río Sotelo y TN Jaime Soler Carreto.
- 3º clasificado: GM2 Francisco Pavón Jarava y GM2 Ángela Merello Pérez.

Además, el equipo de la Armada se llevó el Trofeo a la *Mejor Delegación del Nacional Militar de Vela*.

El domingo 14 de abril, al finalizar las pruebas correspondientes y presidida por el Almirante Director de Enseñanza Naval, tuvo lugar la clausura y entrega de trofeos en el Casino de Alumnos Almirante Bonifaz de la Escuela Naval Militar.



Campeonato Ibérico 2024 de Fórmula Windsurfing

Durante los días 23 al 26 de abril se disputó en aguas del Algarve el Campeonato Ibérico de Fórmula Windsurfing, contando con la participación de algunos de los mejores regatistas de esta clase en Portugal, España e Italia.

Representando a la Comisión Naval de Regatas de la Armada, participó el capitán de corbeta Roberto Ortiz Pérez que se proclamó subcampeón ibérico.

Organizado por el Club de Vela de Lagos, la Federación Portuguesa de Vela y la Clase FW Portugal, el campeonato se disputó en el reconocido campo de regatas de la ciudad de Lagos (Portugal). La regata estuvo condicionada por los fuertes vientos, que finalmente permitieron realizar 7 mangas con viento bastante rolón y racheado de entre 17 y 27 nudos del NW.

Las mangas estuvieron marcadas por una gran igualdad entre los tres primeros clasificados, imponiéndose finalmente el regatista local y actual campeón de Portugal Vasco Chaveca. En segunda posición finalizó a muy corta distancia el actual campeón de Italia Andrea Volpini.

El CC Ortiz ocupó el tercer lugar de la clasificación, siendo el segundo regatista peninsular de cara a la clasificación del Campeonato Ibérico.



XIX Campeonato Nacional Militar de Golf



Dentro del programa de la 6ª Semana del Deporte Militar, tuvo lugar del 6 al 8 de mayo en el campo «León Golf», el XIX Campeonato Nacional Militar de Golf. La Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada por delegación del Consejo Superior del Deporte Militar fue la encargada de la organización del campeonato.

La modalidad de juego fue Scratch sin hándicap que, unido a la dificultad de recorrido que se ha incrementado en cada jornada, supuso un reto para los jugadores. Los participantes pertenecían a la Guardia Real, el Ejército de Tierra, la Armada, El Ejército del Aire y del Espacio, la Guardia Civil y la Unidad Militar de Emergencias.

El teniente de navío Ingeniero, David Méndez Alonso fue el mejor clasificado del equipo masculino de la Armada con un quinto puesto. En la categoría femenina, la vencedora fue la sargento Paula Dopico Lago.

La clasificación definitiva servirá para la elección de los componentes del equipo nacional que se prevé participe en el Campeonato Mundial Militar próximamente en Zimbawe.

XII Campeonato Armada de Triatlón 2024

El triatlón es un deporte individual y de resistencia en el que se combinan las disciplinas de natación en aguas abiertas, el ciclismo en ruta y la carrera a pie.

Entre los días 7 y 8 de mayo se celebró en la localidad de San Fernando (Cádiz) el XII Campeonato de Armada de Triatlón en el que participaron miembros de la Armada procedentes de las diferentes localidades de la geografía nacional.

Dicho campeonato se celebró sobre distancia sprint, que corresponden 750 metros de natación, 20km de ciclismo y 5 km de carrera a pie.

Los vencedores absolutos fueron el soldado de Infantería de Marina Jesús Rodríguez Muñoz y

la capitán de corbeta Loreto Pastor Sopenana.

Esta prueba es la fase previa para seleccionar a los participantes del equipo de la Armada en el Campeonato Nacional Militar de Triatlón que se ha celebrado del 6 al 9 de junio en Gijón.



XLVII Campeonato Nacional Militar de Judo

El Judo es un arte marcial y un deporte de combate que no sólo constituye un excelente medio para alcanzar una educación física integral, sino que además inculca comportamientos y valores que son también inherentes a la preparación militar.

El XLVII Campeonato Nacional Militar de Judo se disputó, entre los días 7 y 9 de mayo, en la ciudad de Ferrol (La Coruña). La Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada por delegación del Consejo Superior del Deporte Militar y la Junta de Educación Física y Deportes de Ferrol fueron los encargados de la organización del campeonato.

Merece ser destacado el excelente resultado del equipo de la Armada, en el que la guardiamarina de 2º Andrea Lanzat Albaladejo consiguió la medalla de oro en la categoría femenina -63Kg, la teniente Luana Horna Martínez la plata en la categoría femenina -57Kg y el alférez de navío Héctor Torres Vilches el bronce en la categoría masculina -73Kg.



La ceremonia de clausura y entrega de premios tuvo lugar el jueves 9 de mayo en el polideportivo Batallones,

de las Instalaciones Deportivas de la Armada en Ferrol y fue presidida por el Almirante Jefe del Arsenal de Ferrol.

XVIII Edición Regata Armada Modalidad Snipes

El sábado 11 de mayo se celebró, en aguas de la bahía de Cádiz, la XVIII Regata Armada modalidad Snipes, organizada por la Comisión Naval de Regatas con la colaboración de la Flota de Snipes del Real Club Náutico de Cádiz.

Participaron 20 barcos pertenecientes al Real Club Náutico de Cádiz, Universidad de Cádiz, Real Club Náutico de Motril, Comisión Naval de Regatas y Puerto Sherry.

Resultó campeona la tripulación formada por Ángel Ballesteros y Sonia Hidalgo, del Real Club Náutico de Motril, actuales campeones de España en la categoría Máster tras su reciente victoria en Valencia. Como segundo y tercer clasificados quedaron las tripulaciones de la Comisión Naval de Regatas formadas respectivamente por José Antonio Garrido y Kiko Oses, y Juan Castañeda y Pablo Alcina.

Al finalizar la prueba se celebró la ceremonia de entrega de trofeos en las instalaciones de la Comisión Naval de Regatas, contando con la presencia del vicepresidente del Real Club Náutico de Cádiz, Gonzalo de La Cruz Fernández. A continuación, se ofreció una comida marinera de confraternización organizada por la dotación de la Comisión, con el apoyo del Tercio de Armada, Escuela de Suboficiales y Estación Naval de Puntales.



X Campeonato Nacional Militar de Foso Olímpico

Dentro del programa de la 6ª Semana del Deporte Militar, entre los días 5 al 10 de mayo, tuvo lugar en el «Club de Tiro las Quintanas» (Villafeliz de la Sobarriba, León), el X Campeonato Nacional Militar de Foso Olímpico. El Consejo Superior del Deporte Militar ha sido el encargado de la organización de este campeonato.

Los tiradores se dividieron en escuadras compuestas como máximo de seis competidores, tirando 125 platos cada uno en tandas de 25 platos, de los que pasaron a la final los seis mejores tiradores. La final se disputó el día 9 de mayo, en modalidad Final Olímpica a 50 platos.

La ceremonia de clausura se celebró el día 10 de mayo, en la Academia Básica de Suboficiales del Ejército del Aire y del Espacio Virgen del Camino, y fue presidida por el Director General



de Enseñanza Militar.

Por parte de la Armada hay que destacar el excelente resultado del te-

niente (IM) Manuel Ángel Rojas Avilés que obtuvo la medalla de bronce en la clasificación general por equipos.

Las fragatas de la clase «Bonifaz» (F-110), actualmente en construcción en el Astillero de Navantia en Ferrol, llevarán los nombres de cinco marinos notables: *Bonifaz* (F-111), *Roger de Lauria* (F-112), *Menéndez de Avilés* (F-113), *Luis de Córdova* (F-114) y *Barceló* (F-115). Esta decisión, plasmada en la Orden Ministerial 3/2024, de 25 de enero, no solo honra a estos buques de última generación, sino que rinde tributo a ilustres marinos cuyas proezas han dejado una huella indeleble en la historia naval de España y subraya la valentía y el compromiso de estos distinguidos personajes a lo largo de diferentes épocas. Bonifaz, sirvió bajo el reinado de Fernando III en el siglo XIII. Su escuadra fue crucial en el sitio de Sevilla y su contribución está vinculada a los orígenes de la Armada. Roger de Lauria fue un destacado almirante del siglo XIII, participó en numerosas victorias navales contra Anjou y la flota francesa, conquistó territorios en Italia, defendió Mallorca, y derrotó a flotas bizantinas. Pedro Menéndez de Avilés, inició su carrera en la lucha contra corsarios, siendo clave en la Batalla de San Quintín. Luego sirvió en la Armada de Flandes, exploró la costa de Florida y Carolina del Sur, y fue Adelantado de Florida. Contribuyó a la defensa del Caribe y falleció en 1574. Luis de Córdova, participó en la reconquista de Orán en 1732 y destacó en la reconquista del Reino de Nápoles y Sicilia en 1734. Fue Director General de la Armada, contribuyó a la independencia de Norteamérica y lideró el bloqueo de Gibraltar hasta la paz con Gran Bretaña en 1783. Condecorado con la Encomienda de la Orden de Calatrava por vencer a los argelinos y con la Gran Cruz de la Real y distinguida Orden de Carlos III. La última fragata de la clase «Bonifaz» honrará a Antonio Barceló, un marino del siglo XVIII conocido por su destreza en el combate naval. Destacó en la lucha contra corsarios berberiscos, participando en el socorro de Alhucemas y Melilla. Sus cañoneras fueron cruciales en los bombardeos de Argel. Al mando de la escuadra en Algeciras, alistó la flota para el bombardeo de Tánger en 1792.



Bonifaz



Roger de Lauria



Menéndez de Avilés



Luis de Córdova



Barceló

El emblema de la Infantería de Marina es un ancla y dos fusiles porque el ancla simboliza a la Armada en su conjunto mientras que los dos fusiles, armados con sus bayonetas, representan que es una fuerza de combate de Infantería dispuesta a actuar con arrojo y decisión en el momento en que se precise. Aparecen cruzados sobre el ancla lo que simboliza el apoyo y servicio que le presta a la Institución. Según los archivos históricos del Cuerpo, la primera vez que apareció este emblema fue tras la Guerra de la Independencia para uno de los escudos de distinción que se les otorgaba a las tropas, si bien no se oficializó hasta 1928, en ese momento sólo para distinguir a los alumnos de la Escuela del Cuerpo, y desde enero de 1931, para toda la Infantería de Marina.



La isla de Guam, situada en el Pacífico oriental, en Micronesia, fue descubierta en 1521 por la expedición española encabezada por Fernando de Magallanes que culminaría con la primera circunnavegación del mundo con Juan Sebastián de Elcano como capitán. En 1565 Miguel López de Legazpi tomó posesión efectiva de este territorio cuya colonización tuvo lugar a partir del siglo XVII con la llegada de pobladores españoles procedentes de Nueva España (actual México) y de misioneros jesuitas. Tuvo una gran importancia para España ya que era el principal puerto natural de escala de la flota del «Galeón de Manila». Tras la guerra de 1898 fue cedida a Estados Unidos junto a Filipinas, Cuba y Puerto Rico.





Ana María de Soto y Alhama, nacida en 1775 en la localidad cordobesa de Aguilar de la Frontera, fue la primera mujer infante de Marina. Con 18 años y haciéndose pasar por hombre, bajo el nombre de Antonio María de Soto, se alistó como soldado en la sexta compañía del undécimo batallón. Como granadera, participó en los ataques de Bañols, la defensa de Rosas, en la defensa de Cádiz y en la batalla del cabo de San Vicente. Cinco años después de alistarse, se descubrió que era una mujer, pero lejos de castigarla, se le expidió licencia de retiro con el grado y el sueldo de sargento primero, concedido por el rey Carlos IV, y dos reales diarios de pensión, en atención a la heroicidad demostrada durante la lucha. El libro 'Hija del mar', de la escritora Alicia Vallina, recoge la historia novelada de la vida de esta valerosa mujer.



El 19 de abril de 1901 la reina regente, doña María Cristina de Habsburgo y el ministro de Marina de la época, Cristóbal Colón de la Cerda, duque de Veragua, refrendaron con sus firmas la Real Orden por la cual se proclamaba, de manera definitiva, a la Santísima Virgen del Carmen Patrona de la Marina de Guerra española. No obstante, este patronazgo tiene su origen en la Isla de León (actual San Fernando), durante la segunda mitad del siglo XVIII, cuando se dio estado casi oficial a esta devoción, que ya era muy popular en la ciudad.



El Destacamento Naval permanente en la isla de Alborán se estableció en 1997. Como señala el Ministerio de Defensa, su ubicación en «un enclave estratégico entre Almería y Melilla», hace que su papel sea «fundamental como garante de la seguridad y para proteger la biodiversidad de un espacio singular» como el de esta isla. El pasado 11 de marzo la Ministra de Defensa, Margarita Robles, acudió a este destacamento, siendo la primera visita de un titular de este ministerio a Alborán. Actualmente se están acometiendo una serie de mejoras para el acondicionamiento de las infraestructuras de la isla y la adecuación de sus instalaciones, como los dormitorios.

Según recoge el «Ceremonial Marítimo» de la Armada «en determinadas ocasiones de particular solemnidad, las autoridades de más alto nivel pueden pasar revista a los buques de la flota, que saludan a la voz —y, en su caso, al cañón— al paso de la embarcación donde se iza el estandarte, insignia o distintivo de la autoridad». Es lo que se conoce como «Revista Naval» y puede efectuarse «con los buques fondeados, dispuestos en línea y engalanados, mientras la embarcación que transporta a la autoridad navega a lo largo de la línea» o con los buques en movimiento, para lo que se aconseja «realizarla de la misma vuelta».



El Diccionario de la Academia indica que tener «tela marinera» significa, coloquialmente, tener «gran dificultad». Una expresión que tiene su origen en los puertos y ambientes marineros y se refiere al tejido utilizado para realizar las velas de los barcos: tela en gran cantidad, de un alto precio y que cuesta coser y manejar. Actualmente, señala la Fundéu, según el Diccionario fraseológico documentado del español actual y el Diccionario del español actual, ambos de Manuel Seco, Olimpia Andrés y Gabino Ramos, esta expresión se utiliza con diversas funciones: para expresar admiración o aprobación; ponderación, en sentido positivo o negativo; para indicar la dificultad de algo y con los significados de ‘mucho’ y ‘dinero’.



En mayo de 1741 Inglaterra sufrió una de las mayores derrotas de su historia en Cartagena de Indias, de la mano de la flota española comandada por el almirante Blas de Lezo y Olavarrieta. Con sólo seis navíos de guerra y 2.830 hombres, el ingenio, valentía y la capacidad estratégica de este marino natural de Pasajes (Guipúzcoa) hizo que Inglaterra, con 195 buques y más de 30.000 hombres, no lograra la conquista de la ciudad, tras un ataque que duró tres meses. Cada barco y soldado español hizo frente y derrotó a diez ingleses. Una gesta sin igual, como demuestra un detalle: tan seguros estaban los ingleses de la victoria de su flota de guerra, al mando del almirante Edward Vernon, que incluso acuñaron monedas conmemorativas de ella. Una victoria que no lograron gracias al arrojo de los españoles dirigidos por Blas de Lezo, que para entonces ya era cojo, tuerto y manco debido a diversas heridas de guerra y que falleció meses después de la defensa de Cartagena de Indias debido a las heridas sufridas durante la batalla. El nombre de la F-103 homenajea a este marino ilustre.





Capacidad de desembarco del grupo Dédalo
Autor: EMAD



Último arriado de bandera del remolcador *Mahón*
Autor: ORP FERROL



Defendemos España en y desde la mar

Un momento de la exhibición dinámica que tuvo lugar en la playa gijonesa con motivo de la celebración del DIFAS 24.

© Foto: Marco A. Piomero/MDE