

NÚMERO

28

JULIO

AÑO 2026

# Revista **ARES SEVILLA**

## 125 ANIVERSARIO DE LA VIRGEN DEL CARMEN



**PATRONA DE LA ARMADA**  
**(1901-2026)**



REVISTA DE  
INFORMACIÓN  
PARA  
RESERVISTAS



# Revista **ARES SEVILLA**

## **EDITORIAL**

*Dirección-Diseño*

**ANTONIO RUIZ CONDE**

*Alférez de Navío*

*Documentación-Redacción*

**ENRIQUE RODRÍGUEZ  
MAYO**

*Sargento Primero*

*Asesor Técnico*

**JORGE BAÑÓN VERDÚ**

*Teniente de Navío*

## **REVISTA**

**“ARES SEVILLA”**

*Envíos postales y mensajería:*

**Asociación ARES de Reservistas  
Españoles**

**Avda. Kansas City, nº 94, 3ª Planta  
41007 SEVILLA**

**delegacionsevilla.ares@gmail.com**

**Depósito Legal: SE 754-2021**

**ISSN 2990-3424: Edición Impresa**

**ISSN 3020-1454: Edición en Línea**



## **PUBLICACIÓN DE PERIODICIDAD TRIMESTRAL**

La Revista “ARES-SEVILLA” es una publicación que tiene como finalidad contribuir a la Cultura de Defensa.

Los trabajos publicados representan, únicamente, la opinión personal de los autores sin que la Asociación ARES de Reservistas Españoles comparta necesariamente los artículos o criterios expuestos.

La responsabilidad de las opiniones contenidas en los artículos publicados corresponde exclusivamente a sus firmantes. Los artículos de colaboración y las noticias no deben de entenderse como criterio de identificación de esta Revista.

# SUMARIO

Editorial.....	4
Prólogo.....	5
125 Aniversario de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada (1901-2026).....	7
Fernando de Añasco, Maestre de Campo del Tercio de Armada .....	17
España y la mar, la necesidad de potenciar el poder naval.....	24
125 Aniversario de la declaración oficial de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada.....	30
Breve crónica de las letrinas en la historia naval.....	32
El riesgo de zozobra de buques atracados en puerto.....	39
La brigada del C.G.A. D <sup>a</sup> Teresa de Jesús Toquero Vicente.....	46
La “Salve Marinera” cantada por la Armada y escrita por un sanluqueño.....	49
La primera mujer cabo mayor en la Armada Española.....	52
Una expedición ultramarina: el viaje de la fragata “Astrea” a Filipinas.....	55
Españoles en Camboya, 1596.....	61
La saga del Almirantazgo Cervera en Puerto Real (I parte) .....	67
Reservistas.....	84
Ejército de Tierra.....	96
Armada.....	117
Ejército del Aire y del Espacio.....	129
Unidad Militar de Emergencias (UME).....	138
Guardia Civil.....	142
Sección Uniformidad.....	149
Sección Armamento-Material.....	156
Sección Historia.....	160
Sección Patrimonio Cultural.....	171
Sección UCO.....	181
Sección Internacional.....	184
Sección Legislación.....	192
Himnos.....	195
Efemérides.....	197
Publicaciones.....	199
Noticias-Publicidad.....	203
Información para afiliarse a ARES.....	208

Con este número la Asociación ARES de Reservistas Españoles conmemora los 125 años de patronazgo de la Virgen del Carmen. Ya en el **Prólogo**, que nos dedica el **Excmo. Sr. Almirante** Jefe del Mando de la FLOTA, **D. José Enrique Delgado Roig**, que agradecemos profundamente, señala la vinculación de la Armada y la Virgen del Carmen forjada a lo largo de la historia. *“La Virgen del Carmen, Stella Maris, continúa presidiendo el rumbo de nuestra Flota”*.

En relación con el aniversario, la editorial desarrolla un artículo de resumen sobre **125 Aniversario de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada (1901-2026)**. En la misma línea el teniente coronel capellán permanente, **D. Jesús María Pérez Martín**, presenta la colaboración *“125 Aniversario de la declaración oficial de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada”* y concluye con el precioso Kyrie de las misas de la Armada: *“Tu que dispones de cielo y mar, haces la calma la tempestad. Ten de nosotros Señor piedad, piedad Señor, Señor piedad”*. *“La Salve Marinera cantada por la Armada y escrita por un sanluqueño”* que desarrolla el sargento primero, **D. Enrique Rodríguez Mayo**, trata de los autores de la letra y música. **Luis de Egulaz** (Sanlúcar de Barrameda, 1830-1874) y el pianista y compositor de zarzuelas, **Cristobal Oudrid Segura (1825-1877)**, quienes fueron los que dieron letra y música, respetivamente, a la Salve Marinera.

El general de brigada, **D. Juan Orti Pérez**, nos introduce a un personaje de gran importancia en los Tercios de Flandes, *“Fernando de Añasco, Maestro de Campo del Tercio de Armada”*. Destacado militar entre los siglos XVI y XVII, donde abarca desde las campañas de Flandes y Sicilia hasta las guerras en África y la costa peninsular. Reivindica la figura de Añasco como un brillante soldado cuyo reconocimiento histórico ha sido eclipsado por otros contemporáneos, a pesar de sus contribuciones críticas a la Monarquía Hispánica.

*“España y la mar, la necesidad de potenciar el poder naval”*, por el capitán de fragata, **D. Luis Solano Veiga**, sostiene que *“España no puede entenderse sin el mar y la Armada fue necesaria en el pasado por razones de supervivencia, expansión y protección del comercio, y sigue siendo imprescindible hoy por motivos de seguridad, prosperidad económica, soberanía tecnológica y estabilidad internacional”*.

**D. Jorge Bañón Verdú**, teniente de navío, desarrolla una *“Breve crónica de las letrinas en la historia naval”*, donde se hace un recorrido sobre las soluciones de ingeniería naval adaptadas en los buques.

*“El riesgo de zozobra de buques atracados en puerto”* por el alférez de navío, de **D. Amable V. Esparza Lorente**, se hace un estudio sobre la pérdida de estabilidad que puede generar por agentes externos, como la fuerza del viento, o internos como puede ser el corrimiento de la carga o la inundación continuada y que puede provocar el naufragio.

El historiador **D. Pedro Sánchez Muñoz** relata en el artículo *“Una expedición ultramarina: el viaje de la fragata Astrea a Filipinas”* la expedición a las Filipinas que la fragata española Astrea realizó en el siglo XVIII. El más destacado fue la expedición comercial y de circunnavegación de 1786 comandada por Alejandro Malaspina, un hito de la navegación que sentó las bases para su posterior y célebre expedición científica.

*“La saga del Almirantazgo Cervera en Puerto Real (I parte)”*, por el escritor e historiador **D. Francisco Pérez Aguilar**, ilustra la saga de los Cervera en Puerto Real, la cual enlaza profundamente a esta familia de marinos ilustres con la historia naval española. Su figura más destacada, el vicealmirante Pascual Cervera y Topete (héroe de la batalla de Santiago de Cuba en 1898), que falleció en el municipio gaditano en 1909 tras una vida de servicio.

*“Españoles en Camboya, 1596”*, por el escritor e historiador **D. Joaquín Máñes Postigo**, donde se narra y estudia la audaz expedición española que zarpó de Manila hacia Camboya, liderada por los aventureros Blas Ruiz de Hernán González y Diego Veloso, con una reducida tropa de españoles, para restituir al legítimo rey de Camboya.

Finalizamos las colaboraciones con la experiencia y carrera profesional en la Armada de la brigada del C.G.A. **Dña. Teresa de Jesús Toquero Vicente** y la primera mujer cabo mayor en la Armada Española, **Dña. Ana Isabel Candamil Álvarez**.

Una vez más, nuestro agradecimiento por todas las colaboraciones de esta Edición y nuestra felicitación a la Armada en la festividad de la Patrona, la Virgen del Carmen.

**Antonio Ruiz Conde**

**Delegado Provincial ARES-SEVILLA**



**“Siempre dispuestos”**

# PRÓLOGO



## *ALMIRANTE JOSE ENRIQUE DELGADO ROIG*

El almirante D. José Enrique Delgado Roig, es actualmente desde diciembre de 2025 el Jefe del Mando de la FLOTA. En 1988 recibe el despacho de alférez de navío. Estuvo embarcado en las corbetas de la clase Descubierta, fragata "Reina Sofía", en el Cuartel General de Alta Disponibilidad del Reino Unido, UKMARFOR, o la Agrupación Naval Permanente de la OTAN número 1 (SNMG1) como Jefe de Operaciones a bordo de tres buques insignia norteamericanos, como comandante en el patrullero "Formentor", el dragaminas "Genil", el cazaminas "Segura" y la fragata "Álvaro de Bazán".

En tierra, como oficial, estuvo destinado en el Centro de Valoración y Apoyo a la Calificación Operativa para el Combate (CEVACO), en el Estado Mayor de la Flota, el Estado Mayor de la Armada, tanto en la División de Operaciones como la de Planes, el Estado Mayor de la Defensa, así como en el Cuartel General del Mando Marítimo de la OTAN en Nápoles, incluyendo su participación en la Operación "UNIFIED PROTECTOR" en Libia.

Es especialista en Armas Submarinas y con posterioridad efectuó los cursos de Oficial de Acción Táctica (TAO) y el Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, en la ESFAS, así como el Curso de "NATO Operational Planning", en la Escuela de la OTAN en Alemania. Como oficial general, realizó el Curso de Oficiales Generales y Embajadores en el "NATO Defense College", en Roma. Está en posesión de diversas condecoraciones militares.

Quienes han surcado los mares a lo largo de los siglos saben bien que, cuando se enfurece, la mar pone a prueba no sólo la pericia marinera, sino también la fortaleza del espíritu. No es extraño por ello, que los hombres y mujeres de la mar hayan buscado amparo en la protección divina, y que la devoción a la Virgen, en sus distintas advocaciones, haya sido, durante tanto tiempo, seña de identidad marinera.

Esta arraigada tradición espiritual forma parte inseparable de la Historia de la Armada. Desde las antiguas flotas de Indias, que encomendaban sus singladuras a la Virgen del Rosario —la Galeona—, hasta las expediciones que, ya en el siglo XVII, comenzaron a poner su rumbo bajo la protección de la Virgen del Carmen, la devoción mariana ha acompañado siempre a nuestros marinos. En ella han encontrado consuelo en la adversidad, esperanza en la tormenta y gratitud en el regreso a puerto.

La profunda vinculación entre la Armada y la Virgen del Carmen, forjada a lo largo de siglos de historia compartida, quedó definitivamente consagrada con el Real Decreto de 19 de abril de 1901, por el que Su Majestad la Reina Regente doña María Cristina declaró a Nuestra Señora del Carmen patrona de la Armada. Desde entonces, su presencia simbólica en nuestros buques, arsenales y bases no es sólo testimonio de una tradición, sino expresión viva de un legado espiritual que sigue iluminando el servicio de quienes visten el uniforme de la Armada.

Hoy, al conmemorar el 125 aniversario de este patronazgo, evocamos no sólo un hito histórico, sino una herencia que trasciende generaciones. Recordamos a aquellos marinos que, en todos los mares y en todas las épocas, depositaron su confianza en la Estrella de los Mares, y renovamos el compromiso de mantener viva esa tradición que forma parte de nuestra identidad.

En esta significativa efeméride, la Armada rinde homenaje a su Patrona, reafirmando un vínculo que es a la vez, histórico, espiritual y profundamente marinero.

La Virgen del Carmen, Stella Maris, continúa presidiendo el rumbo de nuestra Flota. En ella encuentran inspiración quienes sirven en la mar, conscientes de que su misión exige entrega, disciplina y espíritu de sacrificio. Que su protección siga acompañando a nuestros marinos en cada singladura y que su luz permanezca como guía firme hacia el cumplimiento del deber y el servicio a España.



# 125 ANIVERSARIO DE LA VIRGEN DEL CARMEN

## PATRONA DE LA ARMADA (1901-2026)

España ha sido tradicionalmente católica desde la época de Carlos I (1516-1556), teniendo imágenes religiosas como insignias del catolicismo y que a lo largo de siglos han sido escogidas como protectoras de unidades militares, de un ejército o de sus buques. Citamos a San Telmo protector de los mareantes y patrono de los marineros, aunque no fue reconocido como tal (tanto en España como en Portugal) y cuyo verdadero nombre fue Pedro González Telmo, nacido en Fromisa (Palencia en 1190) y enterrado en Tuy en 1246. Sacerdote y fraile católico.



*Imagen de San Telmo*

Durante el siglo XVIII, en la Real Armada, era tradicional que aquellos buques que no tenían un nombre religioso tuviesen un segundo nombre que sí lo era, denominado advocación. De la misma forma, generalmente, los buques cuyo nombre sí tenía carácter religioso y alguno que no lo tenía, poseían un segundo nombre denominado alias. Tenían una advocación en un santo o santa como patrón, independientemente de su nombre o alias. Citamos como ejemplo: un navío de línea de 80 cañones, que estuvo en servicio desde 1775 hasta 1805, hundido en la batalla de Trafalgar, se denominaba “Neptuno” como alias y “Nuestra Señora del Carmen” como advocación religiosa, es decir, tenía dos nombres. Otro ejemplo lo tenemos en el “Nuestra Señora de Guadalupe” con el alias de “Barlovento”, un navío de 58 cañones que estuvo en servicio desde 1703 hasta 1724 y su final fue un encallamiento en la bahía de Samaná.

## LA VIRGEN DEL ROSARIO

En la época del papa Pio V, entre 1566 y 1572, se promovió la Virgen del Rosario como advocación mariana después de la batalla de Lepanto, con el triunfo de la Liga Santa (las armadas de España, Venecia, los Estados Pontificios, Malta, Saboya y Génova, bajo la alianza conocida como la Liga Santa), que derrotó a la armada del imperio otomano en la Batalla de Lepanto que amenazaba con conquistar Roma y extender el islam por todo el Mediterráneo cristiano, frente a los turcos el 7 de octubre de 1571, estando al mando de las fuerzas navales D. Juan de Austria. Los navíos de aquel entonces eran galeras y galeones españoles a las cuales se les relacionó con la Virgen del Rosario conocida popularmente como "La Galeona" ya como patrona de la Armada Invencible y de la Armada hasta 1901.



*Imagen de "La Galeona" de Cádiz antes de 1931*



*Escena de la imagen de la Virgen de Rosario protegiendo a la Liga Santa en la Batalla de Lepanto y que se puede observar en el interior del techo del paso de palio de la V. del Rosario de la Hdad. de La Milagrosa de Sevilla*

## LA VIRGEN DEL CARMEN

A finales del siglo XII aparece la devoción de la Virgen del Carmen a raíz de unos religiosos italianos que vivían como eremitas en el monte Carmelo en tierra Santa (Israel). En ese lugar se erigió una iglesia en honor de Santa María del Monte Carmelo y que, con el transcurso del tiempo, se convirtió en una orden religiosa en 1226, siendo el inglés carmelita y ermitaño Simón Stock (1165-1265), nombrado posteriormente santo al que se le aparece la Virgen a raíz de una plegaria pidiendo auxilio y ofreciendo un escapulario en señal de protección a todo aquel que lo portase en el momento de su muerte.



***Inauguración de una talla en bronce de la Virgen del Carmen, en el buque escuela “Juan Sebastián Elcano” / ARMADA***



***Detalle de la Virgen del Carmen /ARMADA***

En los siglos XVIII y XIX la devoción por la Virgen del Carmen fue en aumento en la gente de mar, pero no fue en España hasta el 19 de abril de 1901, en el reinado Alfonso XIII bajo la regencia de su madre la reina María Cristina de Habsburgo y a instancia del ministro de Marina, Cristóbal Colón de la Cerda duque de Veragua, cuando es nombrada, por Real Orden, a la Virgen del Carmen patrona de la Marina de Guerra y más tarde el resto de las marinas, como la mercante, pesquera, deportiva, la científica y la recreativa.

Una imagen de la Virgen del Carmen la podemos ver en todos los buques de la Armada, ya sea mediante una talla, un cuadro o una estampa, generalmente en el puente de mando de los mismos o en los camarotes de la tripulación.



***Imagen de la Virgen del Carmen de la Comandancia Naval de Sevilla expuesta en la Capilla de los Marineros durante la eucaristía celebrada en la festividad del 16 de julio / ARES***



***Estandarte de la Virgen del Carmen de la Hermandad del Prendimiento, Dos Hermanas / ARES***

La festividad de la Virgen del Carmen se celebra todos los 16 de julio por la Armada con actos en su honor en todas sus bases, arsenales, estaciones navales, comandancias y ayudantías navales y buques en la mar y en especial en su Cuartel General en Madrid.

También se rinde un particular reconocimiento a los marinos que han pasado recientemente a la situación de reserva al cumplir los tiempos de servicio y otros requisitos establecidos legalmente.

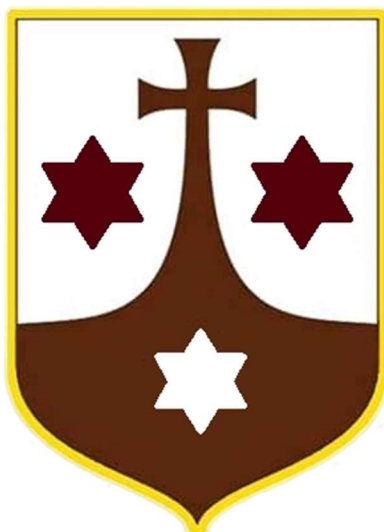
Otro de los actos relevantes del 16 de julio es la jura de bandera y entrega de despachos a los nuevos oficiales de la Armada en la Escuela Naval Militar.



***Entrega de despachos en la ENM el 16 de julio / ARMADA***

Fue el 19 de abril de 2026, cuando se cumplieron los 125 años de la proclamación por Real Decreto (1901-2026) de la Virgen del Carmen patrona de la Armada.

## LA HERÁLDICA EN EL ESCUDO DE LOS CARMELITAS



***Escudo genérico carmelita***

La heráldica nació para celebrar y festejar episodios importantes y famosos del pasado. Para plasmar esta tradición de gloria no bastaban las palabras, se necesitaba escribirlo y plasmarlo esculpido en la heráldica.

Parece que la tradición de utilizar escudos se remonta al siglo XIV cuando los grandes monasterios comienzan a utilizar escudos. Los colocan sobre las puertas de sus edificios e iglesias. Pero hay un lenguaje detrás de tanto arte, un lenguaje que no solo sirve de versión de los hechos, sino que se vuelve en todo momento un reclamo de los orígenes. Los primeros datos fiables históricos e impresos se remontan al siglo XV. Cuando describimos un escudo en heráldica se dice blasonar:

En campo plata con monte de sable, con tres estrellas: dos en jefe, sable sobre plata, y una en punta, plata sobre sable. Al escudo está sobrepuesta una corona ducal, con brazo armado de espada de fuego, que sobresale. El conjunto está aureolado de doce estrellas de oro, con una leyenda que dice: ***Zelo zelatus sum pro Domino Deo exercituum = He tenido mucho celo por el Señor Dios de los ejércitos.***



Hoy la única diferencia en los escudos oficiales de las dos ramas es la cruz que remata el monte, más difundida entre los descalzos, pero que indistintamente fue utilizada por varias provincias reformadas de la Antigua Observancia, y aún hoy se puede utilizar sin problemas, aunque queda definida la diferencia.

El primer escudo que se conoce data de 1499, algo diferente del que conocemos hoy en día. Estaba dividido en dos partes: La interior lleva un monte Carmelo estilizado, sobre la parte superior una Señora entronizada con el Niño. La Señora lleva la corona de estrellas y la media luna forma escabel en sus pies, mientras que el escudo que la rodea al exterior lanza rayos al sol y lo sostiene dos ángeles. La representación se completa por dos textos **“Sum Mater et Decor Carmeli”** = **“Yo soy la Madre y la belleza del Carmelo”** que sale de la mano de María, y **“Elías et Eliseus Proph. Duces Carmelitarum”** = **“Elías y Eliseo profetas, jefes de los Carmelitas”**. Este último letrero sale de las manos del niño. Este es el primero de los escudos conocidos, ahora su composición dista un poco de ser la misma, aunque el sentido principal se mantiene.



*Primer escudo que se conoce de 1499*

A través de muchas épocas y de algunas modificaciones, hoy el escudo es uniforme y está aceptado por las dos ramas, cada una el suyo.

### **Interpretación de los campos del Escudo**

**Campo blanco:** Elías, vida de castidad, pureza de corazón, manto que dejó Elías a Eliseo antes de ser arrebatado por Dios en el carro de fuego.

**Campo marrón:** simboliza el hábito marrón que según la tradición llevó en vida la Santísima Virgen, austeridad, pobreza y espíritu de renuncia.

**Las tres estrellas en general:** Los estados históricos del Carmelo; simbolizan la memoria, el entendimiento y voluntad.

**Las estrellas del campo blanco:** representa a los carmelitas que gloriosos moran en el cielo, Elías y Eliseo.

**Las estrellas del campo negro:** Los siete dolores de María.

**La cruz del monte:** Amor a la cruz de los primeros carmelitas, por dos dichos de Santa Teresa; Por San Juan de la Cruz y la escalera para llegar al cielo.

**La corona:** Nobleza de la Orden.

**Las doce estrellas:** simboliza los doce principales puntos de la Regla.

**El brazo con la espada y mote:** celo por la gloria de Dios que han de vivir los carmelitas.



*Imagen de la Virgen del Carmen de la Hermandad de San Gil en Sevilla / HDAD. SAN GIL*

## **LA VIRGEN DEL CARMEN EN EL PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES EN SAN FERNANDO**

En el Panteón de Marineros Ilustres situado en las instalaciones de la Escuela de Suboficiales de la Armada, en la Población Militar de San Carlos en San Fernando (Cádiz), tuvo lugar el pasado 18 de abril un besamanos de la Virgen del Carmen, en honor a su 125º Aniversario de su proclamación como Patrona de la Armada.

Los actos principales sobre dicha conmemoración se realizaron el domingo 19 de abril en la Iglesia del Rosario de la Base Naval de La Carraca del Arsenal de Cádiz.

El domingo 19 de abril tuvo lugar una eucaristía en honor de los 125 años como patrona de la Armada en la Iglesia del Rosario, oficiada por D. Vicente Hernández Chumillas, vicario episcopal y director del Servicio de Asistencia Religiosa de la Armada, junto a otros representantes religiosos castreños, Las autoridades castreñas asistentes al acto fueron el COMGEIM, el general de división José Luis Souto Aguirre así como personal del Cuerpo General de la Armada y la alcaldesa de San Fernando, Patricia Cavada junto al Hermano Mayor de la Hermandad del Carmen de San Fernando, Juan José Ruíz Richarte.



***Imposición de la corbata / AURORA MARIN / SAN FERNANDO INFORMACION***



***La Gran Cruz Fidélitas / AURORA MARIN***

En el acto se hizo entrega a la imagen la Gran Cruz de la Cruz Fidélitas, otorgada por el Arzobispado Castrense de España “*en casos verdaderamente especiales a quien haya prestado un especial, valioso y particularmente relevante servicio*”. También se le impuso la corbata de la Base Naval de La Carraca sobre el estandarte de la corporación. Finalizada la eucaristía la imagen regresó en parihuela de plata a la Iglesia de Nuestra Señora del Carmen, acompañada en su recorrido por la Banda del Tercio Sur de Infantería de Marina hasta la salida del Arsenal.



***Imagen frontal de la Virgen del Carmen en el Panteón de Marinos Ilustres / JESÚS MARIN  
/ DIARIO DE CADIZ***

## FERNANDO DE AÑASCO, MAESTRE DE CAMPO DEL TERCIO DE ARMADA



### **GENERAL DE BRIGADA, D. JUAN ORTI PÉREZ**

**D. Juan Orti Pérez, general de brigada del Cuerpo de Infantería de Marina de la Armada (retirado), ingresó en 1976 en la Escuela Naval Militar y en 1981 recibió su despacho de teniente. Ha desarrollado su vida profesional fundamentalmente en unidades de la Fuerza de Infantería de Marina. En ella ha ejercido el mando de Sección, Compañía y Batallón y ha ocupado el puesto de 2º Jefe de la Brigada de Infantería de Marina. En el empleo de general de brigada ha sido comandante de la Fuerza de Protección de la Armada y actualmente es Presidente del Grupo de Trabajo del Comité Militar de la Unión Europea. Está en posesión de diversas condecoraciones civiles y militares.**

Los siglos XVI y XVII fueron centurias de actividad bélica constante para la Monarquía Hispánica. La extensión territorial del Imperio, con posesiones en todos los husos horarios, vino acompañada de problemas de toda índole. Los factores que conformaban la situación de España durante los reinados de Carlos V, Felipe II y Felipe III fueron la enemistad con una Francia deseosa de encontrar aliados contra España aún a costa de aproximarse a los turcos, la piratería berberisca que hacía de las costas del norte de África un lugar arriesgado y hostil para el comercio marítimo, la Reforma protestante –contraria a las firmes creencias de la monarquía española- que se extendía por el Continente como una mancha de aceite, y el Gran Turco, contrapoder en el dominio del Mediterráneo. Al otro lado del Atlántico se llevaba a cabo la impresionante aventura de la conquista de América. A todo ello se sumaban otros conflictos no menos importantes, como las denominadas Guerras Italianas, las tensiones a veces cruentas contra el Vaticano, o la sangrienta rebelión de los moriscos, ésta en la propia metrópoli. Ya metidos en el siglo XVII España se vio también envuelta en la Guerra de los Treinta Años, que afectó a todo el Continente. Estos factores llevaron a la Corona a disponer de una poderosa maquinaria de guerra y a realizar con ella un despliegue territorial sin precedentes.

Solo es posible entender la existencia de semejante Imperio, tanto en lo relativo a su extensión como a su duración, gracias a personajes que fueron capaces de materializar las decisiones de la Corona con lealtad a su rey, amor a su patria y fervor por su religión.

Nombres de todos conocidos como Fernando Álvarez de Toledo y Pimentel, Álvaro de Bazán, Luis de Requesens, Alejandro Farnesio, Juan de Austria o Ambrosio de Spínola escribieron páginas heroicas de la Historia de España en los siglos dorados. Junto con otros menos conocidos como Julián Romero, Lope de Figueroa, Cristóbal de Mondragón o Álvaro de Sande, por poner solo unos ejemplos, constituyeron el brazo armado de la monarquía.

Queremos referirnos en las líneas que siguen a Fernando de Añasco y Ponce de León, un valiente soldado que vivió a caballo de los dos siglos, que no ha tenido el merecido reconocimiento por sus compatriotas. Como decía Bernardino de Escalante en sus Diálogos del Arte Militar, "...tenemos poca ventura los españoles que seguimos la guerra, de no haber quien escriba los hechos valerosos y los nombres de quienes los hacen..."

Fernando de Añasco y Ponce de León nació en Sevilla entre 1540 y 1543. Sus padres, también sevillanos, fueron Alonso de Añasco de Ribera y Leonor Ponce de León Melgarejo. Fue bautizado en la parroquia de San Vicente de la capital hispalense el 7 de octubre de 1543. Su fecha de bautismo es la única referencia que realmente nos puede orientar acerca de la de su nacimiento.

Alrededor de 1561 sentó plaza como soldado bisoño en los ejércitos de la Monarquía Hispánica, lo que hace suponer que en ese momento tendría unos dieciocho años. En 1564 obtuvo el mando de una compañía del Tercio Fijo de Nápoles y tres años más tarde fue transferido a su gemelo en Flandes que se encontraba mandado por el maestro de campo Antonio de Ulloa.

### **La Batalla de Jemmingen (1568)**

En agosto de 1567, siendo aún capitán de una de las diecinueve compañías que conformaban el Tercio de Nápoles, Añasco llegó a los Países Bajos formando parte de la columna que, bajo el mando de Fernando Álvarez de Toledo, III duque de Alba, recorrió en Camino Español desde Milán hasta Bruselas. El Tercio de Nápoles ocupó sus presidios en la ciudad de Gante y, desde allí, participó activamente en la campaña que el de Alba llevó a cabo contra los rebeldes flamencos. Una de las batallas decisivas de esa campaña, con la que se consiguió repeler la entrada de tropas rebeldes desde Alemania por el norte, fue la de Jemmingen, librada contra las tropas de Luis de Nassau en las proximidades de la pequeña aldea del mismo nombre (hoy Jemgun), situada en la provincia de Frisia, en la orilla izquierda del río Ems y a pocos kilómetros de su desembocadura.

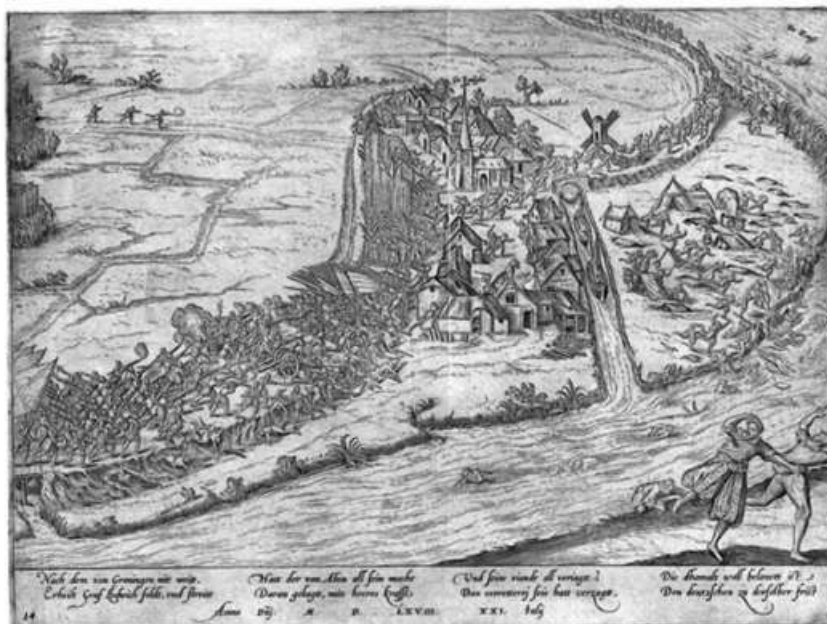
En la amanecida del 25 de julio de 1568, una manga de arcabuceros del Tercio de Nápoles, protegidos por jinetes de Sancho Dávila, progresaron por la orilla del río hacia las posiciones defensivas de las tropas holandesas. Los rebeldes abrieron las esclusas para anegar los campos y así dificultar el progreso de soldados del duque de Alba. Con el agua por el pecho, los soldados del duque continuaron su avance hacia las primeras posiciones defensivas del enemigo, poniéndolo a la fuga. En su retirada, los flamencos quemaron los puentes y pasarelas, lo que hizo que la caballería católica hubiera de retirarse. Sin arredrarse ante el fuego, los arcabuceros de los capitanes Alonso de Vargas, Diego Enríquez y Fernando de Añasco, continuaron escaramuzando al enemigo con mucho peligro y sufriendo graves quemaduras. Tras su avance, los españoles defendieron el puente tomado a los rebeldes rechazando sus contraataques a pesar de su gran inferioridad numérica.

La actuación de Añasco y sus soldados en Jemmingen fue una muestra de gran audacia y valentía y contribuyó a la aplastante derrota que el duque de Alba infligió a los de Nassau. Los flamencos huyeron en desbandada perseguidos durante un día entero por las unidades del duque. Se contabilizaron más de siete mil bajas entre los soldados holandeses, muchos de los

cuales murieron ahogados al intentar cruzar el Ems, que según la crónica quedó cubierto con los sombreros de los muertos. Alba solo tuvo ocho bajas.

Jemmingen no fue la única ocasión en la que destacó Añasco formando parte del Tercio de Nápoles durante la Rebelión de Flandes: participó en el socorro y capitulación de Middelburg “cumpliendo con las obligaciones de su sangre”. La ciudad de Middelburg, capital de la provincia de Zelanda, que estaba defendida por fuerzas españolas bajo el mando de Cristóbal de Mondragón, se encontraba sitiada por un ejército rebelde anglohollandés. Los españoles resistieron el duro asedio durante dos años y solo capitularon cuando fracasaron todos los intentos de socorro. Añasco embarcó en abril de 1572 en Bergen-op-Zoom con su compañía formando parte del contingente de ayuda de Julián Romero. Esta fuerza, junto con la salida de Amberes con Sancho Dávila formaron una armada de setenta buques que fueron derrotados por los “gueux” en la mar y no pudieron socorrer la ciudad. Fernando de Añasco estuvo presente más tarde en la capitulación de la ciudad el 18 de febrero de 1574, año en que se disolvió su Tercio.

Al finalizar su participación en la campaña del duque de Alba, volvió a Nápoles sin destino, a la espera de uno nuevo como entretenido (con algunos privilegios por sus méritos).



Batalla de Jemmingen. Grabado de Frans Hogenberg, (Wikipedia)

En Nápoles residió alrededor de diez años para luego trasladarse de nuevo a su ciudad natal, en la que se instaló en la collación (conjunto de viviendas en torno a una iglesia que constituían una parroquia) de San Lorenzo. En 1589 fue nombrado teniente de alguacil mayor de Sevilla por el duque de Alcalá. En 1592 sirvió un corregimiento en Cádiz y, al año siguiente, regresó a Sevilla a ocupar de nuevo el puesto de teniente de alguacil mayor que había dejado al marchar a Cádiz.

### El Hábito de Santiago

La Orden de Santiago fue creada en el siglo XII en el Reino de León con la doble finalidad de proteger y dar seguridad a los peregrinos del Camino y contribuir a la expulsión de los musulmanes de la península ibérica. Desde tiempos muy tempranos, la pertenencia a la Orden exigía legitimidad, limpieza de sangre, religiosidad y nobleza. En numerosas ocasiones se

hicieron excepciones a estas exigencias, pero en otras, el hábito fue denegado por su incumplimiento.

En el caso de Fernando de Añasco, le fue comunicada la merced de hábito en agosto de 1594. Ese año comenzó su calvario para poder ser miembro de la Orden debido a las controversias surgidas durante el proceso de concesión, al descubrirse la existencia de un antepasado que había sido condenado por la inquisición en Sevilla. Añasco se había creado numerosos enemigos con suficiente poder para enturbiar su pasado en las declaraciones que estos realizaban a los pesquisadores en las que "trataron de ejecutar contra él su odio" y que luego llegaban al Consejo de Órdenes. No le fue concedido el hábito hasta después de su muerte.

### **Gobernador de Cádiz**

En 1597 fue nombrado gobernador y capitán de guerra de Cádiz, cargo en el que prestó especial atención a la remodelación y modernización de las fortificaciones de la ciudad y otras localidades costeras de la provincia. Por orden del rey participó con Cristóbal de Rojas y Luis Fajardo en la planificación del sistema defensivo de la bahía y ciudad de Cádiz y en la protección desde tierra de la navegación entre ésta y Sevilla. Se acometieron los planes y reformas de las fortificaciones del fuerte del Castillo de San Lorenzo del Puntal (Hoy Puntales) de construcción anterior a 1587, del Castillo de Matagorda y de los fuertes de La Cruz y la Punta de las Vacas, entre otras.



**Sancho Dávila según un grabado de la época**

A petición suya le fue donada por parte del Concejo de Cádiz, por escritura pública del 5 de febrero de 1599, una pequeña capilla en el arco del Pópulo, para albergar y dar protección a la imagen de la Virgen del Pópulo que había sido ultrajada por las tropas anglo-holandesas del duque de Essex durante el ataque que realizaron a la ciudad en 1596. Añasco dotó a dicha capilla de un retablo del entallador Alejandro de Saavedra en el que figuraban sus armas.

Ese mismo año de 1599 dejó el cargo de Gobernador de Cádiz para ser nombrado por Felipe II gobernador de Filipinas, puesto al que renunció antes de tomar posesión en el mes de noviembre.

A pesar de su renuncia y gracias a su prestigio, el monarca, ya Felipe III, le ofreció en 1602 ser capitán general de Panamá. Demoró su respuesta hasta 1604 y en ella se excusó de nuevo dando lugar a que se revocara su mandato. Su intención no era otra que la de permanecer en España para sacar adelante su hábito.

Hacia 1604 llevó suministros desde Mallorca al rey de Cuco, un aliado bereber amenazado por los argelinos. La operación fracasó, por lo que tuvo que dar explicaciones personalmente a la Corte.



Vista parcial del Castillo de San Lorenzo del Puntal en la actualidad. (Foto Luis Carlos Gargallo)

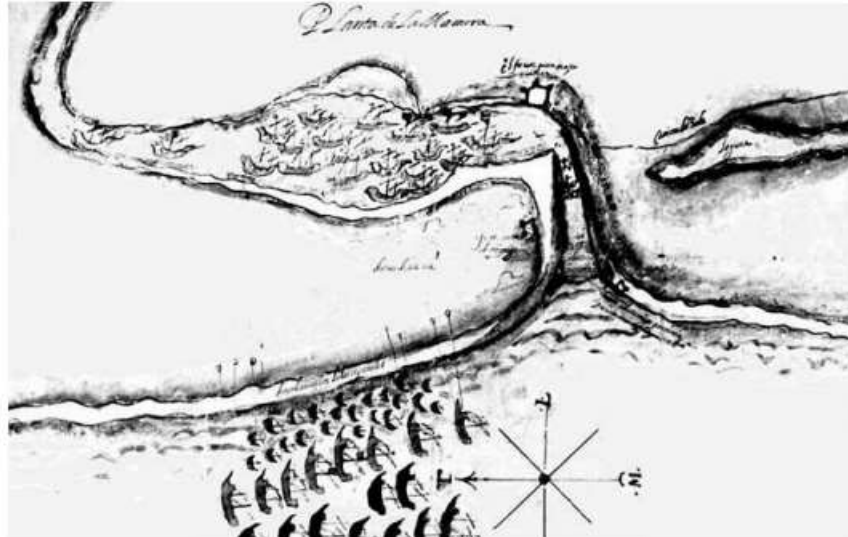
Poco después, ya en 1605, Añasco aparece de consejero del conde de Niebla, Juan Manuel Pérez de Guzmán y Gómez de Silva, por aquellas fechas Capitán General de las Galeras de España, en la expedición que se preparaba contra Argel desde 1603 y que no se llevó a efecto.

### **Maestre de Campo del Tercio de Armada**

En 1607 era maestre de campo del Tercio de Armada, nuevamente en la provincia de Cádiz. Siete años más tarde participó en la campaña de la Mámora (hoy Mehdiá), siendo capitán general del Mar Océano don Luis Fajardo y Chacón, con una fuerza de quince galeones, veinte galeras y otros cincuenta buques de transporte y auxiliares. Llevaban a bordo dos mil quinientos marineros, cuatro mil infantes del Tercio de Armada bajo las órdenes de Añasco, y algo menos de dos mil soldados del Tercio de Galeones del maestre de campo Jerónimo Agustín.

La Mámora era base de piratas que amenazaban la ruta de la flota de Indias. Su posición permitía controlar otra de las bases corsarias cercanas, Larache, que había sido conquistada por los españoles unos años antes.

El 1 de agosto llegó la fuerza expedicionaria a la Mámora, en cuya rada encontraron fondeados cuatro buques de guerra holandeses que confirmaban la connivencia de los rebeldes flamencos con los corsarios africanos, a pesar de que la guerra en Flandes se encontraba en plena vigencia de la Tregua de los Doce Años. Al día siguiente se produjo el asalto anfibio, en el que apenas se produjeron bajas debido a que la guarnición de la plaza la había evacuado.



Mapa de La Mámora en 1621 (Wikipedia)

Una vez conquistada la ciudad, los españoles construyeron un fuerte pentagonal diseñado por el ingeniero beaciense Cristóbal de Rojas llamado de San Felipe y la renombraron como San Miguel de Ultramar. Las obras se complementaron con torres defensivas, almacenes, una iglesia, un hospital, caballerizas y alojamientos para la guarnición. El aprovisionamiento de la ciudad se realizaba desde el apostadero de El Puerto de Santa María. Quedó como gobernador de la plaza el también beaciense Cristóbal Lechuga, ingeniero artillero, veterano de Flandes, que había sido sargento mayor del Tercio de Bobadilla.

La ciudad, situada en un entorno hostil e insalubre, sufrió sucesivos asedios marroquíes desde 1619 hasta 1678 y, el 30 de abril de 1681, la débil guarnición de 160 hombres que la protegía hubo de rendirse ante las tropas del sultán Mulay Ismail, el segundo rey de la dinastía alauita, que renombró la población como Mehdía.

Con la toma del fuerte los marroquíes se hicieron con la imagen del Cristo de Medinaceli, que había sido llevada en la expedición por los frailes menores capuchinos para que recibiera culto por parte de los soldados y les diera protección. Al caer la ciudad, la imagen cayó en manos del sultán, quien decidió enviarla a la ciudad de Mequinez, capital del sultanato, como muestra de la victoria. Más tarde sería rescatada por los Padres Trinitarios y llevada a Madrid.

### **Enfermedad y fallecimiento**

La economía de Añasco se vio muy resentida en los últimos años de su vida y su estado de ánimo muy deteriorado a causa de su salud y muy afectado por el fallecimiento de su hijo natural, Alonso, que murió en Lima en febrero de 1620. Fernando de Añasco falleció en Cádiz en 1624, siendo octogenario. En su testamento pidió ser enterrado en una de las capillas de la Iglesia de Santiago del colegio de los Jesuitas de Cádiz, con la que se encontraba muy vinculado.

Su valentía fue bien reconocida en su tiempo. Fue “cavallero de mucho valor”, “hombre brioso y arriscado” y “tenido en mucho entre cavalleros y personas principales que hablan de él sin passion”. Demostró arrojo “en toda coiuntura siendo tenido por cavallero para mucho, y por tan valiente que nadie le querra agraviar que él no buelva por su honor”.



Fuerte de San Felipe de la Mámora en la actualidad. (Wikipedia)

## BIBLIOGRAFIA

---

AHN, Órdenes Militares, Santiago, Exp. 466.

AHN, Consejos, 25448, Exp 7.

AHPCa, Prot. 303, 12 de febrero de 1620. Testamento cerrado de don Fernando de Añasco.

Cañete, Hugo A. Los Tercios en Combate. Ediciones Salamina. 2020.

Cartaya Baños, Juan. La pasión de Fernando de Añasco. Universidad de Sevilla. Sevilla, 2014.

Fernández Duro, Cesáreo. La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón. Vol. III.

Memorial de Ingenieros y Revista Científico-Militar, año XXXIV, II Época, nº 8 (15 de abril de 1879) y nº 9 (1 de mayo de 1879).

Mendoza, Bernardino de. Comentarios de lo sucedido en las guerras de los Payses Baxos, desde el año 1567 hasta el de 1577. Pedro Madrival. Madrid, 1592.

O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo. La Infantería de Marina Española Historia y Fuentes. Empresa Nacional Bazán. 1999.

Rodríguez Delgado de Mendoza, Ramón. Compendio Historial del Cuerpo de Infantería de Marina. Imprenta de Manuel Blanco Luque. Andújar, 1927.

**Artículo publicado en el Boletín de Infantería de Marina nº 37 de diciembre 2023, Autorizada su reedición por el autor y por el BIM, para la revista ARES SEVILLA, con fecha 27/03/2025.**

# ESPAÑA Y LA MAR, LA NECESIDAD DE POTENCIAR EL PODER NAVAL



## **CAPITAN DE FRAGATA D. LUIS SOLANO VEIGA**

**El capitán de fragata D. Luis Solano Veiga ingresó en la Escuela Naval Militar en 1998 y recibió su despacho de alférez de navío en 2003. Realizó la especialidad complementaria de Energía y Propulsión y es diplomado en Estado Mayor. Ha sido comandante del cazaminas “Sella” y segundo comandante del patrullero “Atalaya” y de la fragata “Blas de Lezo”. Entre sus otros destinos destacan, analista OTAN en la Sección de Planes Estratégicos de la División de Planes del EMA, consejero técnico en el Gabinete del AJEMA y en el Gabinete de la SEDEF, oficial de intercambio en el HMS “Illustrious” (Reino Unido) y fragatas “Méndez Núñez”, “Álvaro de Bazán” y “Blas de Lezo”. Ocupa su actual puesto como comandante del Mando de las Unidades de la Fuerza de Acción Marítima en Cádiz y Comandante Naval en Cádiz, desde junio de 2025.**

*“Quien es dueño del mar lo es de todo”*

*(Temístocles, 480 a. C.)*

*“Ni pez se atreve a salir al mar si no lleva las armas del rey de Aragón”*

*(Roger de Lauria, s.XIII)*

*“Quien domina el mar domina el comercio; quien domina el comercio del mundo domina las riquezas del mundo”*

*(Raleigh, 1618)*

*“El control del mar mediante el poder naval y el comercio marítimo significa influencia predominante en el mundo”*

*(Mahan, 1890)*

*“Una buena marina no es una provocación de guerra, es la garantía más segura de la paz”*

*(Roosevelt, 1902)*

*“El poder naval es el primer instrumento de la grandeza nacional”*

*(Churchill, 1948)*

España no puede entenderse sin el mar. “No es una afirmación retórica ni una apelación romántica a un pasado imperial, sino una realidad estructural que ha condicionado —y sigue condicionando— su seguridad, su economía y su papel en el mundo” (Mahan, 1890, p. 25). A lo largo de la historia, las naciones que han comprendido su dimensión marítima han prosperado; las que la han ignorado han visto comprometido su futuro. En este contexto, la Armada no es un instrumento accesorio del Estado, sino una necesidad estratégica permanente.

Este artículo sostiene una idea clara: la Armada fue necesaria en el pasado por razones de supervivencia, expansión y protección del comercio, y sigue siendo imprescindible hoy por motivos de seguridad, prosperidad económica, soberanía tecnológica y estabilidad internacional. Cambian los medios, pero no la lógica.

### **La raíz histórica: el mar como vía de supervivencia y poder**

Desde la Antigüedad, el control del mar ha sido sinónimo de control del comercio, de seguridad del Estado, de capacidad militar, base de imperios, etc., en una palabra, de influencia. Civilizaciones como la fenicia, la griega o la romana entendieron que dominar las rutas marítimas significaba controlar el comercio, la comunicación y, en última instancia, el poder. España, por su posición geográfica, heredó esta lógica de manera inevitable y la llevó a su máxima expresión durante más de dos siglos, desde finales del siglo XV hasta mediados del siglo XVII.



***El navío “Santísima Trinidad” (1769-1085) navegando en línea y escoltado por otros dos navíos. / ÓLEO ARTE MILITAR Y NAVAL***

“Durante la Edad Moderna, la construcción de una potencia naval no fue una elección ideológica, sino una necesidad estratégica. La expansión hacia América, el mantenimiento de rutas comerciales transoceánicas y la protección de los flujos de riqueza exigían una estructura naval permanente” (Corbett, 1911, p. 73). Sin una Armada, el sistema económico y político de la monarquía hispánica simplemente no habría sido viable.

España cuenta con una tradición naval extensa y compleja. Este legado no debe interpretarse como una nostalgia del pasado, sino como una fuente de inspiración y aprendizaje no solo para el presente, fundamentalmente para el futuro.

La historia demuestra un patrón constante: cuando España dispuso de una fuerza naval sólida, pudo proyectar estabilidad y asegurar sus intereses; cuando esa capacidad se debilitó, su posición internacional también lo hizo. Este principio no pertenece al pasado. Es una constante geopolítica atemporal. Las lecciones históricas muestran la importancia de la preparación, la adaptación y la visión estratégica. Ignorarlas sería repetir errores. Aprovecharlas, en cambio, nos permitirá construir una Armada más eficaz y alineada con los desafíos actuales.

### La importancia del mar de hoy en un mundo global interconectado

En el mundo contemporáneo, la relevancia del mar no ha disminuido; al contrario, se ha intensificado. Actualmente, hablamos del siglo XXI, no del pasado, *“Más del 80% del comercio mundial se transporta por vía marítima”* (UNCTAD, 2023, p. 12). Energía, alimentos, materias primas y productos manufacturados circulan a través de rutas marítimas que, aunque invisibles para el ciudadano medio, sostienen la vida cotidiana.

España, como economía abierta, depende de estas rutas de forma crítica<sup>1</sup>. Sus puertos conectan Europa, África y América, y su posición en el estrecho de Gibraltar la sitúan en uno de los puntos más estratégicos del planeta. Esta realidad también implica una gran responsabilidad: garantizar que esas vías permanezcan abiertas, seguras y estables.

Tradicionalmente, la defensa se asociaba al territorio físico. Hoy, esa visión es sin lugar a dudas insuficiente. Los intereses de un país se extienden mucho más allá de sus fronteras: rutas comerciales, cables submarinos de comunicaciones (IEEE, 2022, p. 41), infraestructuras energéticas y recursos naturales. Los cables submarinos, por ejemplo, transportan la mayor parte del tráfico global de datos<sup>2</sup>. Un ataque o interrupción en estos sistemas tendría consecuencias inmediatas en la economía, las comunicaciones y la seguridad<sup>3</sup>. Del mismo modo, las rutas energéticas son esenciales para el suministro nacional.

La mar nos proporciona progreso, desarrollo, fortaleza y bienestar, pero no podemos ignorar que existen ciertas vulnerabilidades en nuestros espacios marítimos que puedan afectar a

nuestro bienestar. Aquí entra en juego la Armada como garante de un principio fundamental: la libertad de navegación. Sin esa libertad<sup>4</sup>, el comercio se encarece, la economía se ralentiza y la

<sup>1</sup> España destaca por su dimensión marítima: el 80% del perímetro nacional es una frontera marítima, es decir 5940 km (INE), en cuya franja costera es donde vive aproximadamente el 60% de nuestra población; la superficie marítima sobre la que España ejerce soberanía o jurisdicción es el doble de nuestro territorio nacional, aproximadamente 1,2 millones de KM<sup>2</sup>; y buena parte de nuestro territorio es insular. Por lo que respecta a nuestra economía: energéticamente España depende del exterior (73%) y recibe la práctica totalidad de los Hidrocarburos que consumimos por la Mar (99%, Buques y Gaseoductos); el 80% de las Importaciones, y el 60% Exportaciones se efectúan por vía marítima, y es que España cuenta con 3 de los 10 puertos más importantes de la UE (Algeciras, Barcelona, Valencia), que mueven anualmente 450 MILLONES de TN, el 12% de toda la UE; es el 3er país europeo en volumen de tráfico marítimo, después de Holanda y Alemania; es la primera potencia europea en cuanto a pesca, que con caso 10000 barcos genera cerca de 35.000 empleos directos, y 70.000 indirectos; pero también dispone de más de 350 puertos deportivos y cerca de 180.000 embarcaciones de recreo matriculadas. FINALMENTE; Estos 6000 kilómetros de costa atraen cada año a más turistas que generan millones de empleos y conforman un porcentaje del PIB que supera con creces el 10%.

<sup>2</sup> IEEE, 2022, p.41. *“Los cables submarinos transportan la mayor parte del tráfico global de datos, convirtiéndose en infraestructuras críticas para la seguridad nacional y económica”*. IEEE, 2026, p.1. *“Más del 99% del tráfico internacional de datos y cerca del 90% de las comunicaciones entre Europa y Estados Unidos dependen de esta red física de aproximadamente 500 cables que se extiende por más de 1,7 millones de kilómetros”*, *“Estos sistemas sostienen las comunicaciones gubernamentales, las transacciones financieras, los servicios en la nube, las cadenas de suministro y el acceso a la información de miles de millones de personas”*.

<sup>3</sup> IEEE, 2026, p. 1. *“Cada año se registran entre 150 y 200 averías en el mundo. Más aún, en 2023, el International Cable Protection Committee (ICPC) documentó más de 200 reparaciones, lo que equivale a más de tres incidentes por semana”*.

<sup>4</sup>Un claro ejemplo de esta falta de libertad es el actual conflicto del Estrecho de Ormuz, cerrado al tráfico marítimo por amenazas de Irán. Los efectos en la economía mundial están siendo desastrosos.

vulnerabilidad nacional aumenta. La seguridad marítima no es un lujo; es la base invisible de la prosperidad y del bienestar de las sociedades.

La Armada actúa precisamente en ese espacio ampliado, donde se juega el bienestar colectivo. Su función no es solo defender lo visible, sino proteger lo esencial, la seguridad y la libertad, aunque no siempre sea evidente.

En un mundo interconectado, la seguridad es un esfuerzo compartido. Ningún país puede proteger sus intereses de forma aislada. *“La cooperación internacional se convierte, por tanto, en una necesidad”* (Till, 2018, p. 214).

La Armada desempeña un papel fundamental en este ámbito, participando en misiones internacionales, ejercicios conjuntos y operaciones de seguridad marítima. Esta presencia refuerza la imagen de España como socio fiable y comprometido. Más allá de la seguridad, esta proyección internacional tiene un componente político y diplomático. La presencia naval es una forma de influencia, una herramienta de política exterior que combina firmeza y cooperación.

Pero no solo es importante su proyección hacia el exterior como factor determinante de la disuasión militar, también son fundamentales los beneficios nacionales que para nuestra industria representa una Armada tecnológicamente avanzada. Existe una percepción extendida que enfrenta el gasto en defensa con otras prioridades sociales. Sin embargo, esta dicotomía es engañosa. *“La seguridad es una condición previa para el desarrollo económico”*<sup>5</sup> (Mahan, 1890, p. 89). La inversión en la Armada<sup>6</sup> genera efectos directos e indirectos: empleo en sectores tecnológicos, desarrollo industrial, innovación y transferencia de conocimiento. Además, protege el entorno en el que la economía puede prosperar.



### ***Unidades de la Fuerza de Combate en Superficie / FLOTA - ARMADA***

Sin estabilidad, no hay inversión. Sin seguridad, no hay comercio. Desde esta perspectiva, la Armada no es un coste, sino una inversión estratégica que reporta un importante retorno económico e industrial de indudable valor añadido para España.

<sup>5</sup> OTAN, 2011. Informes sobre impacto económico de defensa. *“El gasto en Defensa tiene efectos multiplicadores en la economía”*.

<sup>6</sup> Solo los programas de las fragatas F110 y submarinos S80 (inversión de unos 8.500 millones de euros) generan más de 12.000 empleos directos e indirectos, e involucran a más de 500 empresas del sector. Datos proporcionados por NAVANTIA.

## **Disuasión: evitar el conflicto antes de que ocurra**

La guerra y la seguridad han evolucionado hacia dominios cada vez más tecnológicos. Sistemas no tripulados, inteligencia artificial, guerra electrónica y ciberseguridad forman parte del entorno operativo actual. En este contexto, la Armada no solo utiliza tecnología: la impulsa en cada uno de los nuevos programas de construcción naval en los que se encuentra involucrada.

El desarrollo de capacidades propias en defensa tiene un efecto directo en la soberanía nacional<sup>7</sup>. “*Depender exclusivamente de tecnología externa limita la autonomía estratégica*” (Ministerio de Defensa de España, 2021, p. 56). Por tanto, invertir en innovación y tecnología nacional fortalece la industria nacional, genera empleo cualificado y posiciona al país en sectores de alto valor añadido.

El documento “Armada 2050” no es un concepto abstracto, sino una dirección clara de hacia dónde quiere la Armada dirigir su proa desde el punto de vista de las nuevas tecnologías: dirigiendo todo su esfuerzo hacia una fuerza integrada digitalmente, capaz de operar en red y de transformar el dato en ventaja operativa. En un mundo donde la información es poder, dominar ese ámbito es tan importante como controlar el espacio físico.

Uno de los argumentos más sólidos a favor de una Armada moderna es la disuasión<sup>8</sup>. La historia militar muestra que la mejor manera de evitar una guerra es demostrar que se está preparado para ella<sup>9</sup>. No se trata de fomentar el conflicto, sino de hacerlo innecesario para el adversario.

“*Una fuerza naval creíble transmite un mensaje claro: los intereses nacionales están protegidos y cualquier intento de alterarlos tendrá un coste*” (OTAN, 2011, p. 8). Esta capacidad disuasoria es especialmente relevante en el entorno marítimo, donde los espacios son vastos, las amenazas pueden ser difusas y la reacción tardía puede resultar ineficaz.

La disuasión naval no es abstracta. Se materializa en la presencia, en la vigilancia constante, en la capacidad de desplegarse rápidamente y en la integración con aliados. En este sentido, la participación de España en organizaciones como la OTAN refuerza esta función, situando a la Armada dentro de un sistema de seguridad colectiva.

## **Conclusión: una necesidad permanente**

A lo largo de la historia, la necesidad de una Armada ha respondido a una lógica constante: proteger lo que permite a una nación existir y prosperar. En el pasado, fueron las rutas de las especias, metales preciosos y territorios lejanos. Hoy, son los flujos de comercio global, la información digital y la estabilidad internacional.

España, por su geografía, su economía y su proyección exterior, no puede permitirse ignorar su dimensión marítima. La Armada no es una opción ideológica ni un vestigio del pasado. Es una herramienta esencial del Estado moderno.

En un mundo incierto, donde los riesgos son cada vez más complejos y menos visibles, la presencia de una fuerza naval capaz, creíble y tecnológicamente avanzada no solo garantiza la seguridad. Garantiza algo más profundo: la continuidad de un modelo de vida basado en la libertad, la prosperidad y la estabilidad.

---

<sup>7</sup> Ministerio de Defensa de España, 2023. “*La innovación en defensa impulsa la soberanía tecnológica nacional*”.

<sup>8</sup> OTAN, 2011. “*La disuasión naval es uno de los pilares de la estrategia de seguridad colectiva en la OTAN*”.

<sup>9</sup> Roosevelt, 1902. “*Una buena marina no es una provocación de guerra, es la garantía más segura de la paz*”.

Y esa, en última instancia, es la razón por la que la Armada fue necesaria, lo es hoy y seguirá siéndolo en el futuro.



## 125 ANIVERSARIO DE LA DECLARACION OFICIAL DE LA VIRGEN DEL CARMEN, PATRONA DE LA ARMADA



**TENIENTE CORONEL CAPELLÁN PERMANENTE  
JESÚS MARÍA PÉREZ MARTÍN**

Con motivo del 125 Aniversario de la declaración oficial de patronazgo de la Virgen del Carmen como patrona de la Armada española y que se hace efectiva el 19 de abril de 1901. Se me pide una pequeña aportación al respecto, para la Revista ARES SEVILLA, sobre mi experiencia como capellán castrense en la Armada.

Las cuestiones históricas y de otras índoles las remito a la amplia bibliografía existente y fácil de consultar.

Soy el páter Jesús María Pérez Martín, pertenezco al grupo de Capellanes del SARFAS (Servicio Religioso de las Fuerzas Armadas) herederos del extinto Cuerpo Eclesiástico de los Ejércitos. Servimos al estilo “Cuerpos Comunes” en todos los Ejércitos y Guardia Civil.

Mis últimos años de capellán castrense los estoy ejerciendo en el Ejército de Tierra; pero comencé en la Armada desde capitán no permanente hasta Vicario Episcopal de la misma. Serví en el Cuerpo General y en la Infantería de Marina.

Me arroparon y me ganaron para la causa desde el primer momento en que recalé en Madrid, atendiendo a todos los destinos de la Armada allí existentes en esa Plaza.

Y la Virgen del Carmen siempre presente en todos los acuartelamientos y dependencias. Recuerdo la solemnísimas celebración en le Cuartel General los 16 de julio, festividad de la Patrona.

Posteriormente fui destinado a San Fernando (Cádiz) al Hospital Naval de San Carlos, Tercio de Armada, Arsenal de La Carraca, Escuela de Suboficiales, dos cruceros de instrucción en el buque-escuela “Juan Sebastián de Elcano”, bergantín-goleta de cuatro mástiles. Embajada

flotante y viajera que representa a España por todos los mares. Otros destinos, Ferrol, Coruña y Madrid.

Virgen del Carmen. Recuerdo esos días de mala mar, observando como la dotación del buque se encomienda calladamente a la V. del Carmen. Que recuerdos me traen también los Infantes de Marina, he compartido con ellos misiones internacionales delicadas. Las misas en la capilla con el movimiento del mar, eucaristías los domingos en cubierta, cuando respetaba el tiempo. Con la imagen del Carmen presidiendo siempre, y la Cruz del Señor. Hasta en Semana Santa en alta mar procesionando una advocación de Gloria en andas como una Dolorosa en Viernes Santo y el ángelus y el santo rosario.

La Virgen del Carmen no fue plenamente “marinera” hasta después del traslado a la Isla de León (San Fernando) de la capitalidad del Departamento Naval de Cádiz en 1768.

Antes de esa fecha fueron invocados con especial patrocinio sobre el mar a S. Pedro, S. Telmo, S. Nicolás, S. Juan Nepomuceno (actual copatrón de la Infantería de Marina), Santa Bárbara, Cristo de la Bonanza, V. de la Victoria, Buen Viaje, Buen Aire (actual patrona del Seminario de Sevilla), V. del Rosario (La Galeona de Cádiz).

Es pues, a finales del siglo XVIII y principios del XIX cuando adquiere rango de oficialidad el patronazgo de la Virgen del Carmen como patrona de la Armada, de la Marina Mercante marinos y marineros, de la gente de la mar.

La Virgen del Carmen madre de Jesús y madre de las gentes del mar, después de 125 años de patronazgo nos regala su Escapulario, signo de consagración a sus maternales desvelos y promesas. El Escapulario contiene un monte, si acaba en una cruz es de la Orden del Carmen Descalzo (Teresiano), si no acaba la cima en cruz es de la Orden Carmelita de los Calzados (Antigua Observancia).

El Escapulario que hermosamente portan aquellos devotos del Carmen que expresa su condición de hijos de tal Madre.

Estrella de los Mares, Esperanza de los navegantes. La Salve marinera cantada en los momentos más entrañables de la vida de la Armada. Aprendida y vivida.

Y concluyo con todos los finales de jornada en los buques, naves y dependencias marineras, como el canto de oración, que se convierte también en el Kyrie de las misas de la Armada: *“Tu que dispones de cielo y mar, haces la calma la tempestad. Ten de nosotros Señor piedad, piedad Señor, Señor piedad”*.



## BREVE CRÓNICA DE LAS LETRINAS EN LA HISTORIA NAVAL



*TENIENTE DE NAVÍO, JORGE BAÑÓN VERDÚ*

**D. Jorge Bañón Verdú** nace en Madrid en 1960. Licenciado de Grado en Ciencias Biológicas por la Universidad Complutense de Madrid. En 2005 ingresa en la Armada como Oficial Reservista Voluntario, siendo destinado al Museo Naval de Cartagena, participando en el proyecto museográfico del Museo en su sede actual y en la puesta en valor de submarino Peral. Posteriormente, pasará destinado al Gabinete del Jefe de Estado Mayor de la Defensa, en Madrid. Se retira de la Armada en 2021 con el empleo de teniente de navío. Está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con Distintivo Blanco y de la Medalla de Bronce de la Confederación Interaliada de Suboficiales de Reserva.

Ha sido profesor del Máster de Historia Militar, en el área de Arte-Ciencia Militar Naval, en CISDE-Fundación San Pablo CEU, e impartido diversos cursos relacionados con la Historia Naval, los más recientes, relacionados con la Armada Invencible, en la UNED de Cartagena (mayo, 2025) y en la UNED de Calatayud (noviembre, 2025). Es autor y coautor de numerosas publicaciones, articulista y conferenciante.

**E**l ser humano, como ser vivo, cuenta con una fisiología compleja. Ya sea en tierra, en la mar o en el espacio, su fisiología condiciona el hábitat en el que desarrolla su actividad y le lleva a buscar soluciones acordes con sus necesidades. El proceso digestivo, que comienza con la alimentación para obtener los nutrientes que el organismo necesita, acaba con la eliminación de los desechos de aquellas materias que el organismo no es capaz de aprovechar.

Este proceso, que en tierra supone un relativo problema, en la mar adquiere dimensiones importantes, tanto desde el punto de vista fisiológico, como de la higiene personal y colectiva, pasando por aspectos relacionados con el decoro. Es el momento en el que el hombre estimula su ingenio para desarrollar soluciones que se adapten a sus necesidades. En este artículo haremos un recorrido por algunas de esas soluciones a lo largo de la historia naval.



*Artificio ideado en un submarino a la intemperie*

### **Las “soluciones” en la Antigüedad**

Cualquiera que embarca por primera vez aprende a diferenciar rápidamente “barlovento” de “sotavento” en cuanto sufre los efectos del mareo, o necesita “aliviarse”. Este grado de comprensión sobre la dirección del viento será adquirido por propio raciocinio o a través de airados mensajes de otros miembros de la tripulación. En consecuencia, aliviar esas necesidades por encima de la tapa de la regala no parece una solución muy efectiva, sobre todo cuando se navega con mala mar.

Por ese motivo y desde muy antiguo, en las naves empezaron a aparecer “soluciones” de diverso tipo. Las primeras fueron vasijas y baldes, en los cuales los marineros podían aliviarse para luego, evacuar su contenido por la borda a sotavento.

Se utilizaron todo tipo de materiales, principalmente cerámicas y madera, para construir estos dispositivos que irían evolucionando hasta convertirse en los “orinales”, de uso ampliamente extendido hasta nuestros días.

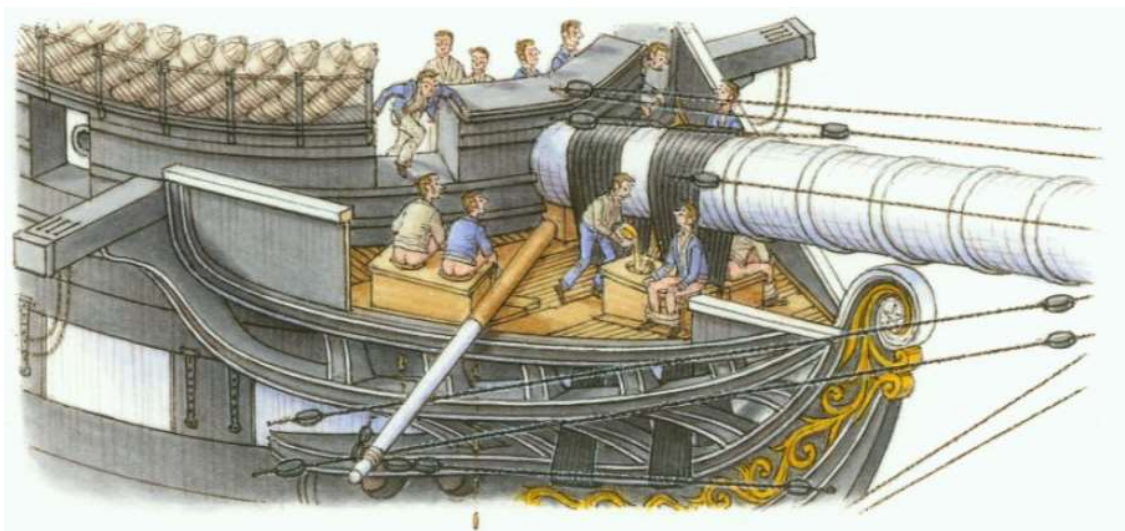
### Las “soluciones” en la Era de los Descubrimientos

Durante lo que los anglosajones denominan “the age of sail” (la era de la vela) y aquí, la Era de los Descubrimientos, aparecieron nuevas “soluciones”. Entre los siglos XV y XIX, cuando las travesías oceánicas se popularizaron, las navegaciones empleaban tiempos considerables en sus tránsitos, las dotaciones en los buques eran numerosas y su habitabilidad era muy deficiente, había que buscar sistemas que facilitaran la escasa higiene de a bordo.

En las proas de los buques se establecía una superestructura en forma de pico o espolón que sirviera de apoyo al bauprés, un mástil orientado con un cierto ángulo sobre la horizontal y en el que se envergaba la vela cebadera.

Esta superestructura servía para que la marinería pudiera dar servicio a este palo y a su vela, pero también se le dotó de una función adicional.

La superestructura tenía un suelo formado por una trama de maderos, sobre la que los marineros podían mantenerse firmes para maniobrar con la cebadera. Los huecos de esta trama ofrecían una salida directa al mar, lo que fue aprovechado para convertirla en el primer retrete de a bordo: los beques. Apoyados en los tabloncillos de la trama y encucillados, los marineros podían aliviarse con un cierto nivel de intimidad. La gravedad hacía el resto.



**USS Constitution**

La ubicación coincidía en proximidad con el lugar en el que arranchaba la marinería, es decir, en la proa de la nave, lo que facilitaba el acceso en caso de perentoria necesidad.

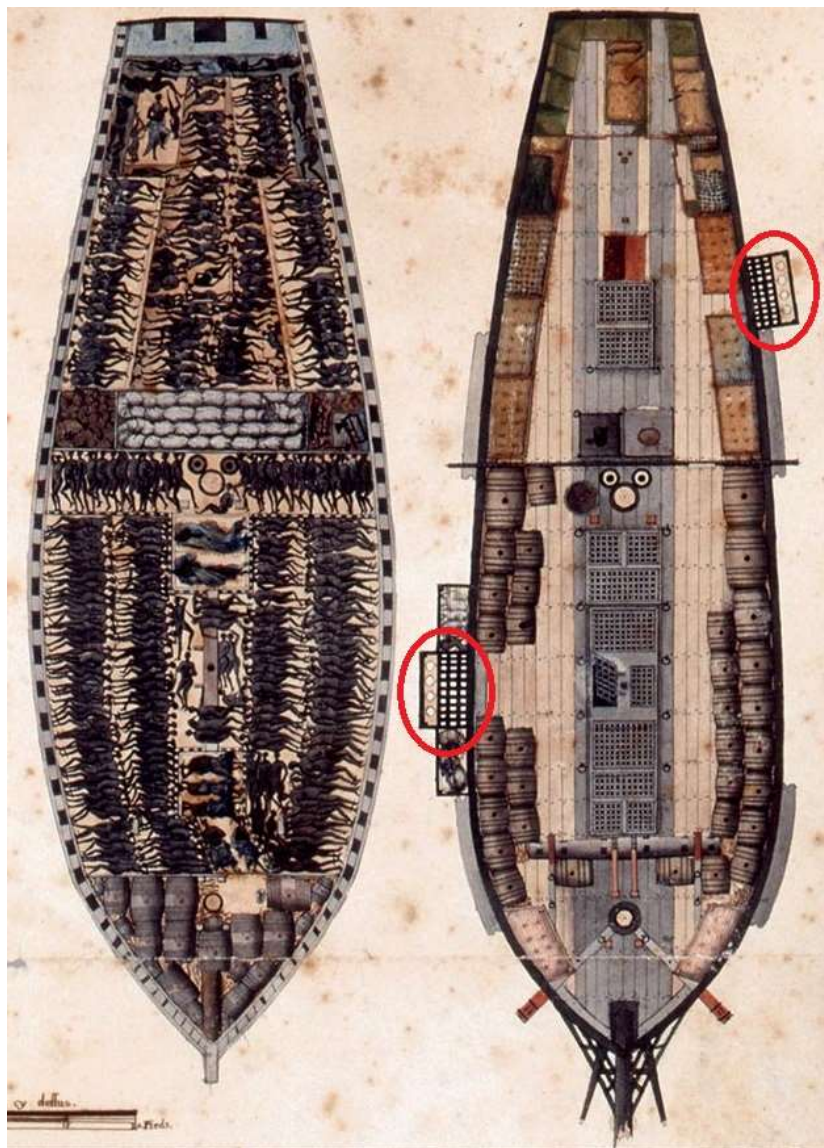
De ahí surgió la despectiva expresión de “vete a cagar a los beques”, cuando se quiere enviar a alguien a cierta distancia y a un sitio poco decoroso.

La oficialidad, por el contrario, arranchaba en la popa, por lo que hubo que diseñar una estructura para que los oficiales se aliviaran sin necesidad de recorrer toda la cubierta. De esta forma, por el exterior del alcázar, se ubicaban unos tabloncillos más o menos volados, en los que la oficialidad

se encucillaba para hacer sus necesidades. Con el tiempo, esos tablonos fueron dotados con un cerramiento que concediera algo de intimidad a sus usuarios.

Asimismo, para remediar los malos olores, se colocaban plantas aromáticas. De ahí surgió el nombre de “jardines”, denominación que ha sobrevivido hasta nuestros días en todos los retretes de la Armada y que sustituye a la nomenclatura anglosajona de WC. Quien haya pasado por alguna de nuestras escuelas de la Armada, si ha sido alumno díscolo o mal estudiante, probablemente haya sido estampillado con el empleo de “capitán de jardines”, encargado del mantenimiento de esta tan necesaria infraestructura.

Al margen de los beques y los jardines, otros buques con una actividad relacionada con el transporte de personal, como era el caso de los barcos negreros, en los que no estaba bien visto que el pasaje compartiese estos lugares con marinería u oficiales, se establecieron unos retretes en las bandas, a babor y estribor, en los que podían aliviarse los pasajeros, tal como puede verse en la imagen adjunta.



**Disposición de los retretes en el barco negrero *La Marie Seráphique***

## De la madera al acero

En el siglo XIX la construcción naval sufre una importante revolución. Se cambia la propulsión a remo y vela por máquinas de vapor, en primer lugar, y motores de explosión y eléctricos al finalizar el siglo. La madera es reemplazada por el acero, se construyen barcos más grandes y la habitabilidad mejora considerablemente.

Todas estas novedades van a afectar a la higiene a bordo y estos nuevos navíos van a contar con aseos más modernos. Las dotaciones ya no tendrán la necesidad de aliviarse a la intemperie y el confort dependerá del tipo de buque.



*Wc a bordo de un submarino*

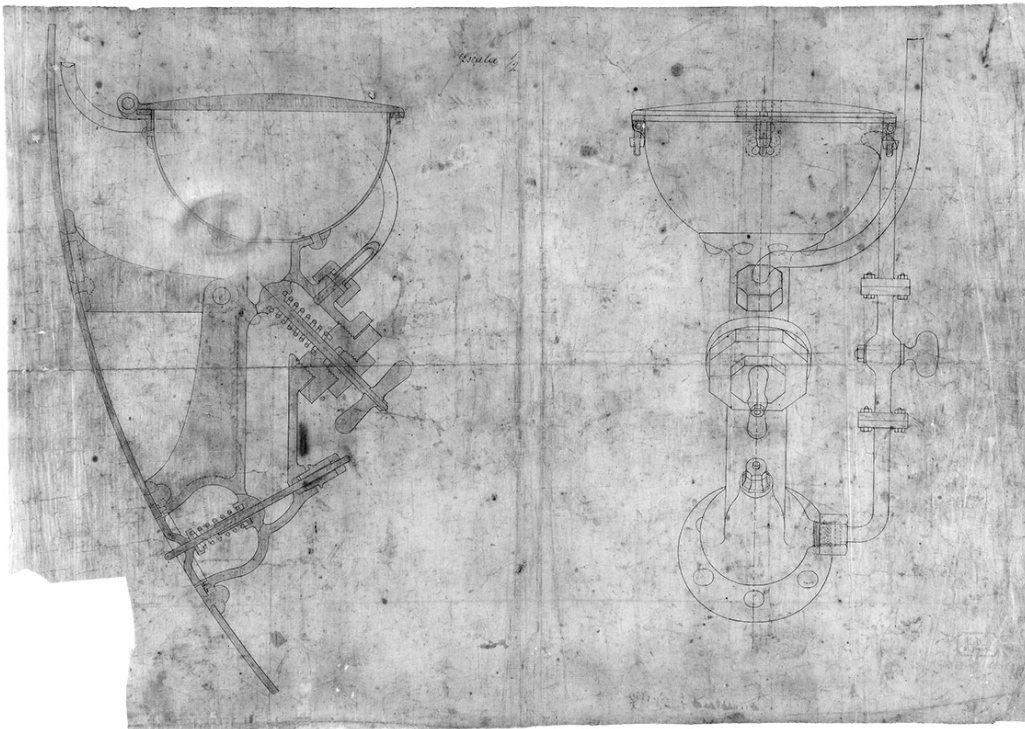


*Submarino USS Bowfin SS/AGSS-287*

A finales de este siglo también aparece un nuevo tipo de barco, el submarino, que va a plantear nuevos retos. Y aquí los españoles vamos a tomar la delantera. El submarino diseñado por el teniente de navío Isaac Peral y Caballero, además de la infinidad de innovaciones que aportó a la navegación submarina, va a incorporar el primer retrete submarino que, accionado por agua y aire comprimido, es capaz de evacuar al exterior. Situado hacia la proa de la nave, este diseño va a ser el origen de muchos otros basados en él, tanto para submarinos como para buques de superficie.



**Retretes del USS Kidd, que reconocerán los que hayan navegado en “los cinco latinos”**



**Planos del retrete diseñado por Isaac Peral para su submarino**

En la actualidad, los sistemas instalados en los buques deben de acogerse al Anexo IV del Convenio MARPOL para la eliminación de la contaminación marítima, limitando el vertido de las aguas negras al mar.



***Aseo normas MARPOL***

# EL RIESGO DE ZOZOBRA DE BUQUES ATRACADOS EN PUERTO



***ALFÉREZ DE NAVÍO D. AMABLE V. ESPARZA LORENTE***

**El alferez de navío (RNE) de la Armada, D. Amable V. Esparza Lorente, es Académico de Número de la Real Academia Europea de Doctores. Doctor en Ingeniería Náutica por la Universidad Politécnica Cataluña (UPC). Ingeniero Naval y Oceánico. Licenciado en Marina Civil. Capitán de la Marina Mercante. Máster Universitario Oficial en Gestión Portuaria y Logística. Integrante del Grupo de Investigación “Política Marítima” de la Universidad de Cádiz. Treinta y ocho años de experiencia profesional en el sector marítimo portuario; representante del Instituto de Ingeniería de España en el Comité de Desarrollo de Capacitación de Ingeniería (CECB) FMOI (WFEOUNESCO); miembro de la delegación española en el Comité de Ingeniería y Medioambiente (CEE) FMOI (WFEO-UNESCO); y miembro de la European Commission TAIX (Technical Assistance and Information Exchange instrument) Port and Waterborne Transport Expert. Autor de diversos libros y artículos, así como ponente de conferencias sobre temática naval.**

**E**n términos náuticos se denomina zozobrar a la pérdida total de la estabilidad de una embarcación, la cual le puede llevar al punto de volcar o naufragar.

La referida pérdida de estabilidad se puede generar por agentes externos, como la fuerza del viento, o internos como puede ser el corrimiento de la carga o la inundación continuada.

Aparentemente, estando un buque atracado en puerto con todas sus estachas firmes a tierra, la zozobra podría parecer un escenario poco realista, pero cuando un buque pierde la estabilidad la zozobra se hace presente.

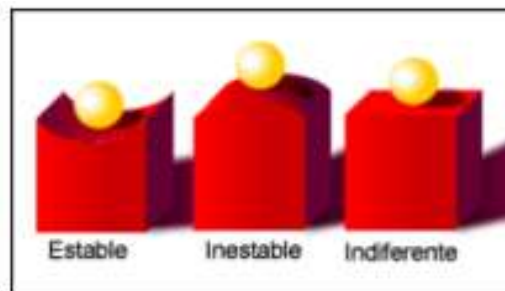
La Reglamentación de la IMO (Organización Marítima Internacional) y de las Sociedades de Clasificación hacen hincapié en las condiciones de los buques en su salida y llegada a puerto de destino en diferentes situaciones de carga. Esas condiciones de navegabilidad vienen marcadas principalmente por los criterios de Rahola con algún factor de corrección en función del tipo de buque que se esté considerando

Durante su estancia en puerto, el buque sufre las mayores y más dispares modificaciones en la distribución de los pesos en su interior y por ende en sus condiciones de estabilidad.

Al no existir una reglamentación internacional que determine unos criterios de estabilidad mínimos cuando el buque está haciendo operaciones portuarias y una autoridad competente que los exija, esta materia se deja al criterio del Capitán (o 1er Oficial) del buque y a las distintas casuísticas comerciales que envuelve la mencionada operativa portuaria.

Los tres tipos de buques que podrían estar más afectados por una pérdida de estabilidad en puerto son: los buques semisumergibles “heavy lift carrier”, los porta contenedores tipo feeder de hasta unos setecientos teus de capacidad nominal y los buques de carga general (tipo box) de pequeñas dimensiones. Todos estos tipos de buques están expuestos durante su operativa portuaria al movimiento de considerables pesos que pueden modificar bruscamente sus condiciones de estabilidad

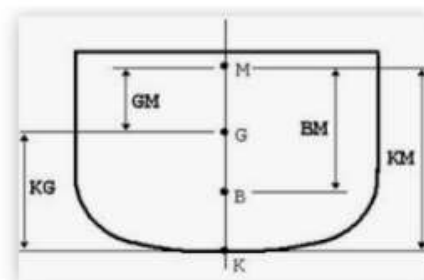
Los profesionales del sector saben que las tres condiciones de estabilidad en las que puede encontrarse un buque son: estable, inestable y la indiferente.



Siendo la primera la que garantiza la seguridad de la nave.

El par adrizante **GZ** ha de ser suficiente como para que el buque recupere una determinada escora alcanzada, eso lo sitúa en una estabilidad del tipo “estable”.

Los tratados de “Teoría del Buque” indican que el par adrizante se calcula del siguiente modo:



$$GZ = GM \text{ Sen}\theta$$

$$GM = KB + BM - KG$$

En el caso de los buques portacontenedores del tipo feeder o, incluso, en los buques de carga general de pequeño porte cuando se cargan contenedores en cubierta, el riesgo de zozobra en puerto es consecuencia de un aumento no ponderado del valor de **KG**.

En ese caso el buque se encontraría con un **GM** que podría llegar a tener un valor negativo, considerando que los valores de **KB** y **BM** experimentan pequeñas variaciones en comparación con la experimentada con el **KG**.

$$GM=KB (\cong)+ BM(\cong) - KG (\uparrow\uparrow)$$

Consecuentemente, al disminuir radicalmente el valor de GM se verá afectando de modo crítico al par adrizante **GZ**

En el caso de los buques semisumergibles heavy lift Carrier, el factor de riesgo se encuentra en el radio metacéntrico representado por el valor de **BM**, donde **B** es el centro de la carena y **M** el metacentro.

El cálculo del valor del radio metacéntrico se hará mediante la expresión:

$$BM= I_{xx}/V$$

donde **I<sub>xx</sub>** es la inercia del área de la flotación respecto a la crujía y **V** es el volumen de la carena.

Cuando se inician las operaciones de carga o descarga de un buque semisumergible se produce la inundación de la cubierta corrida. En ese momento **I<sub>xx</sub>** se reduce notablemente y se incrementa el valor de **V**, ya que hay más parte del casco sumergido, y como consecuencia de lo expuesto se reduce muy sensiblemente el valor de **BM**.

Volviendo a la expresión inicial para el cálculo del GM,

$$GM=KB (\cong)+ BM(\downarrow\downarrow)- KG (\cong)$$

se puede apreciar con facilidad que el valor de **GM** se reduce muy sensiblemente, consecuencia de lo cual el valor del par adrizante **GZ** se verá muy afectado.

En este tipo de buques, la Sociedades de Clasificación (ABS) alertan del peligro de zozobra para el buque cuando indican que, Los buques semi-sumergibles de elevación de cargas pesadas, deben cumplir las siguientes normas de estabilidad durante las operaciones de carga y descarga que sumergen las marcas de la línea de carga con "Estabilidad Intacta", durante todas las condiciones intermedias del procedimiento de inmersión, **incluida la fase crítica justo cuando la cubierta se sumerge, resultando una reducción repentina y dramática del área de la superficie de flotación**, la estabilidad intacta de los buque semi-sumergibles para el transporte de cargas pesadas debe cumplir que el **ángulo de escora no debe ser superior a CINCO GRADOS**

Antecedentes en puertos españoles:

**Zozobra** del buque de carga general Nazmiye Ana el 28 de junio 2021 en el Puerto de Castellón. La zozobra se produce por el costado de mar.



**Imagen 1: Buque "Nazmiye Ana" quilla al sol**

Fuente: <https://www.puentedemando.com/el-buque-nazmiye-ana-zozobra-en-el-puerto-de-castellon/>



**Imagen 2: Buque "Nazmiye Ana" navegando**

Fuente: <https://www.marinetraffic.com>

El informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) indica que, tras los cálculos de la carga prevista para la escala en Castellón, hubieron incrementos en la carga, especialmente en la secuencia de la estiba de la misma y la ubicación de los pesos a bordo, y no se realizaron cálculos de estabilidad con la carga real que se estaba embarcando y que concluyó con la pérdida del **GZ** y la zozobra del buque. Fue en el momento de depositar sobre el buque el último contenedor cuando éste inició el giro que le llevo a la zozobra.

**Zozobra** del buque portacontenedores Deneb el 11 de junio 2011 en el Puerto Bahía de Algeciras. La zozobra se produce por el costado de tierra.

La pérdida crítica del par adrizante **GZ**, fue motivada por la inexactitud de los pesos de los contenedores "altos". Se evidenció que los pesos cargados realmente no coincidían con los pesos declarados, ni con los que se había elaborado el cálculo de estabilidad. Adicionalmente,

la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) concluyó que:

*A El plan final de carga que se transmitió al buque preveía una situación de carga en la que el buque no cumpliría con los criterios de estabilidad reglamentarios.*

*A pesar de ello, el capitán autorizó la carga del buque.*

*B El equipo de oficiales de puente gestiona incorrectamente la carga del buque.*

*C Ninguno de los oficiales de puente tenía experiencia suficiente en los cargos que desempeñaban.*

*D Los oficiales de puente se encontraban sobrecargados de trabajo y, muy probablemente, fatigados.*

En los momentos posteriores al accidente el buque presentaba el siguiente aspecto en los muelles de la terminal de Maersk en Algeciras.



Fuente: Informe Técnico A-20/2012 (CIAIM)



Situación a las 08:30 del 12 de junio.  
Fuente: Informe Técnico A-20/2012 (CIAIM)



Buque Super Servant 4 , adrizado, haciendo operaciones de carga y descarga de embarcaciones  
 Fuente: página web del armador DYT

El buque, finalmente fue declarado pérdida total constructiva y posteriormente fue desguazado.

“**Salvamento marítimo**” del buque Super Servant 4 el día 8 de junio 2020 en el Puerto de Palma de Mallorca. La escora fue por el costado de mar.

El buque estaba inundado la cubierta de cargar desde las 07:00, cuando a las 07:37 llamó a los prácticos de Palma por VHF solicitando una asistencia urgente por emergencia para el MV Super Servant 4. A las 08:10 el práctico embarca por la amura de la banda de mar, con grave riesgo físico. Simultáneamente los tripulantes estaban desembarcando, saltando sobre las defensas a tierra. El buque alcanzó en pocos minutos una escora a estribor (costado mar) de más de 22 grados.



Buque Super Servant 4 en palma de Mallorca el día 8 de junio 2020 con 22 grados de escora a estribor.  
 Fuente: propia

Gracias a la pericia de los prácticos del puerto de Palma de Mallorca y la asistencia de los remolcadores **se evitó la zozobra**.

En la siguiente ilustración de pude ver el buque Super Servant 4, adrizado y haciendo operaciones de carga y descarga dentro de una operativa habitual.

*Algunos antecedentes en puertos extranjeros:*

**Zozobra** del buque portacontenedores Anil el 24 de enero 2023 el puerto de Assaluyeh, en Inran, La zozobra se produce al escorarse el buque a babor por el costado de mar.

Posible causa del accidente es la inadecuada carga de los contenedores en puerto.

**Grave accidente** del buque de carga general Sea Express el 7 de enero 2023 en el puerto de Mundra, India.

Durante las operaciones de carga el buque pierde la estabilidad escorándose bruscamente a babor y perdiendo parte de los contenedores cargados en cubierta, para posteriormente, caer sobre el costado estribor y quedar reposando apoyado al muelle sobre esa banda.



Buque Sea Express en el puerto indio de Mundra el día 7 de enero de 2023  
Fuente: TPG Trans Pacofic Global Group. <https://transpacificvn.com/>

**Zozobra** del buque portacontenedores Maya el 31 de julio 2022 el puerto de Shunan, Honshu, Japón. La zozobra se produce al escorarse el buque a babor por el costado de tierra.

Durante las operaciones de carga en la Terminal de contenedores Tokuyama Shimomatsu pierde la estabilidad y múltiples contenedores quedaron flotando a la deriva. Mientras tanto, el buque con 100 contenedores a bordo yació semihundido con todo su costado de babor reposando sobre el fondo del mar.

Zozobra del buque portacontenedores Mentari Crystal el 15 de noviembre 2020, en el puerto de Tanjung Perak, Surabaya en Indonesia, La zozobra se produce al escorarse el buque a estribor por el costado de tierra.

Posibles causas del accidente son la falta de lastres y la excesiva carga de los contenedores en altura. En el momento del accidente había 137 contenedores a bordo.

No solo son los daños materiales y los eventuales daños al medio ambiente, lo más grave son las eventuales pérdidas humanas en algunos de estos accidentes, en el caso de Castellón murió un tripulante y un estibador.

**Es necesario que la IMO regule las exigencias de seguridad de las operaciones de estos buques en puerto y sean los Estados, a través de sus “Capitanías Marítimas”, los que exijan un riguroso cuidado y cumplimiento de la estabilidad intacta de los buques durante TODAS las fases de las operaciones de carga y descarga.**

## LA BRIGADA DEL C.G.A. D<sup>a</sup> TERESA DE JESÚS TOQUERO VICENTE



### **BRIGADA D<sup>a</sup> TERESA DE JÉSUS TOQUERO VICENTE**

**La brigada Teresa de Jesús Toquero Vicente ingresa en la Armada en 1997 como marinero. En el 2006 ingresa en la Escuela de Suboficiales, y asciende a sargento 1º y brigada. Estuvo embarcada en las fragatas “Méndez Núñez”, “Santa María” y “Cataluña”. Se especializa en Operador de Sistemas Tácticos. Participa en misiones internacionales. Está en posesión de diversas condecoraciones militares.**

Treinta años en la Armada dan para mucho: buques, fragatas, experiencias internacionales... Servir durante tanto tiempo curte, incluso en terminar acostumbrándose a la violencia de los mares, que cuesta más de lo que parece.

Así lo relata Teresa de Jesús Toquero, brigada de la Armada que hace no mucho se convirtió en la primera mujer militar destinada en Teruel. Y, de momento, la única. Tras una vida castrense lejos de casa, vuelve muy cerca del origen de su familia materna.

Ahora, puede acercar los valores de las Fuerzas Armadas y ayudar a la población y a sus compañeros militares. Esta es su historia.

## La trayectoria en la Armada de Teresa de Jesús Toquero

Teresa de Jesús Toquero Vicente nació en Zaragoza, Aragón, en el año 1978.

Desde pequeña, se sintió atraída por las Fuerzas Armadas, y con poca edad ya se preguntaba por qué no podían acceder las mujeres a estas. Cosa que cambió en 1988, y definitivamente poco después, al retirarse todas las restricciones que quedaban en el acceso a ciertas unidades.

A la hora de decantarse por uno de los tres ejércitos, escogió la Armada por un motivo muy concreto: alejarse del “control familiar”. Resulta que su padre tenía a varios contactos en el Ejército del Aire y del Espacio, y que su tío formaba parte del Ejército de Tierra. Así que sabía que no le “controlarían” en la Armada.

Así pues, sin tener mucha idea tampoco de este ejército ni de sus navíos (ni siquiera de su color gris), se lanzó al agua e ingresó en la Armada en mayo de 1997.

De marinera, poco a poco fue ascendiendo en diferentes empleos en sus múltiples destinos. Escaló de marinero, a cabo y a cabo primero, y se graduó como sargento en la Escala de Suboficiales, en julio de 2006 en la Escuela de Suboficiales de la Armada (ESUBO) .

Sus dos siguientes grandes pasos fueron la escala de sargento primero en 2013 y la de brigada en 2019.

En ese tiempo, pasó por varios buques de la Armada como fueron las fragatas “Méndez Núñez”, “Santa María”, “Cataluña” ... Y también completó una amplia gama de formaciones. Se especializó en la Especialidad de Operador de Sistemas Tácticos.



### ***Distintivo de la Especialidad de Operador de Sistemas Tácticos***

A esto hay que sumarle misiones internacionales de paz, a bordo de buques Ha estado destinada en Somalia, Sofía y Libia. En conjunto, una amplia experiencia en casi 30 años de servicio.

La reciente llegada como primera mujer militar profesional en Teruel

El último destino de Teresa de Jesús antes de su vuelta a Aragón fue Girona, sirviendo en la Ayudantía Naval de Rosas, parte de la Comandancia Naval de Barcelona.

Y, finalmente, tras intentarlo desde 2016, en 2023 pudo pedir el traslado a Teruel. Se convirtió, además, en la primera mujer militar profesional destinada en esa provincia de Aragón. Una provincia en la que tiene raíces familiares maternas, concretamente en el municipio de Calamocha.

Según ha contado la propia la brigada Toquero Vicente, su destino concreto es en la Subdelegación de Defensa en Teruel. Sus labores pasan por el apoyo social del personal militar y civil, el reclutamiento, la difusión de la Cultura de Defensa y otras.

Para ella, la Armada representa “*compañerismo y espíritu de sacrificio*”. Y ahora que puede servir más cerca de su familia y de la gente, puede acercar estos valores a muchas mujeres de la región.

Unos valores que, según su perspectiva, son iguales tanto en hombres y mujeres. Nunca ha tenido ningún problema, y se ha enfrentado a los mismos retos que sus compañeros. “*Cumplimos los mismos papeles y no hay diferencia*”, certifica esta zaragozana que se acerca a las tres décadas de servicio castrense.

**Artículo editado el 04/01/2026 por el diario “Artículo 14” por su autor Oscar López y autorizada su reedición para la revista ARES Sevilla.**

## LA “SALVE MARINERA” CANTADA POR LA ARMADA Y ESCRITA POR UN SANLUQUEÑO



***SUBOFICIAL D. ENRIQUE RODRÍGUEZ MAYO***

**D. Enrique Rodríguez Mayo es diplomado en Relaciones Laborales y Recursos Humanos, por la Universidad de Granada. Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales por la Universidad de Sevilla. En la vida civil ejerció funciones de asesor jurídico laboral y jefe de personal y RR.HH. en diversas empresas y como ejerciente libre. Articulista en diversos medios. Vicepresidente de la Asociación ARES de Reservistas Españoles en la Delegación en SEVILLA. Suboficial (RH) del Cuerpo General de la Armada con el cometido de PRL, en Arsenal de Cartagena en CAE-BUQUES, en la Unidad del Cuartel General de la UME en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, en el II BIEM de la UME en la Base Aérea de Morón, y en el Estado Mayor de la Defensa.**

**T**odo comenzó con una obra de zarzuela histórico-romancesca denominada “**El Molinero de Subiza**” compuesta por tres actos, estrenándose por primera vez en el Teatro de la Zarzuela en Madrid un 21 de diciembre de 1870 con un rotundo éxito con más de trescientas representaciones por todo el país.

El autor de la letra fue **Luis de Eguilaz** natural de Sanlúcar de Barrameda (1830-1874) y la música por el pianista, compositor de zarzuelas y director de orquesta español **Cristobal Oudrid Segura** (1825-1877) natural de Badajoz, obra que compuso en 1870, y que ya era conocido por su obra “El Sitio de Zaragoza”.

La trama de la obra se resume en una rebelión de nobles contra Ramiro I el Monje y posterior coronación de García Ramírez, en el reino de Navarra de 1134 (siglo XII).

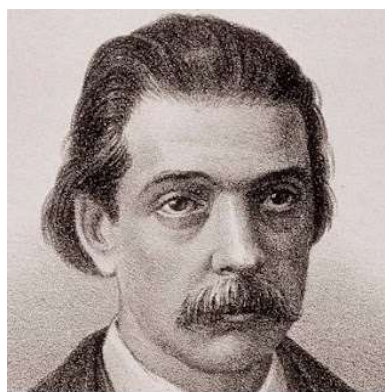
Nos preguntaremos que tiene que ver esta obra de zarzuela con la Salve marinera. Pues bien, la Salve marinera fue un fragmento de esta zarzuela compuesta por Eguilaz, que se cantaba en una procesión, en uno de los actos.

Eguilaz fue dramaturgo que editó numerosos libretos de zarzuela, poemas, novelas y articulista en diversos periódicos de Madrid, el cual legó un inmenso trabajo literario no muy reconocido en sus tiempos. Eguilaz formó parte de la llamada “segunda generación romántica” del teatro en el siglo XIX. Su verdadero nombre fue Dámaso Luis Martínez de Eguilaz y Eguilaz nacido en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) el 20 de agosto de 1830, en el barrio Alto de la localidad, donde tiene rotulada una calle a su nombre.

Volviendo a la obra del Molinero de Subiza, la Salve marinera se incluyó en uno de sus actos, poniendo la música Cristobal Oudrid el cual se consagró profesionalmente como la mejor música de todas sus obras. La Salve era interpretada por el coro de la zarzuela y fue rápidamente adoptada por la Armada como un himno más, del estamento militar.



**Cartel de la zarzuela**



**Luis de Eguilaz**

Estrella de los Mares (Stella Maris) es uno de los nombres de la Virgen María, procedente de la interpretación de un pasaje del Antiguo Testamento, primer libro de los Reyes, 18:41-45.

Eguilaz muere con 44 años un 22 de julio de 1874 de tuberculosis en su casa de Madrid.



**Retrato de Cristóbal Oudrid Segura**

La letra originaria y verdadera que aparecía en la zarzuela, decía así:

«Salve, estrella de los cielos,  
Virgen de sin par belleza.  
Salve, fuente de pureza,  
llama del divino ardor».

Sin embargo, hay que citar a Lope de Vega, que en el año 1562 escribía unos poemas denominados "Stella Maris", que comenzaban de la siguiente forma:

«Salve, del mar Estrella,  
Salve, Madre sagrada de Dios  
y siempre Virgen,  
puerta del cielo santa»,

Quizás el compositor Oudrid tomó alguna referencia a esa letra de Lope de Vega para su composición musical de la Salve Marinera e incluso Eguilaz para su letra. Hoy en día tanto la Armada como algunas corporaciones del ámbito marítimo, entonan la Salve Marinera, tanto en actos civiles como militares.

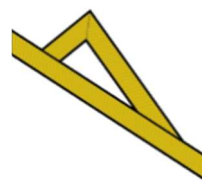
La Salve Marinera se hace popular a través de los alumnos de la fragata-escuela "Asturias", que asistieron a una representación de la obra "El Molinero de Subiza" en 1850, y deciden adoptar la "Salve", que interpretarán tras la misa que se oficiaba en la escuela naval flotante los domingos y fiestas religiosas. El resto de buques fondeados en la ría, imitan a los guardiamarinas, y la "Salve" se extiende, más tarde, a todas las unidades de la Armada española.

En 1901 la Reina Regente, Doña María Cristina de Habsburgo y el Ministro de Marina Don Cristóbal Colón de la Cerda, Duque de Veragua, por medio de una Real Orden se regula de forma definitiva, a la Santísima Virgen del Carmen Patrona de la Marina de Guerra (antes era la Virgen del Rosario).

Ya en 1942, se procede a una revisión de la "Salve" ordenada por el Ministro de Marina a través del director músico de Infantería de Marina Camilo Pérez Monllor que, junto a una adaptación de su letra realizada por Mariano Méndez Vigo, siendo el resultado el siguiente:

*"¡Salve! Estrella de los mares,  
de los mares iris, de eterna ventura.  
¡Salve, oh Fénix de hermosura!  
Madre del Divino Amor.  
De tu pueblo, a los pesares  
tu clemencia dé consuelo.  
Fervoroso llegue al cielo  
y hasta Ti, y hasta Ti, nuestro clamor.  
¡Salve, salve, Estrella de los mares!  
¡Salve, Estrella de los mares!  
Sí, fervoroso llegue al cielo,  
y hasta Ti, y hasta Ti, nuestro clamor.  
¡Salve, salve, Estrella de los mares,  
Estrella de los mares!  
¡Salve! ¡Salve! ¡Salve! ¡Salve!"*

# LA PRIMERA MUJER CABO MAYOR EN LA ARMADA ESPAÑOLA



***CABO MAYOR D<sup>a</sup> ANA ISABEL CANDAMIL ALVAREZ***

**La cabo mayor, Ana Isabel Candamil Álvarez, ingresa en la Armada en 1994. Posee la especialidad de Hostelería y Alimentación y ha sido la primera mujer en ascender a CBMY en la Armada. Estuvo destinada en las fragatas “Extremadura” y “Victoria”, transporte de ataque “Aragón”, buque desembarco “Pizarro” y buque asalto anfibio “Galicia”. Participó en diversas Operaciones internacionales. Está en posesión de varias condecoraciones militares.**

Cuando se trata de servir, la dedicación y la entrega siempre encuentran su recompensa, de una manera u otra. Así lo ve Ana Isabel Candamil, quien, en 2016, se convirtió en la primera mujer cabo mayor de la Armada.

Con amplia experiencia internacional, y numerosos reconocimientos, ahora asesora a la marinería y al mando de la Armada, así como supervisa la calidad de vida de la marinería. Su compromiso con las nuevas generaciones es máximo.

Ana Isabel Candamil Álvarez nació en Ferrol, A Coruña, en 1974. Tiene familiares que también han pasado por la Armada, así como amigos suyos.

Con esa información de primera mano que le llegaba, y al crecer en una ciudad ligada a la institución, su interés en ella siempre estaba latente.

Cumplidos los 20 años, el 1 de septiembre de 1994, consiguió por fin ingresar en la Armada. No tenía mucho conocimiento sobre las especialidades ofrecidas. Tras su primera toma de contacto, en la Escuela de Especialidades de la Estación Naval de la Graña (ESENGRA), se decantó por Hostelería y Alimentación.



### La CBMY Candemil / ARMADA

Allí recibió una formación que consideró algo “escasa”, como confesó a la Revista Española de Defensa. No obstante, enseguida fue destinada a la **fragata “Extremadura”**. Allí estuvo destinada en la cocina, lugar donde obtuvo su primera **Cruz al Mérito Naval** por su “esfuerzo y trabajo diario”.

Ya finalizada esta experiencia, obtuvo el curso de cabo y terminó haciendo labores de repostería en la fragata “Victoria”. De ahí, realizó el curso de cabo primero, para acabar en despensa del transporte de ataque “Aragón”.

A este buque no le quedaba demasiada vida, así que llegada está a término, pasó al buque de desembarco “Pizarro”. Finalmente, pasó varios años en el buque de asalto anfibio “Galicia”, desde 2010 hasta 2015.

### Rompiendo olas y barreras: la primera mujer cabo mayor de la Armada

Entonces, en abril de 2016, Ana Isabel se convirtió en la primera mujer de la Armada en ascender a cabo mayor.

Para ella, el logro fue “muy gratificante”, a la par que “normal ver que las mujeres ocupan todo tipo de puestos y cargos”. Su esperanza es “ser la primera de muchas otras que vendrán después”. En todo este tiempo, ha participado en nueve operaciones en el exterior: en la antigua Yugoslavia, en los Balcanes, en Oriente Medio, en el Océano Índico... Desde su ingreso en 1994, ha participado además en ejercicios e instrucciones nacionales.

Una de las más duras fue la Operación Atalanta, según dice, la del Índico contra la piratería a bordo del “Galicia”. Escasez de personal, muchas horas de trabajo, las condiciones de vida los habitantes de las zonas donde atracaban... No obstante, está muy agradecida a todos sus compañeros y superiores, con los que siempre ha tenido un gran trato.

Entre sus reconocimientos, posee cinco Cruces al Mérito Naval. También luce la Cruz de Bronce a la Constancia en el Servicio, la medalla de la OTAN y la de la Unión Europea Occidental (UEO).

Por legislación y por Escala, Ana Isabel no puede ascender a empleos superiores. Pero sigue comprometida como el primer día, aportando su experiencia y conocimiento “con la mayor eficacia posible”, sea cual sea su destino.

A las jóvenes con inquietudes en alta mar, Candamil les deja un mensaje: “La Armada es una gran oportunidad para crecer profesionalmente en cualquiera de las escalas en las que se desee ingresar, para obtener una experiencia vital”.

**El presente artículo fue publicado en ARTICULO14 con el título “La primera mujer Cabo Mayor en la Armada española” el 07/11/2025 cuyo autor es Oscar López, autoriza su reedición para la revista ARES SEVILLA el 12/11/2025.**

## UNA EXPEDICIÓN ULTRAMARINA: EL VIAJE DE LA FRAGATA “ASTREA” A FILIPINAS



### **HISTORIADOR D. PEDRO SÁNCHEZ MÚÑOZ**

**D. Pedro Sánchez Muñoz fue Oficial Mayor Letrado del Ayuntamiento (jubilado) y es Cronista Oficial de la Ciudad de Dos Hermanas (Sevilla). Vicepresidente de la Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría de Sevilla. Natural de Utrera. Licenciado en Derecho por la Universidad de Sevilla. Diplomado por el CEMCI en Cursos de Especialización Urbanística y posee tiene el título de “Experto en Urbanismo”.**

*A mi buen amigo José Manuel Monge Rubio, el marino nazareno que dio la vuelta al mundo en la Nao “Victoria” desde 2004 al 2006.*

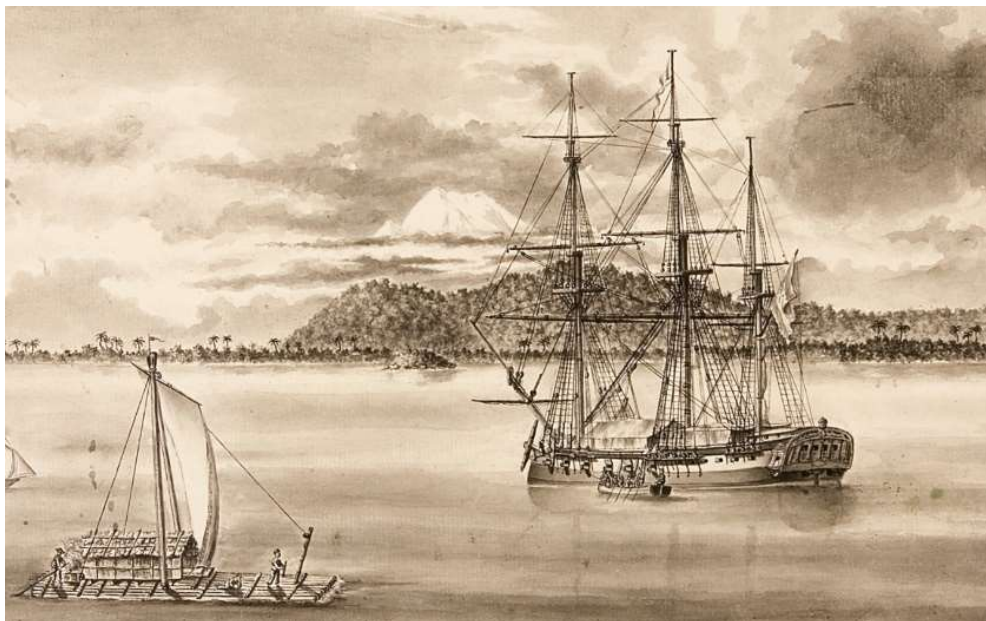


***El teniente general José de Córdova y Ramos***

Tras varios años de práctica naval, y considerándole ya suficientemente experimentado en el mando, se le encomienda al capitán de fragata José de Córdova y Ramos el mando de una nave para realizar una larga y arriesgada misión: Navegar a Filipinas al mando de la fragata "Astrea", cuyo mando se le confió por Orden de 26 de agosto de 1769. El viaje está muy bien documentado en el expediente que se conserva en el Archivo General de Simancas.<sup>10</sup>

El 10 de octubre de 1769, Juan Gerbaut, Intendente General del Arsenal de La Carraca, comunica al Secretario General de Marina el Bailío Frey Julián de Arriaga que "la Fragata Astrea se halla ya arbolada de nuevo. Se trabaja con toda viveza en su aparejo, y en el embarco de su enjunque..."<sup>11</sup>. José de Córdova, con la diligencia que acreditan sus numerosos escritos a la superioridad, se ocupó puntualmente de la organización de la expedición y, sobre todo, de que el navío estuviera en debidas condiciones para tan largo viaje.<sup>12</sup>

El 19 de diciembre, Córdova "comprendiendo puede ser útil al Real servicio" pide permiso a Arriaga para "que al regreso de Manila se haga la navegación por el estrecho de Malaca, para tomar conocimiento de él".<sup>13</sup> La partida se dilató por culpa de un ilustre y esperado viajero: Simón de Anda y Salazar, Gobernador y Capitán General electo de Filipinas<sup>14</sup> que debía embarcarse en la "Astrea".



**La fragata "Astrea"**

<sup>10</sup> Archivo General de Simancas (AGS): Leg. 412-1 Expedición a Filipinas de la Fragata 'Astrea' por el Cabo de Buena Esperanza (1769-1770) al mando de D. José de Córdova: Agradecemos la diligente atención de la dirección del Archivo de Simancas, y en especial de don Francisco J. Alvarez, jefe del departamento de referencias del mismo. También interesa tener en cuenta, a los efectos de las incidencias de este viaje, la breve reseña contenida en el expediente personal de Córdova: AME, Leg. 620(286).

<sup>11</sup> "Enjunque" es el lastre que se colocaba en las embarcaciones para asegurar su estabilidad.

<sup>12</sup>AGS. Leg. 412-1, f. 239.

<sup>13</sup>AGS. Leg. 412-1, f. 262.

<sup>14</sup> AGS. Leg. 412-1, f. 273.

La fragata zarpó finalmente el 14 de enero de 1770. Contiene el expediente la relación completa del personal embarcado con un total de 240 personas, entre "*Yndividuos embarcados de Transporte en la Fragata del Rey la Astrea, próxima a hacer viage a Manila*"<sup>15</sup>, tropa, familia del gobernador e individuos del comercio, artífices y la dotación del buque, que es la tripulación de la "*Astrea*", integrada por los oficiales encabezados por José de Córdova,<sup>16</sup> Capitán de Fragata y Comandante del buque, efectivos de infantería de marina, oficiales de mar, de artillería y gente de mar.

El barco llevaba víveres<sup>17</sup> y estaba armado con 36 cañones. Entre el pasaje "*iban 8 armeros que ban para hacer Fusiles, con banco, Fuelles, Forno, etc.... y dos mugeres y una niña de dichos armeros*".

La "*Astrea*" tuvo una feliz singladura llegando sin novedad a su destino en julio de 1770, tras recalcar en la Bahía de la Tabla (actualmente Ciudad del Cabo) donde tuvo ciertas incidencias enojosas con su guarnición holandesa, que Córdova resolvió con gran acierto. En total, y con la larga parada en la bahía de la Tabla, tardó Córdova seis meses en su travesía de Cádiz a Filipinas.

En Filipinas colaboró en diversas misiones, sobre todo en la localización de desertores, informando a su regreso que entre "las guarniciones y tripulaciones de los vageles del Rey que van de España se experimentan la más considerable Deserción, aun en las clases de oficiales de Mar, en disposición de quedar poco menos que inavil para su regreso, y en términos de ser indispensable valerse de los Naturales, que los buenos Marineros no quieren dejar su domicilio", por lo que recomienda que se pongan los medios adecuados para que ello no siga ocurriendo <sup>18</sup>.

Córdova no pudo salir de Manila hasta el 6 de enero de 1771, por el retraso de los oficiales reales en la liquidación de las cuentas de los gastos ocasionados por la Fragata. Aparte de las provisiones y mercancías normales, la "*Astrea*" llevaba "en calidad de lastre...cantidad de piedra mineral de hierro de ciertos parages de aquellas Yslas...para que a disposición de S.M. se hagan los respectivos experimentos...". Embarcó mil quintales de esta piedra cuyo nombre no nos consta <sup>19</sup>. También se hizo cargo de unos pasajeros muy singulares: "...ocho regulares de la Compañía, que han llamado de Jesús <sup>20</sup>, que remite el superior Gobernador de estas Yslas

<sup>15</sup> AGS. Leg. 412-1, f. 276.

<sup>16</sup> AGS. Leg. 412-1, f. 277.

<sup>17</sup> La dieta a bordo estaba cuidadosamente reglamentada. Las Ordenanzas de 1717 prevenían que la carne se debía suministrar el domingo, lunes, martes y jueves; el miércoles y viernes sería sustituida por bacalao y el sábado se suministraría ración de queso. A diario el menú incluía siempre bizcocho, vino, menestra de arroz, garbanzo mas agua y sal. Nos remitimos a: SARTI, MANUEL.: "*Prontuario general*" Murcia 1768. De interés el estudio que realiza GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, IGNACIO en "*La vida a bordo...*" incluida en "España y el mar...", p. 167 y ss. Aunque referida a la navegación en la centuria anterior, me remito también a mi trabajo, compartido con ANTONIO J. LÓPEZ GUTIÉRREZ: "*La Nao de Aviso Nuestra Señora de Valme y sus viajes a Indias (1652-1653)*", Dos Hermanas 1988, pp. 46 y ss. y, en general, sobre las circunstancias de un viaje a Indias y sus trámites, a título comparativo.

<sup>18</sup>AGS. Leg. 412-1, f. 304.

<sup>19</sup> AGS. Leg. 412-1, f. 307.

<sup>20</sup>COMELLAS reseña que "año y medio después del motín de Esquilache - noviembre de 1767, se produjo la decisión más discutida de todo el reinado de Carlos III: La expulsión de los Jesuitas. Su relación con el movimiento de agitación contra Esquilache fué difundida ya por entonces y hoy es preciso admitirla, haya sido el motín la causa (Danvila) o el pretexto (Olaechea) de la expulsión... La expulsión parece una enfermedad de la época, y el común motivo de fondo hay que buscarlo en el regalismo propio de la política del Despotismo Ilustrado, que pretende en todos los países católicos la máxima independencia frente a

Philipinas a entregarlos en el Puerto de Santa María al Sr. Presidente de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación de Cádiz, para que en calidad de Presos los reciba, y tenga a la disposición de S.M...”.



### **La Isla de Francia entre 1715 - 1810 (actualmente Isla Mauricio)**

En el tornaviaje la “Astrea” hizo una grata escala en la isla de Francia (Isla Mauricio actualmente), donde fueron generosamente atendidos por el gobernador francés de la Isla, con gran pompa y protocolo que Córdova describe con toda meticulosidad en su diario de a bordo. En la hoja de servicio de Córdova se reseña su diplomático contacto en la isla de Francia: "La misma feliz suerte de buena amistad, correspondencia y honor tubo en su arribo a la Isla de Francia al regreso de Manila: Todo consta de Reales Ordenes". <sup>21</sup>

En el tornaviaje la “Astrea” hizo una grata escala en la isla de Francia (Isla Mauricio actualmente), donde fueron generosamente atendidos por el gobernador francés de la Isla, con gran pompa y protocolo que Córdova describe con toda meticulosidad en su diario de a bordo. En la hoja de servicio de Córdova se reseña su diplomático contacto en la isla de Francia: "La misma feliz

---

Roma... Y no hay que olvidar que la Compañía de Jesús, con su cuarto voto de obediencia al Pontífice, era un símbolo de fidelidad a Roma" (COMELLAS, J. L.: *Historia...*, ob. cit. p. 346). Lo cierto es que, según el eminente historiador, la repulsa hacia los Jesuitas era general en España, incluso entre los eclesiásticos, como lo demuestra que de 56 informes emitidos por los Obispos, 42 estaban de acuerdo con su expulsión, 6 no opinaban y solo 8 votaban en contra. Otra causa de esta animadversión es que los Jesuitas controlaban unos 112 Colegios en España, la mayor parte de corte aristocrático en cuanto a su alumnado, mientras que a las Universidades, controladas por el Estado, accedían también clases burguesas, lo que era fuente de rivalidades y enfrentamientos.

En 1767 , y en base a un Dictamen de Campomanes, Fiscal General del Reino, que lo emitió a raíz de los motines de 1766, se publicó el Decreto de expulsión de los Jesuitas de los Reinos de España y sus Indias ("*Pragmática sanción de Su Magestad en fuerza de ley para el estrañamiento de estos Reynos a los regulares de la Compañía, ocupación de sus temporalidades y prohibición de su restablecimiento en tiempo alguno, con las demás precauciones que expresa*", dada en El Pardo a 7 de abril de 1767): ello no es una singularidad española, pues desde 1759 estaban también siendo expulsados de Francia, Portugal y Nápoles. En cumplimiento de este Decreto se exiliaron unos 1660 sacerdotes de la Península y unos 1396 de América. Más adelante, en 1773 se declaró extinguida la Compañía. En efecto, tras las insistentes gestiones de Portugal, Francia, Nápoles y España, que no convencieron al Papa Clemente XIII, su sucesor Clemente XIV declaró extinguida la Compañía de Jesús mediante el Breve "*Dominus ac Redemptor*", fechado en Roma a 21 de julio de 1773. En el interim se produjo el servicio al que se refiere Córdova en su informe.

<sup>21</sup> AME. Leg. 620 (286), cit.

suerte de buena amistad, correspondencia y honor tubo en su arrivo a la Isla de Francia al regreso de Manila: Todo consta de Reales Ordenes".<sup>22</sup>

Tras estas jornadas de asueto y protocolo, zarpa la fragata hacia España con un nuevo pasajero, el científico Mr. Santi, miembro de la Academia de Ciencias de París, que pidió permiso para embarcarse en la "Astrea" rumbo a España<sup>23</sup>.

La navegación de regreso, que se había iniciado el 6 de enero en conserva con la fragata "Nuestra Señora de los Dolores", fue muy accidentada a consecuencia de los temporales que capeó la nave y de las enfermedades que aquejaron a su tripulación, como lo evidencia el detallado informe que el 1 de agosto de 1771 redacta Córdova dirigido al marqués de la Victoria, donde da cuenta de las bajas y tripulantes que enfermaron durante la travesía a causa fundamentalmente del escorbuto, enfermedad corriente en la época en las largas travesías navales.

Al finalizar su largo viaje, en efecto, Córdova cumplió su obligación de comandante del buque formalizando el preceptivo estadillo describiendo las características del buque, que montaba 36 cañones, con un rol de 232 tripulantes. Una nota al pie del estadillo dice lo siguiente: "Arriba estanca; en su Arboladura y Jarcia sin Lession, excepto un mastelero de velacho sentido. Pertenecen a las dotaciones del Navío "Buen Consejo" y Fragata "Venus" 27 individuos de los que en este se expresan<sup>24</sup>. Desde la salida de Cadiz hasta su regreso han fallecido de su dotación 11. Hay al presente 10 enfermos 4 de ellos declarados de escorbuto. A bordo de la Fragata "Astrea" a la Vela y a la vista de Cadiz 1º de Agosto de 1771.- Fdo.: Joseph de Cordova".

<sup>25</sup> El 9 de agosto Córdova recibe la real aprobación del resultado de su misión al mando de la "Astrea".<sup>26</sup>



**Alessandro Malaspina**

<sup>22</sup> AME. Leg. 620 (286), cit.

<sup>23</sup> AGS. Leg. 412-1, f. 312. Giorgio Santi (1746-1822) fue un naturalista, explorador, químico, botánico, geólogo, micólogo, zoólogo italiano. Fue Prefecto del Jardín Botánico de Pisa entre 1782 y 1814. Obtiene su diploma en Medicina y en Cirugía en la Universidad de Siena, y realiza algunos viajes a Montpellier y a París, durante los cuales trata con Buffon, Lavoisier y otros célebres científicos de su tiempo. Su principal aportación fue en el campo de la geoquímica.

<sup>24</sup> El "Buen Consejo" y la "Venus" habían navegado a Filipinas en años anteriores al mando de Lángara.

<sup>25</sup> AGS. Leg. 412-1, f. 315.-

<sup>26</sup> AGS. Leg. 412-1, f. 311.

Este magnífico navío fue el mismo con el que realizará más tarde Alessandro Malaspina otras singladuras, una de ellas famosa por su derrotero. Así, el 17 de diciembre de 1777 embarca en la "Astrea" al mando de Antonio Messía para conducir a Filipinas a José Vasco y Vargas, nuevo gobernador de aquellas tierras, llegando al 27 de julio de 1778. El 13 de enero de 1779 emprendió el regreso trayendo una elefanta para el rey de España y llegando a puerto español el 15 de septiembre de 1779 por la ruta del cabo de Buena Esperanza como a la ida. <sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> MANFREDI, D. en la obra de Blanca Sainz: "*Alejandro Malaspina: La América imposible*" (Madrid, 1994) p. 35. El genial y aristocrático navegante de Mulazzo, cuando se planteaba acabar con el sistema tradicional del "Galeón de Manila" por antieconómico, ofreció realizar un viaje "experimental", zarpando de Cádiz cargado de mercancías para Lima y, tras doblar el Cabo de Hornos, descargaría en El Callao, emprendiendo luego rumbo a Filipinas para cargar mercancías para Europa, volviendo a España por el Cabo de Buena Esperanza. La Real Compañía de Filipinas propuso al Ministro de Marina tal periplo y, percatándose de las excepcionales condiciones marinerías de la "Astrea", solicitó su flete y recomendó que su mando se confiara a Malaspina. De esta manera, Malaspina, tras remodelar el barco y carenar su casco con planchas de cobre, con numerosas vicisitudes y boicoteos, emprendió a bordo del buque la vuelta al mundo el 5 de septiembre de 1786, visitando muchos puertos de la costa oriental de América del Sur, doblando el Cabo de Hornos y llegando a El Callao el 1 de febrero de 1787. Un mes más tarde zarpó rumbo a Filipinas siguiendo la vieja ruta de Alvaro de Mendaña, para llegar a Cavite a los setenta y cinco días, el 14 de mayo de 1787. El 20 de noviembre de 1787, con el Capitán General de Filipinas - José Vasco y Vargas - a bordo, emprendió el regreso a Cádiz por el Cabo de Buena Esperanza, llegando el 18 de mayo de 1788. El viaje duró menos de 21 meses, lo que se consideró un éxito, y ello incluidos los más de siete meses que tardó en recoger en Manila el cargamento de regreso. No obstante, en la última etapa del viaje se extendió a bordo una epidemia de escorbuto que produjo más de quince víctimas entre los tripulantes". A pesar de ello, este viaje se pudo considerar afortunado y sirvió de prólogo para la famosa expedición científica a bordo de las Corbetas "Descubierta" y "Atrevida" entre 1789 y 1796. (V. LÓPEZ CALDERÓN, MARÍA DEL C.: Alejandro Malaspina, en "*España y el Mar...*", ob. cit. p. 486; también en CERVERA PERY, J.: "*La Marina...*", ob. cit. p. 221. El relato auténtico del viaje en.: MALASPINA, ALEJANDRO.: *Viaje alrededor del mundo por las Corbetas "Descubierta" y "Atrevida" al mando de Don Alejandro Malaspina y Don José Bustamante y Guerra, con introducción por Pedro de Novo y Colson* (Madrid, 1885) y también en "*Carlos III y la Ilustración*", de Varios autores, Madrid 1988.-

## ESPAÑOLES EN CAMBOYA, 1596



**ESCRITOR, D. JOAQUIN MAÑES POSTIGO**

**D. Joaquín Mañes Postigo, nacido en Sevilla en 1959 y residente en La Palma del Condado (Huelva), es abogado y graduado en Dirección de Empresas. Desarrolló su carrera profesional durante más de tres décadas como responsable del área contenciosa de una gran empresa alimentaria. Ya jubilado, continúa activo como investigador y divulgador histórico. Ha publicado diez libros en España, centrados principalmente en la participación de españoles en conflictos internacionales y cuerpos militares extranjeros, como la Legión Extranjera francesa o el ejército británico. Su obra también ha sido traducida y publicada en Francia y en inglés. Entre sus títulos más destacados se encuentran "Soldados sin bandera" (2011, 2016), "1849. Soldados españoles en Italia" (2015), "Azules y Grises. Una historia de la Guerra de Secesión y sus combatientes españoles" (2020) y "Españoles en el Ejército británico durante la Segunda Guerra Mundial" (2022).**

Nuestro siglo XVI propició el surgimiento de dos clases de hombres, una de ellas era la del pícaro, aquel que su trabajo consistía en tratar de no hacerlo, de no realizar labor alguna mientras tuviera ingenio y ningún escrúpulo moral para ello. Pero también estuvo el aventurero en su estado puro, no en su concepción anglosajona de hombre escéptico y descreído, sino la del propio aventurero español que entendía, y lo tenía asumido, que con su lucha y conquista se debía imponer la Fe de Cristo y quien, pese a su extremo desamparo, respetaba la figura de su Monarca. Lo escribió el autor Gerardo González de la Vega en "La espalda olvidada": *aquel Imperio fue sobre todo cancha donde se desarrolló la aventura.*

Y aparece un hombre distinto -nuestro aventurero-, capaz de superar todas las dificultades, de sobrevivir en el ambiente más hostil que se pudiera imaginar y con su instinto de supervivencia siempre alerta; era una estirpe de hombre, el aventurero español de aquel siglo, si no superior,

sí un hombre completamente diferente a sus coetáneos, como si fuera incluso de otra raza con respecto a nosotros mismos, al hombre del siglo XXI. Numerosos son los casos, asombrosos la mayoría de ellos, como el de Núñez Cabeza de Vaca, quien vagó por el sur de EE. UU., sobreviviendo entre tribus durante años hasta que pudo regresar a México; Vázquez Coronado, Hernán Cortés, Núñez de Balboa, Francisco Pizarro y los trece de la fama, tantos conquistadores que hicieron historia desarrollando a su vez un perfil propio.

El aventurero español del siglo XVI obedecía a las siguientes características: era austero; la miseria vivida y un entorno sin esperanza lo habían inmunizado ante las penalidades que debía arrostrar en sus campañas de conquista y exploración; iracundo: la tensión de tantos sufrimientos desembocaba, a veces o a menudo, según, en furibundos ataques de cólera, en el que sus instintos se descontrolaban por completo, siendo capaz de llegar al crimen y a las matanzas indiscriminadas; religioso; un hombre religioso, de forma primitiva, pero creyente, con un sentido de la vida fatalista, providencialista en lo espiritual, todo se aceptaba porque era designio divino; ansiaba la promoción social: su fin, el objetivo del aventurero español del siglo XVI era tanto el dinero como el reconocimiento social, el escalar en la posición social, en una sociedad tan estanca como la española de aquel entonces.

Pero finalizando ese siglo, se produjo un acontecimiento fundamental para este mundo de aventuras y aventureros. La unión de Portugal a la Corona española en 1580 propició nuevos espacios a nuestros conquistadores con un territorio que se añadió y que se extendía de África a Brasil, y de Calcuta a las Molucas, ya que el Imperio portugués del siglo XVI era, esencialmente, asiático. Se abrían inmensas posibilidades de un nuevo Imperio nacido de esta unión que sí abarcaba el mundo por completo y que comprometió en una empresa común a españoles y portugueses. La presencia portuguesa resultó tan activa en aquella parte del mundo que la *lingua franca* en la que se entendían los comerciantes y guerreros chinos, molucos y siameses era el portugués.

Y en ese contexto de un nuevo Imperio, fue en el año 1588 cuando se desplazó hasta Madrid el jesuita fray Alonso Sánchez para defender ante el rey Felipe II su tesis de la conquista de China, argumentando que para ello solo se necesitarían 10.000 hombres; sin embargo, el monarca español no mostró interés alguno, aún traumatizado por el desastre de la Armada Invencible, pero esa idea, esa vocación del clero se mantenía viva ante ese enorme vivero de almas paganas prestas para la conversión en aquel Lejano Oriente y de esta forma también un fraile agustino español, afincado en Macao, le propuso al rey que con cuatro mil guerreros japoneses, bajo mando español, se podría conquistar China.

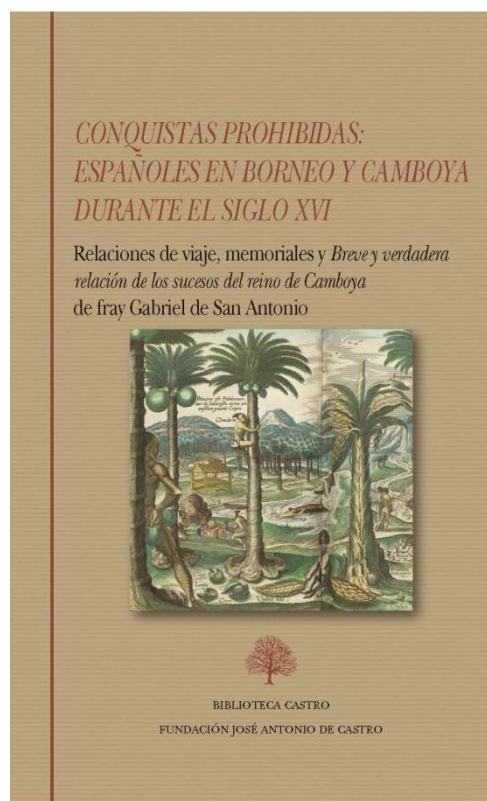
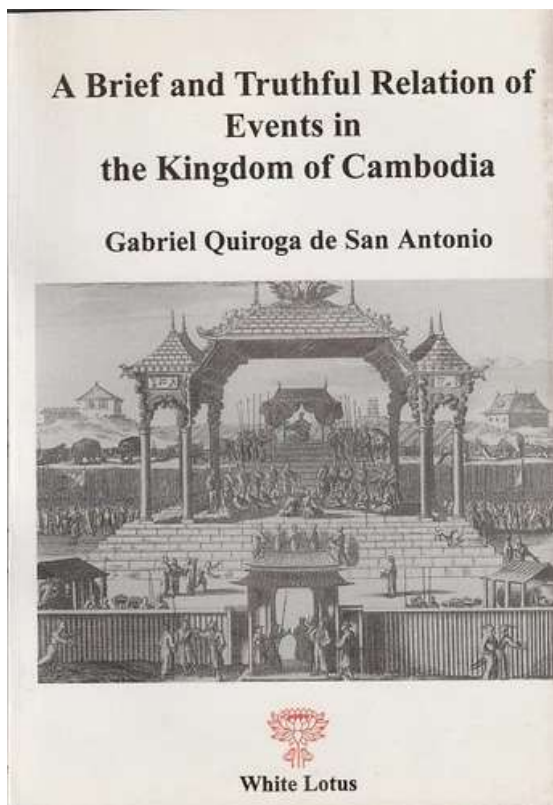
Tras una década de propuestas vacuas o descabelladas los españoles se convencieron, sobre todo los habitantes de Filipinas, de que la conquista de Asia era una empresa irrealizable. Y así el historiador Henri Kamen escribió que se abandonó la idea de un imperio del Este, idea que Madrid nunca había considerado seriamente. Esta entelequia se había disipado por la existencia de una rivalidad con los ingleses y holandeses, logrando estos últimos imponerse, en la primera mitad del siglo XVII, en lo que eran los antiguos asentamientos portugueses en las Molucas. Asimismo, los misioneros abandonaron ya toda convicción de lograr una rápida conversión del continente asiático.

A partir de ese momento, solo fue el galeón de Manila el único vehículo de conexión y comunicación del Imperio Español con Asia, una ruta entre Acapulco y Manila que se mantuvo durante más de doscientos años y fue algo único dentro de los anales de la historia de la navegación.

Por eso, por lo irrealizable que era en sí toda acción de conquista en aquellas lejanas tierras, la expedición de nuestros protagonistas a Cambuja, en enero de 1596, no dejó de ser una quimera,

la que les llevó a soñar con un Reino, en un lugar tan lejano, más aún por lo ajeno y extraño que resultaba al suyo.

Y este es el perfil del arquetipo de los conquistadores, que resultaba contradictorio, pues a la vez era creyente y colérico, generoso y cruel. La acción, genuina y verídica, que se desarrolló en el Lejano Oriente y cuyos acontecimientos se conocen hoy en día gracias al fraile Gabriel de San Antonio, quien escribió "Breve y verdadera relación de los sucesos del reino de la Cambuja", editado en 1604 en Valladolid.



### ***Ediciones en inglés y castellano de obras de Gabriel de San Antonio***

Sorprendente pero cierto; aconteció que, en el mes de enero de 1596, una expedición, integrada por tres naves, partió de Manila, ciudad aún joven, de apenas algo más de veinte años de existencia, hacia el reino de Camboya, entonces la Cambuja, para socorrer a su rey del hostigamiento y acoso de aquellos que, con el apoyo del reino de Siam, pretendían su trono. El capitán de la expedición era don Juan Suárez Gallinato con dos bravos como lugartenientes (sus títulos eran de sargentos): un español, Blas Ruiz, y un enigmático portugués, pero igual de bravo, llamado Diego Veloso, ayudados en su aventura por un grupo de unos doce samuráis japoneses que, si bien partieron como meros mercenarios, mantuvieron un concepto de la fidelidad hacia sus jefes occidentales más allá de sus propias vidas. Con la expedición se embarcaron tres frailes dominicos: fray Alonso Jiménez, Diego de Aduarte y Juan Deza, el barbero de la expedición.

Pero todo empezó varios años antes y con la siguiente secuencia, plena de acción y aventuras: alrededor de 1582 ya se encontraba instalado en Camboya el portugués Diego Veloso. En 1593, ante el peligro de agresión por parte del Reino de Siam al reino de Camboya, Diego Veloso partió hacia las Molucas y más tarde puso rumbo a Manila para convencer al gobernador español de la formación de una expedición militar que socorriera al rey camboyano. Finalmente, lo que se destacó fue una embajada, pero llegaron tarde, el rey de Siam, Naresuán, ya había tomado la capital de Camboya. Este decidió que Diego Veloso partiría por tierra con el propio monarca,

pero el resto de los españoles lo haría en una embarcación con tripulantes chinos, cargada con el botín de guerra. En esta se encontraba Blas Ruiz quien, junto con los otros europeos se hicieron con la nave y pudieron llegar a Manila en 1594.

El Rey Nareasuán, ante el hecho de que la nave no aparecía autorizó a Diego Veloso a embarcar en una nave en busca de los españoles y con dos elefantes de regalo para el gobernador de Manila. Tras múltiples peripecias, el portugués Veloso también consiguió llegar a la capital de las Filipinas.

Tras todo ello, el gobernador Pérez Dasmariñas se convenció de que con una expedición militar de unos 120 hombres –incluidos alrededor de 12 samuráis-, partiría en tres naves al mando de Suárez Gallinato, y con Diego Veloso y Blas Ruiz capitaneando las otras dos embarcaciones, para restituir al legítimo rey de Camboya. La autorización dada por Dasmariñas lo fue para 40 hombres, para sabiendo que era un número insuficiente, permitió el alistamiento de más voluntarios, pero sin derecho a soldada por parte de la Hacienda del Rey. La expedición se hizo a la mar a mediados de enero de 1596. Una tormenta separó a las naves en su ruta; Suárez Gallinato terminó, tras una tormenta, cerca de Singapur, pero Veloso y Blas Ruiz desembarcaron juntos en tierra camboyana.

Ambos llegaron a la nueva capital, Chordumuco –Chordemuco-, actual Pnom Penh, pero en ella ya se encontraba reinando un usurpador que no acogió de muy buen grado a los españoles y portugueses. Además, casi al mismo tiempo, arribaron varios juncos chinos que pronto manifestaron una clara hostilidad hacia los españoles y portugueses. Al final, los hispanoportugueses se enfrentaron con los chinos y mataron a varios de estos, apropiándose de sus juncos.

Consecuencia de todo ello, el rey usurpador se negó a recibirlos en su palacio, en Srei Santhor, situado al nordeste de la capital, por lo que estos decidieron dar un golpe de mano y quemar el palacio, pero en la refriega hirieron de muerte al mismo rey, por lo que los camboyanos se lanzaron en persecución de los españoles río abajo, en dirección a Chordumuco, durante 30 kilómetros, una retirada épica en la que los españoles no perdieron ni un solo hombre.

Cuando llegaron de nuevo a Chordumuco se encontraron con Suárez Gallinato, que por fin había arribado, pero este decidió finalmente el regreso de la expedición a Manila. En un ataque de sus embarcaciones en el norte de Vietnam, –adonde les empujaron las corrientes-, y contando con el permiso de Suárez Gallinato, los bravos Diego Veloso y Blas Ruiz desembarcaron para dirigirse a Laos donde se encontraba la familia del legítimo rey de Camboya; transcurría el mes de septiembre de 1596. y, con la ayuda del rey de Tonkin, llegaron a Luang Prabang, la capital de Laos, lugar de su exilio.

Los dos capitanes se encontraron con que el rey había muerto y estaba su heredero, Prauncar, como sucesor al trono. Al poco tiempo, por el río llegaron diez embarcaciones malayas para indicarles que, desde la capital, muchos camboyanos reclamaban la vuelta del legítimo rey. Junto con los malayos, los hispanoportugueses se dirigieron hacia la capital –Chordumuco-, y el descendiente del usurpador resultó muerto en combate, por lo que Prauncar pudo subir al trono, aunque, eso sí, rodeado de los malayos, de religión musulmana.

Diego Veloso y Blas Ruiz fueron recompensados por el gobierno de Prauncar como *chofas*, príncipes, de dos provincias en Camboya. La instalación de los españoles supuso que se organizaran varias expediciones de Manila, No obstante, el grupo de Veloso y Blas Ruiz se habían convertido, en el ámbito de la corte, en una facción más de las varias que se hallaban alrededor del rey, un ser pusilánime y alcoholizado, siendo el hombre fuerte del reino el general malayo Ocuña Lacasamana.



***Óleo sobre lienzo que representa la retirada hacia el río Mekong después de incendiar el palacio Real en Chordumuco, los samuráis católicos que les acompañaban enfrentándose a las tropas camboyanas que les perseguían. Basado en el libro, "La quimera de un reino" de Joaquín Mañes Postigo.***

De Diego de Veloso, nacido en Amarante, Portugal, se conoce que en 1593 confesaba tener 34 años; y dos años más tarde, en Manila, 1595, declaraba que llevaba viviendo en Camboya más de diez años. Destacaba por su excelente juicio y mesura personal. Por su parte, Blas Ruiz de Hernán González era oriundo de La Calzada, provincia de Ciudad Real, un verdadero hombre de acción; hacia 1595 contaba con 23 años de edad.

Con la consolidación de Veloso y Blas Ruiz en Camboya, el nuevo gobernador español de Manila, don Francisco Tello de Guzmán, envió dos barcos al mando de Luis Ortíz del Castillo y Luis de Villafane, lo que supuso un alivio para las pocas docenas de españoles que se hallaban en Chordumuco -Pnom Penh-. A principios de 1599 también arribaron las expediciones de Juan de Mendoza y del pirata luso-japonés Gouvea.

Los españoles, viéndose ya en peligro ante la asechanza continua de los malayos, falsificaron un documento del gobernador de Manila en el que se le solicitaba al rey camboyano la construcción de un fuerte a la orilla del río. Ello soliviantó a los aliados malayos y provocó un enfrentamiento armado con los españoles. Tras la lucha, solo unos pocos de estos lograron escapar, pero ya nunca más se supo ni de Blas Ruiz ni de Diego Veloso, desaparecieron de la faz de la tierra para así entrar en la leyenda de los héroes.

Sobre un hecho real, la expedición a Camboya, se produce la representación simbólica, a través de los dos capitanes, un español y un portugués, con el contrapunto perfecto de los nipones, de la unión de las dos naciones y su eficacia en un contexto de conquista y expansión, de lo que fue y de lo que hubiera sido, como lucubración de futuro, si en el año 1640 Portugal no se hubiese separado, ya para siempre, del Reino de España.

Y nuestro relato finaliza en 1604, año de la edición, en Valladolid, del libro "Breve y verdadera relación de los sucesos del reino de la Cambuja", del fraile Gabriel de San Antonio; en un tiempo épico que pronto se tornó en desengaño, de una España contradictoria, a veces absurda y otras muchas injusta con sus hijos, pese a su grandeza y al sinfín de hazañas jamás emuladas, una

nación que pasaba de la miseria a la grandeza, y de ésta a la ruina, sin matices ni tránsitos. Así era España.

España gozaba de la estructura pertinente, es decir, un solo reino bajo una sola corona para afrontar lo que sería el descubrimiento y colonización del Nuevo Mundo, pero conforme inició la gesta, esa increíble aventura con tan escasos medios, se agotó en su proyecto casi en sus propios comienzos, las guerras de religión, algo que los Habsburgo, tanto padre como hijo, Carlos I y Felipe II, estaban llevando a cabo en sus territorios de los Países Bajos para la imposición de la religión católica más allá de los territorios naturales de ese Estado que era España. Todo ello provocó que España, paradójicamente en su periodo de máximo esplendor, entrando plata y riquezas por el puerto de Sevilla, fuera un Estado en bancarrota y una Nación en la miseria. El historiador H.J Elliot refería textualmente: *Los acontecimientos de los años noventa habían revelado a los castellanos más inteligentes la dura verdad acerca de su tierra natal. Su pobreza en medio de los ricos, su poder que había resultado impotente.*

El citado historiador británico, en su libro, "La España Imperial", ya describe, finalizando el siglo XVI, como en 1596 el Estado se declara en quiebra y solo sobrevive sostenido por el crédito de los banqueros europeos. En 1598 la situación económica volvió a ser tan angustiosa que se constituyó un nuevo impuesto, la sisa, provocando un mayor empobrecimiento de los españoles. Este impuesto gravaba los bienes de consumo como el vino, el vinagre y la carne.

Lo mismo que era una realidad la ingente riqueza que se traía constantemente de América, apenas se aguantaba en la península para viajar rápidamente a Europa, con el fin de sostener todos los frentes bélicos en aras de mantener la religión católica y la cohesión, por tanto, de las posesiones de los Habsburgo.

El historiador John H. Elliot resalta el hecho de que la obra de los dos grandes creadores castellanos, Cervantes y Velázquez, estaba penetrada de un hondo sentimiento de decepción y fracaso, fiel reflejo de la paradójica Castilla de los siglos XVI y XVII, una nación que había escalado las alturas y descendido a las profundidades, que lo había conquistado todo y que lo había perdido todo, que había conquistado el mundo para ser vencido después.

## LA SAGA DEL ALMIRANTAZGO CERVERA EN PUERTO REAL (I PARTE)



**ESCRITOR D. FRANCISCO PÉREZ AGUILAR**

**Francisco Pérez Aguilar cursó estudios de Jefe de Máquinas en la Escuela Oficial de Náutica y Máquinas de Cádiz y ha ejercido como Director de Proyectos de Navantia Sevilla, así como jefe de máquinas en la Marina Mercante.**

**Ha publicado once libros y ha impartido ciento cuarenta y seis conferencias sobre variados temas históricos e igualmente ha publicado numerosos artículos en diferentes revistas especializadas en historia.**

### **RESUMEN**

Desde el siglo XVII la Real Villa de Puerto Real ha estado íntimamente ligada a los diferentes estamentos de la Marina Española y muy especialmente al Almirantazgo, destacando de manera singular los miembros varones de la familia Cervera quienes a partir del siglo XVIII, concretamente 1777, fecha en la que el primer ascendiente de dicho apellido, Juan Bautista de Cervera y Signe, natural de Gata de Gorgo, lugar situado en la Marina Alta de Alicante (España), religioso de la Orden de San Francisco Descalzo, tras su paso por Canarias es nombrado obispo de Cádiz, sin embargo, Juan Bautista pasa en un principio a vivir en Medina Sidonia (provincia de Cádiz), previamente a tomar posesión de la mitra gaditana el 6 de septiembre del mismo año.

### **PALABRAS CLAVE**

Marina, Almirantazgo, Gata de Gorgo, obispo, Medina Sidonia.

THE SAGA OF THE CERVERA ALMIRALTY IN PUERTO REAL

FRANCISCO PÉREZ AGUILAR

SOCIEDAD PUERTORREALEÑA DE AMIGOS DEL PAÍS

## ABSTRACT

Since the 17th century the Royal Villa of Puerto Real has been closely linked to the different levels of the Spanish Navy and especially to the Admiralty, highlighting a singular way the male members of the Cervera family who from the 18<sup>th</sup> century, specifically 1777, date in which the first ancestor of said surname, Juan Bautista de Cervera y Signe, a native of Gata de Gorgo, a place located in the Marina Alta from Alicante (Spain), religious of the Order of San Francisco, after passing through the Canary Islands he was appointed bishop of Cádiz. However, Juan Bautista went on to live in Medina Sidonia (province of Cádiz), prior to taking possession of the Cádiz miter on September 6 of the same year.

## KEY WORDS

Navy, Admiralty, Gata de Gorgo, bishop, Medina Sidonia.

## INTRODUCCIÓN

Hacer referencia al apellido Cervera, y más aún en la provincia de Cádiz a la cual está estrechamente ligado, supone adentrarse en los tres últimos siglos de la Marina Española.

Pedro Juan de Cervera y Aguilar sobrino del ya citado Juan Bautista de Cervera y Signe, en 1779 obtuvo la dignidad de arcediano (diácono principal de una catedral) de la Iglesia Parroquial Matriz de Santa María la Mayor La Coronada, templo gótico-renacentista del siglo XVI de Medina Sidonia, ciudad donde residía su tío. Su hermano, Joaquín de Cervera y Aguilar, quien fue presbítero, también se asentó en la misma ciudad donde fue nombrado capellán de las Agustinas Recoletas conocidas en el pueblo como «*Agustinas de arriba*» que arrancan en 1688 a partir del mecenazgo de Diego de Iparraguirre, un vasco afincado en la ciudad de Cádiz. Joaquín de Cervera y Aguilar, nombró a su hermano Pascual Jaime administrador de los asuntos económicos de su capellanía.

El obispo Cervera fallece en 1782, pero por aquel entonces tres hermanos Cervera y Aguilar se encontraban viviendo en Medina Sidonia siendo estos el germen de la saga de tan ilustre apellido en la provincia de Cádiz.

Pascual Jaime nació el 1 de julio de 1761 en Beniarbeig, provincia de Alicante y contrajo matrimonio el 12 de octubre de 1787 con Leonor María Ferreras-Villamiser Montes de Oca, natural de Medina Sidonia y fruto de este matrimonio, en 1794 nace Juan Bautista Cervera y Ferreras, quien en 1824 matrimonió con María del Rosario Topete Peñalver nacida el 11 de octubre de 1803 natural de la cercana ciudad de Villamartín y de este matrimonio nacieron diez hijos todos ellos bautizados en la iglesia de San María La Coronada de Medina Sidonia. María del Rosario pertenecía a una familia de ilustres marinos ya que era sobrina del general Topete, siendo este el eslabón que une al apellido Cervera con la Marina Española.

El 18 de febrero de 1839 viene al mundo Pascual Cervera y Topete séptimo hijo del matrimonio Cervera Topete quien está llamado a protagonizar una de las páginas de mayor trascendencia de la historia de España.

Pascual Jaime y Leonor María, ya ancianos y una vez terminada la Guerra de la Independencia (1808-1814) se trasladaron a vivir a Puerto Real, al parecer, buscando un lugar llano donde poder pasear, siendo esta la primera relación del apellido Cervera con la Real Villa.

## Pascual Cervera y Topete

Pascual vivió su niñez en la casa familiar de la calle Nuestra Señora de la Paz nº11, anteriormente conocida como calle Ancha de Medina Sidonia (Cádiz), y con tan solo trece años

de edad ingresó en el Colegio Naval fundado en la población militar de San Carlos cercana al arsenal puertorrealdeño de La Carraca. Para desarrollar la carrera militar de tan insigne marino es necesario contar con bastante más espacio que el que nos permite esta publicación, por lo tanto, haré un ejercicio de síntesis de manera que quede lo bastante sustanciado como para dar a conocer la carrera de uno de los marinos más controvertido de la historia de España.

En 1858, durante su primer viaje a La Habana, fue promovido a guardiamarina de primera clase y con tan solo veintidós años recibió el despacho de alférez de navío, siendo su bautismo de fuego en África a bordo del buque: *Vasco Núñez de Balboa*.

Las especiales circunstancias políticas de archipiélago filipino obligaron al gobierno a mantener en la zona una fuerte presencia militar, por lo cual, en 1861 Pascual es destinado al sur de la isla de Zamboanga siendo su primera intervención a bordo de la goleta: *Valiente* en la toma del fuerte Palagulán. Por los méritos contraídos en esta acción terrestre en la que capturó la bandera indígena, que su almirante Méndez Núñez envió al gobierno, fue promovido a teniente de navío.

Embarcado en el *Reina de Castilla* se dedica a una de sus aficiones favoritas: la Hidrografía y en 1864 a bordo del cañonero: *Prueba* levanta las cartas de navegación del estrecho de Ilo-Ilo en Filipinas. Volviendo a la península en 1865 año en el que el 19 de marzo contrae matrimonio en la parroquia de San Antonio de Cádiz con Ana Jácome Pareja de acrisolada familia sevillana nacida en Sevilla en 1840. De este enlace nacen cinco hijos, cuatro de los cuales continuaron el camino iniciado por su padre. Durante los años siguientes la inestabilidad política se acrecienta, hasta el punto, que en 1868 la reina Isabel II fue destronada dando lugar al advenimiento de la Primera República.

A finales de 1869 es destinado por segunda vez a Cuba donde permanece hasta el 8 de marzo de 1871, ostentando durante este periodo de tiempo el mando de la goleta *Guadianay* del cañonero *Centinela*. A su vuelta a España es condecorado con dos Cruces al Mérito Naval, una de ellas con distintivo rojo que avalan su labor en La Habana.

En 1873 es ascendido a capitán de fragata contando tan solo treinta y cuatro años de edad y por su acción en el movimiento cantonal fue nombrado ayudante mayor por el general del arsenal de La Carraca y una vez fracasado el movimiento cantonal, por decreto de las Cortes de 11 de agosto de 1873 fue nombrado Benemérito de la Patria.

En 1874 nuevo destino en Filipinas y en 1876 el gobierno lo nombra gobernador de Joló y coronel de Infantería de Marina, pero, por esta fecha, Cervera contrae las endémicas fiebres palúdicas de la zona y aconsejado por los médicos fue relevado y trasladado a la metrópolis. Durante su estancia en España el presidente del Consejo de ministros, el malagueño Antonio Cánovas del Castillo, le ofrece un destino en el Ministerio de Marina, que Cervera fiel a sus principios acepta, pero a regañadientes, por lo que en 1879 vuelve a su hábitat natural tomando el mando del buque escuela la corbeta *Ferrolana*, pero en este destino permaneció solo hasta 1880 año en el que pasó a ser comandante militar de Marina de Cartagena.

Entre 1885 y 1890 presidió la comisión constructora del acorazado *Pelayo*, construido en los astilleros Forges et Chantiers de la Méditerranée de la ciudad de Tolón (Francia) del que fue su primer comandante. Un año más tarde, fue llamado por la Reina Regente doña María Cristina de Habsburgo-Lorena, madre de Alfonso XIII, para que fuese su asesor naval y ayudante de cámara, siendo ascendido en 1892 a capitán de navío de primera clase a la vez que es nombrado director técnico y administrativo de Astilleros de Nervión donde se construyeron los acorazados: *Vizcaya*, *Infanta María Teresa* y *Oquendo*.

Pascual Cervera, en el cenit de su carrera militar es requerido por los jefes de los partidos políticos, tanto del gobierno como de la oposición Práxedes Mateo Sagasta y Segismundo Moret, para que tras las elecciones aceptara el cargo de ministro de Marina que en un principio rechaza

pero que más tarde y ante la insistencia de la Reina y bajo el gobierno de Sagasta se ve obligado a aceptar. Por aquel entonces, Pascual ostentaba el empleo de contralmirante. Sin embargo, y dado que las promesas hechas por el primer ministro a Pascual no se cumplieron, especialmente las referentes a las inversiones económicas para mejoras de la flota, a los tres meses presentó su dimisión.



***Almirante Pascual Cervera Topete***

En 1892 fue nombrado jefe de la Comisión Naval en Londres y el 30 de octubre de 1897 Pascual toma posesión en Cádiz, como comandante general de la escuadra arbolando la insignia en el crucero *Vizcaya*.

Santiago de Cuba

El presidente del Consejo de Ministros, Práxedes Mateo Sagasta, al objeto de sofocar el rebrote de la rebelión en Cuba, la cual estaba apoyada de manera soterrada por Estados Unidos, envía a La Habana al general Weyler quien impone una férrea y represiva política, pero, el asesinato de Cánovas dio un vuelco imprevisto de la situación y el general Weyler es sustituido por el general Blanco quien más tarde tendría en sus manos el destino de la flota española y que inopinadamente dio lugar, con su errática orden, a que la misma sufriera el más estruendoso de los fracasos en la historia de la Armada Española.

Repentinamente aparece en escena el acorazado estadounidense *Maine*, el cual fondea en La Habana con la misión de defender los intereses de los ciudadanos americanos, pero sin cumplir los requisitos previos entre naciones amigas. En contraposición, España envía el crucero *Vizcaya* a Nueva York, pero la explosión inesperada del *Maine*, acaecida el 15 de febrero de 1898

causando la muerte de doscientos cincuenta y cuatro marineros y dos oficiales, achacada por la prensa americana a los españoles, dio lugar al inicio de la contienda entre ambos países y el 21 de abril del mismo año el presidente Mckinley declara la guerra a España.

El 29 de marzo, Cervera zarpa de Cartagena con los buques *Colón e Infanta María Teresa* y a mediodía del día 30 la falúa del almirante de la escuadra surcaba la mar rumbo a Puerto Real, donde vivía junto con su familia desde que decidió instalarse en la Real Villa para curarse las fiebres palúdicas contraídas en Filipinas en 1876. Fue la antigua calle Ana Jácome y las zonas aledañas al muelle puertorrealeño la última tierra española que pisó el almirante antes de que el 8 de abril zarpase de Cádiz rumbo a Cabo Verde donde se le uniría la escuadrilla de destructores y otra de torpederos y posteriormente los buques *Vizcaya y Oquendo*.

El 29 de abril Cervera, cumpliendo órdenes del Gobierno, zarpaba de Cabo Verde para Cuba al mando de una escuadra totalmente limitada, hasta el extremo de que el almirante, consciente del final que le esperaba, escribe una carta a su hermano Vicente diciendo:

«Mis queridos hermanos: Acabamos de refrendar nuestros pasaportes para el cielo ...Vicente, si sucumbo, como espero, cuida tú de mi mujer y mis hijos. A todos, os abraza Pascual»

La escuadra española suponía un total de 27.840 toneladas y por el contrario la americana desplazaba 73.535 toneladas, una diferencia verdaderamente insalvable. A esto había que añadir el concepto distancia en el que se manejaban los españoles, además de las paupérrimas circunstancias económicas del Ministerio de Marina que poco tiempo antes habían hecho dimitir a Cervera, por lo tanto, la suerte estaba echada.

El 19 de mayo de 1898 Cervera entró en Santiago de Cuba y el 1 de junio el almirante Sampson inició el bloqueo. El 2 de julio el general Blanco ordenó la salida de la escuadra previo embarque de las tropas que se encontraban combatiendo en tierra.

Cervera, en su cámara del *Infanta María Teresa* medita la víspera del combate naval la tremenda responsabilidad que pesa sobre su conciencia y sus hombros y al día siguiente, 3 de julio, en la toldilla del buque, rodeado del capellán y la totalidad de la oficialidad en religioso silencio tomó la palabra de la siguiente forma:

«Ha llegado el momento en que la patria nos reclama, y como españoles tenemos que cumplir con el sagrado deber que para con ella tenemos. Se va a arbolar nuestro pabellón, y va a ser izado de manos de los oficiales, como guardianes directos que son de su custodia y honor».

El día 3 de julio Cervera inicia el intento de romper el bloqueo de la escuadra americana apostada a escasas millas del Morro de la Roca de San Pedro. La batalla comenzó a las 09:35 abriendo fuego el *Infanta María Teresa* sobre un acorazado enemigo y detrás de este salieron en fila india los demás buques pues no existía otra posibilidad dadas las características de la bahía de Santiago de Cuba. El comandante del *Cristóbal Colón* el capitán de navío Emilio Díaz-Moreu prefirió embarrancarlo cerca del río Turquino. Estos hechos fueron sublimemente narrados por el comandante del *María Teresa*: Víctor Concas Palau:

«Sonó la corneta de órdenes, dando la señal de comenzar el combate, orden repetida por todas las de la baterías y seguida de un murmullo de aprobación de todos aquellos pobres marinos y soldados de Infantería de Marina, ansiosos de pelear, porque no sabían que aquellos ecos bélicos de las cornetas eran la señal que arrojaba a la Patria a los pies del vencedor».

«¡Mis cornetas dieron el último eco de aquellos que la Historia cuenta que sonaron en la toma de Granada! ¡Era la señal de que terminaba la historia de cuatro siglos de grandeza y que España pasaba a ser nación de cuarto orden!»

Por estas y otras declaraciones Vico Concas Palau fue posteriormente procesado.

Doscientos veintitrés muertos y ciento cincuenta y tres heridos lavaron el honor de España. Tras la derrota, vino el cautiverio del almirante y los suyos en la Escuela Naval de Ánnapolis en el estado de Maryland de los EE.UU., desde donde fueron repatriados a bordo del *City of Rome*, el cual hizo entrada en el puerto de Santander el 19 de septiembre de 1898 transportando a Cervera y al general Paredes Chacón, ocho jefes, setenta oficiales y guardiamarinas y mil quinientos setenta y cuatro hombres de clase y marinería. De Santander a Madrid donde Cervera fue recibido por el ministro de Marina, Ramón Auñón Villalón. Antes, el 13 de septiembre, se comenzó a incoar en el Tribunal Supremo la causa reglamentaria para esclarecer los hechos y depurar responsabilidades, e incluso al almirante se le sometió a un consejo de guerra del que salió absuelto el 6 de julio de 1899, tras lo que pidió su pase a la reserva que la Reina Regente le deniega, concediéndole una licencia ilimitada durante la cual Cervera y previa autorización de la Reina, publicó los Documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas, publicación que tuvo una gran repercusión tanto en el ámbito nacional como en el extranjero.

Reincorporado al servicio como jefe del Estado Mayor de la Armada fue promovido a capitán general de El Ferrol, tras lo cual inicia una corta carrera política como Senador electo por Albacete y vitalicio por designación real. Pero su salud muy quebrantada por tantos avatares vividos y con sesenta y nueve años de edad le hace pedir el cese que le es concedido por Real Decreto de 17 de diciembre de 1908 con el cargo de vicealmirante tras lo cual se retira a vivir a su domicilio en la calle Santo Domingo 36 de Puerto Real donde finalmente fallece el 3 de abril de 1909, cerrándose con su muerte una página de nuestra historia escrita por un hombre que indudablemente había nacido para la mar.

#### Perfil Humano

De sus escritos se llega a la conclusión que Pascual Cervera y Topete fue un hombre profundamente creyente. En la carta a su hermano Vicente, antes de la batalla de Santiago de Cuba, escribe: «Hoy hemos confesado y comulgado casi todos los de esta escuadra...y, en la carta a su hijo Pascual fechada el 9 de junio de 1899 reza: «Y ten siempre presente que tu padre sólo ha aspirado a cumplir con su deber y pídele a Dios misericordia para él, cuando sea llamado a su divina presencia».

Por otro lado, fue un hombre especialmente austero lo que quedó ampliamente demostrado durante su estancia en Madrid y todo lo llevaba a cabo con un sentido castrense de la obediencia que quedó perfectamente demostrado en Santiago de Cuba al recibir la orden del general Blanco, pese a que él conocía cual sería el resultado final como queda recogido en el mausoleo donde descansan sus restos en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz).

Por Real Decreto de 9 de noviembre de 1909, S.M. el Rey Alfonso XIII de acuerdo con el Consejo de ministros aprueba el traslado de los restos del vicealmirante don Pascual Cervera y Topete al Panteón de Marinos Ilustres, traslado que se lleva a cabo el 19 de junio de 1916. Allí descansan para siempre en un mausoleo en el que reza la siguiente inscripción:

AL VICEALMIRANTE CERVERA

BIZARRO MILITAR-ENTENDIDO MARINO

ESCLAVO FIEL DE SU DEBER

# MODELO DE ABNEGACIÓN, CABALLEROSIDAD Y VIRTUDES CRISTIANAS

## LA PATRIA HONRA SU MEMORIA

R.P.I.

18 DE FEBRERO 1839-3 DE ABRIL DE 1909

### **Juan Cervera Valderrama**

La saga de marinos de la familia Cervera y Topete tuvo su continuidad con Juan Cervera Valderrama, hijo primogénito de Joaquín Cervera Jácome y de su esposa Luisa Valderrama, nacido en San Fernando el 8 de octubre de 1870 y por lo tanto, sobrino del héroe de Santiago de Cuba, Pascual Cervera y Topete y más tarde suegro ya que contrajo matrimonio con su prima Rosario Cervera Jácome matrimonio del que nacieron ocho hijos: Pascual, María Luisa, Carmen, Joaquín, Juan, Rafael, Rosario y Milagro, de los cuales, los varones emprendieron la carrera militar en la Armada.

Siguiendo la estela familiar, Juan, con tan solo dieciséis años presenta plaza como aspirante en la Escuela Naval Flotante, situada por aquel entonces en el arsenal de El Ferrol a bordo de la fragata *Princesa de Asturias*.

Excelente estudiante, su vida como tal está jalonada de continuos méritos académicos y entre ellos, consigue ser el número uno de su promoción por lo que se le concedió el ascenso a guardiamarina el 6 de julio de 1888 y se le destinó para que realizase sus prácticas de mar al crucero *Navarra* que se encontraba surto en el puerto de Barcelona, pero por necesidades del servicio no llegó a embarcar siendo destinado a la corbeta *Nautilus*.

Tan solo un año más tarde, una vez pasado el examen correspondiente es ascendido a guardiamarina de segunda siendo destinado al crucero *Cristóbal Colón*, buque que desempeñaría años más tarde un papel transcendental en la trayectoria de su tío y suegro Pascual. De aquí es transbordado al crucero *Antonio de Ulloa* construido en el arsenal de La Carraca unidad que había sido destinada a las islas Carolinas junto con el cañonero *Velasco* a fin de pacificar el territorio de las revueltas de los nativos que el 25 de junio de 1890 habían matado a un oficial y veintisiete soldados en Ponape. Estas unidades llegaron a las islas transportando quinientos hombres a los que se les unieron otras tropas al mando del coronel Gutiérrez Soto. Estos enfrentamientos que tuvieron lugar en Matabarri fueron el bautismo de fuego de Juan Cervera. Se sucedieron los destinos en los buques de transportes *Manila* y *Muñoz* y nuevos combates con los nativos en esa ocasión en la isla de Oha. Terminadas estas operaciones militares Cervera embarca en el crucero *Castilla* en el que regresa a Manila en 1891 embarcando en el vapor *Isla de Panay* para regresar a España y a su llegada a El Ferrol obtiene el despacho de alférez de navío y es destinado al cuartel de marinería de La Carraca donde permanece hasta 1892 que es nuevamente destinado en esta ocasión a la fragata *Victoria* en la que navega por el Mediterráneo y Atlántico participando en los actos celebrados en Huelva con motivo de la conmemoración del IV Centenario de la partida de Colón de Palos de la Frontera para el descubrimiento del Nuevo Mundo. La vida profesional de Cervera Valderrama fue un ir y venir a consecuencia de los muchos destinos en los que tuvo que servir, tal es el caso de que una vez cumplimentada la conmemoración que tuvo lugar en Huelva, debe embarcar en el crucero *Reina Regente* buque insignia del viaje que se organizó para conmemorar el realizado en 1492 por Cristóbal Colón. En este viaje la carabela *Santa María* iba al mando de Víctor Conca, quien en 1898 se encontraría a las órdenes de su tío Pascual en la fatídica batalla de Santiago de Cuba. La Santa María arriba al puerto de New York creándose una gran expectación y participando su tripulación en una parada militar presidida por el presidente de los Estados Unidos

Mr. Gover Cleveland. Las tres carabelas quedaron en el puerto neoyorquino como regalo de España a la nación norteamericana. De vuelta a España es destinado al crucero *Mercede* con destino a La Habana, pero la agitada vida profesional de Cervera Valderrama continua y en 1896 es transbordado al cañonero *Sandoval* y poco después embarca en el crucero *Alfonso XII* donde es ascendido a teniente de navío en abril de 1897; posteriormente vuelve a España a bordo del buque *María Cristina* que permaneció en activo hasta la batalla de Cavite (Manila).

A su llegada a la metrópolis es nombrado ayudante del capitán de navío Eduardo Reinoso segundo jefe del arsenal de La Carraca cuyo jefe era su tío y suegro Pascual Cervera y Topete, contrayendo matrimonio días más tarde con una hija de este y prima carnal suya, Rosario Cervera Jácome; la boda se celebró en la iglesia de La Carraca el 30 de agosto de 1897 instalándose el nuevo matrimonio en su casa de la calle Santo Domingo número 49 de Puerto Real.

Tras estos acontecimientos familiares comienza una nueva vida, aunque Cervera continua con el tedioso y continuo cambios de destinos, en esta ocasión toco el buque *Joaquín de Piélagos*, primer buque mercante construido en hierro en el astillero puertorrealeño de Matagorda propiedad de la compañía Trasatlántica fundada por Antonio López y López, primer marqués de Comillas. El buque debía su nombre al primer administrador de la compañía naviera yerno del marqués de Comillas, Joaquín de Piélagos y Sánchez de Movellán. Este buque, pese a ser un mercante iba equipado con dos Hontoria de 9 cm. (cañón creado por González Hontoria) y una ametralladora de 11 m/m.



***Almirante Juan Cervera Valderrama***

Tras pocos meses en el *Piélagos*, nuevo destino en el torpedero *Rayo* donde permanece hasta la firma del Tratado de París de 10 de diciembre de 1898, en virtud del cual cesaron las hostilidades entre España y Estados Unidos.

Cervera vuelve a La Carraca destinado a Armamentos y de aquí al cañonero *Vicente Yáñez Pinzón*, pero por poco tiempo ya que es nombrado ayudante personal de su tío y suegro Pascual quien pasaba en aquellos momentos por el amargo trance que suponía estar inmerso en el Consejo de Guerra al que fue sometido tras la pérdida de la batalla de Santiago de Cuba de 1898.

Llega el siglo XX y Cervera realiza el curso de especialista en la Escuela de Torpedos de Cartagena y una vez obtenido el título de Ingeniero Electricista Torpedista con excelentes calificaciones, como fue usual durante toda su trayectoria profesional, las prácticas las realiza en el torpedero *Lepanto*.

La experiencia adquirida durante su destino en el arsenal de La Carraca le lleva a ser miembro de la comisión inspectora que supervisó la construcción del crucero *Extremadura* cuyos gastos fueron sufragados por las aportaciones de la colonia española en Méjico. La nueva unidad fue construida en La Constructora Naval. Posteriormente se incorpora como profesor de la Escuela Naval Flotante siendo responsable de las asignaturas de Electricidad, Máquinas y Construcción Naval. Pero un nuevo destino le estaba esperando, el mando de la lancha cañonera *Perla* y de aquí al Departamento Marítimo de Cádiz nuevo destino en el que asciende al empleo de capitán de corbeta el 30 de abril de 1912 contando cuarenta y dos años de edad.

El 6 de diciembre de 1909 se inicia en El Ferrol la construcción del acorazado España cuya botadura tuvo lugar el 5 de febrero de 1912. A este buque fue destinado Cervera como tercer comandante, aunque por poco tiempo ya que en 1916 se le traslada al destructor *Villamil* desde donde pasa a ser subdirector de la Escuela Militar con sede en San Fernando, pero Cervera, por su innata capacidad de trabajo y experiencia adquirida se le destina como segundo comandante del acorazado España permaneciendo en este destino hasta 1929. Pero llega el momento en el que debe cumplir una nueva misión en la guerra de África, exactamente en Cabo de Agua, Sidi-Dris, Tiza y Kaasere, pero su aportación más importante tuvo lugar en la retirada de las tropas del Monte Arruit desembarcando su dotación para hacer frente al enemigo.

Fue comisionado para llevar a cabo la compra en el extranjero de algunos buques guardacostas y el 27 de abril de 1923 fue ascendido a capitán de navío y jefe de la base de San Fernando para poco después ser nombrado jefe de la Jefatura de la Comisión de Marina de Europa, hecho que coincide con la llegada de Primo de Rivera al gobierno. En 1928 se le asciende al empleo de contralmirante, tras lo cual se le nombra jefe del Estado Mayor de la Escuadra y director de Material del Ministerio de Marina y un año más tarde pasa a ser director general de Aeronáutica Naval. En 1930 es ascendido a Vicealmirante y jefe del Estado Mayor de la Armada y en estas circunstancias llega la proclamación de la Segunda República. Pese a su condición de monárquico y católico fueron requeridos sus servicios por el presidente de la República entre mayo y julio de 1936, no obstante, había solicitado su pase a la reserva y vuelve a su casa de Puerto Real, aunque el presidente Casares Quiroga insiste para que vuelva al servicio, su larga y extensa experiencia le hacen ser un militar de enorme valía, pero ante sus continuas negativa recibe una orden del gobierno de Alejandro Lerroux para que se incorpore y tome el mando de la Base Naval de Cartagena como jefe del Departamento Marítimo.

En febrero de 1936 gana las elecciones el Frente Popular y con este llega su destitución volviendo nuevamente a su domicilio en Puerto Real, siempre vigilado por los frentes populistas. Pero llega el 18 de julio y la sublevación del general Franco, y con un grupo de hombres y un destacamento de Infantería de Marina al mando del capitán Conforto restablece el orden en la localidad. En octubre de 1936, Cervera en su retiro puertorrealeño recibe un telegrama del

general Franco para que se presente en Salamanca, pese haber cumplido la edad de retiro y allí es nombrado nuevamente jefe del Estado Mayor de la Armada. Por los méritos contraídos, Franco, por Decreto Ley de 17 de mayo de 1939 lo asciende a almirante, aunque permaneciendo en la reserva y el 17 de agosto a petición propia cesó en su cargo pasando a su retiro en Puerto Real.

## PERFIL HUMANO

Durante su larga, agitada y exitosa carrera, pocos hombres pueden presentar una hoja de servicios como la del almirante Cervera, pues cambió de destino la friolera de cuarenta y tres veces, de lo que se deduce que fue un profesional con un profundo conocimiento de todos los estamentos de la Armada, lo que unido a su extensa formación e innegable inteligencia fue requerido para las más variadas tareas que lo llevó a recibir múltiples condecoraciones:

Banda y Placa de la Gran Cruz de la Real Orden Americana de Isabel La Católica.

Placa de las Grandes Cruces del Mérito Naval con Distintivo Blanco.

Venera de las Cruces de Comendador de la Orden de San Mauricio y San Lázaro (italianas).

Legión de Honor (francesa).

Medalla de Salvamento de Náufragos.

Medalla de África.

Medalla de Alfonso XIII.

Juan Cervera Valderrama, vinculado a una larga estirpe de marinos, aunque nacido en San Fernando, su vida transcurrió entre sus destinos y Puerto Real donde pasó sus últimos años dedicado a escribir. Articulista de los prestigiosos diarios El Universo y El Debate; colaboró también con la Revista General de Marina y El Mundo Naval Ilustrado, así como con la Divulgación Científica Ibérica. En 1908 publicó El Manual del Contra maestre y en 1920 La Educación Nacional y La Instrucción en la Escuela Naval.

A título póstumo y por expreso deseo del almirante se publica: Memoria de la Guerra, obra presentada en 1968 por su hijo Pascual Cervera y Cervera.

Tan ilustre marino, falleció en su domicilio de Puerto Real el 18 de noviembre de 1952. Dado su extenso historial profesional y por los méritos contraídos, el 1 de octubre de 1961 según decreto 1759/1961 publicado en el BOE nº 235, se le concede el Marquesado de Casa Cervera, así como que sus restos fuesen trasladado al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, acto que se llevó a cabo el 30 de abril de 1962.

## Pascual Cervera y Cervera

II Marqués de Casa Cervera sucediendo a su padre el 25 de octubre de 1963.

Continúa la saga de los almirantes Cervera con Pascual Cervera y Cervera nacido en Puerto Real el siete de septiembre de 1899 en la calle Santo Domingo nº 38, la casa familiar de sus abuelos donde se encontraba empadronados sus padres, Juan Cervera Valderrama, por aquel entonces teniente de navío y su mujer Rosario Cervera Jácome.

En 1901, cumplidos dos años, sus padres compran la casa, hoy nº 49, de la misma calle, frente a la que la vio nacer y que bien podría llamarse calle de los almirantes, sin ningún menoscabo de Santo Domingo. Sus primeros estudios los recibió en los Jesuitas de El Puerto de Santa María y sus más entrañables lugares fueron lógicamente Puerto Real, además de San Fernando, La Carraca, Medina Sidonia, Casma, en Zahara

de los Atunes (Sierra del Retín), El Ferrol y Tuy, donde pasa dos temporadas por razones de destino de su padre, El Puerto de Santa María, y Jerez de la Frontera donde residía parte de la familia de su abuela María Ferreras-Villamiser Montes de Oca.

Su infancia terminaría al poco de cumplir los trece años pues había ingresado en la Armada como aspirante en 1913 y el 1 de enero de 1914 hace su presentación en la Escuela Naval de San Fernando.

#### Perfil Profesional

El 1 de enero de 1920 le entregan el despacho de alférez de navío y el 28 de mayo el título de Ingeniero Electricista Torpedista, más tarde, el 20 de noviembre de ese mismo año, embarcado en el cañonero *Lauria*, le llegaría el momento de demostrar sus dotes de marino y militar, al recibir su bautismo de fuego en la toma de Afram y en los bombardeos de Sidi-Dris y de Sidi Messaud en aguas de Melilla en el Norte de África.

No se puede entender bien su fuerte personalidad sin detenerse en cinco acciones en las que participó y que de alguna forma marcaron su trayectoria profesional: Mar Chica (1921), el desembarco de Alhucema (1925), el combate naval frente al crucero auxiliar *Santo Tomé* (1937), la ocupación de Tánger (1940 y la olvidada guerra de Ifni (1957-1958).

En la mañana del 19 de agosto de 1921 zarpa de Melilla con el barco de su mando, la *Lancha M-3*, hacia la bocana de Mar Chica protegiendo un convoy con motores de aviones con destino a la Restinga, enclave más al sur de su orilla de levante donde se habían hecho fuerte las tropas españolas tras el desastre de Annual y la caída de Nador durante la guerra del Rif en Marruecos. A pesar del escaso calado del canal de la bocana (1,65 m) consigue pasarlo basculando sobre el fondo de la lancha para llevar el convoy sin novedad al destino. Al día siguiente, estando fondeado en la bocana recibe orden de permanecer en aguas de Mar Chica y a partir de ese día sobrevive dentro cuarenta días más protegiendo convoyes con destino a la Restinga y haciendo reconocimiento de costas con los generales Cabanellas y Sanjurjo, evacuando heridos y personal en situación comprometidas tal cual fue el caso del Infante don Alfonso de Borbón-Dos Sicilias hasta 1907 heredero de la corona. Por estas acciones mereció la Medalla Naval Individual y en la prensa nacional, él y su lancha los sobrenombres de: "Almirante y Acorazado de Mar Chica", recibiendo también la Cruz Militar de África y tres Cruces Navales de primera con distintivos rojos. El 16 de octubre de 1922 le sería impuesta por S.M. el Rey Alfonso XIII la Medalla Naval Colectiva a la *M3* en el muelle de San Telmo de Sevilla y al año siguiente S.M. le nombraría Gentil Hombre de su Cámara a instancia de su primo el Infante Don Alfonso: Cervera acababa de cumplir tan solo veintidós años.

Pero Pascual Cervera estaba llamado para escribir páginas gloriosas de nuestra Marina y el 1 de septiembre de 1925, siendo ya teniente de navío, lo encontramos en comisión de servicio en el Estado Mayor del comandante general de las Fuerzas Navales del Norte de África trabajando en la preparación de las operaciones para la toma de Alhucema. El 5 del mismo mes embarca en el crucero *Reina Victoria Eugenia* asistiendo el día 8 al desembarco general en la playa de la Cebadilla al mando de un grupo de doce barcasas del segundo escalón y durante los días 23,30 y 1 de octubre participó en las operaciones sobre Malmusí, Palomas y Adrar Sedum y por estas intervenciones le fue concedida la Cruz Naval de primera clase de María Cristina.

En 1937, siendo entonces capitán de corbeta y hallándose al mando del cañonero *Cánovas del Castillo* sale de Palma de Mallorca en demanda del Cabo Bon (Argelia) del de su igual clase el cañonero *Dato* ambos buques mantienen combate frente a las costas de Argelia con el buque *Cabo San Agustín* y por esta acción recibió la Medalla Militar Individual. En 1940, con tan solo cuarenta y un año asciende al empleo de capitán de fragata, Cervera se encuentra al mando del minador *Vulcano* fondeado en Tetuán y recibe órdenes de preparar una eventual ocupación del puerto internacional de Tánger, movimiento que ejecuta eficazmente el 14 de junio junto con las fuerzas de la Legión que actúa por tierra, quedando Cervera al mando de los asuntos marítimos de la ciudad función que cumplió hasta el 27 de octubre que pasó a desempeñar comisión en Canarias donde en 1955 fue nombrado comandante general de la Base Naval y el 8 de diciembre del mismo año asciende a vicealmirante al mismo tiempo que es nombrado segundo jefe de los Ejércitos de Tierra Mar y Aire de las islas Canarias y de la zona de África Occidental Española.

A partir de este momento se abre una de las etapas más trepidantes de su vida, sobre todo cuando el 23 de octubre de 1957 el Ejército de Liberación Marroquí ocupa con mil quinientos hombres los poblados cercanos a Sidi Ifni, Goulimine y Bou Izarguen. En estas circunstancias Cervera planifica y dirige los desembarcos de las fuerzas españolas así como la evacuación de la población civil en Ifni y Sahara lo que le obliga a realizar continuos viajes entre Tenerife y Madrid y a continuas operaciones en Villa Beus, Ifni, Villacisnero, La Güera y Cabo Bojador, también a Dakar donde se reúne con el teniente general Bourgonid y el almirante Caron para tratar la acción conjunta con el ejército francés y la cesión temporal a la Armada española del buque de desembarco *Godet* asumiendo en repetidas ocasiones el mando conjunto de los tres ejércitos, Esta guerra fue conocida como: "la guerra privada de don Pascual". Recibiendo las condecoraciones: La Gran Cruz de la Orden de África, del Mérito Militar con distintivo rojo, la del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco y la Legión Francesa.



***Almirante Pascual Cervera y Cervera***

Al cesar en la Comandancia General de la Base Naval de Canarias en agosto de 1958, pasó a ser comandante general de la Flota, luego almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada, más tarde de la Jurisdicción Central y luego capitán general de El Ferrol y por último de Cádiz. Posiblemente Pascual Cervera Cervera fuese el oficial de la Armada más condecorado del siglo XX; su uniforme vistió más de cuarenta condecoraciones distinciones de España; Francia (2), Portugal (2), Brasil, República Dominicana (2), Alemania, Marruecos y China. Además de las mencionadas, destacan dos Medallas Navales Colectivas, tres Cruces al Mérito Naval con distintivo rojo, una al Mérito Militar con igual distintivo, dos de Guerra y dos Grandes Cruces, la Naval pensionada y la de San Hermenegildo. Completó 1.645 días de mar destinado o en comisión en más de cincuenta buques de los cuales tuvo a su mando quince de ellos.

Posiblemente, Pascual Cervera Cervera sea uno de los marinos más destacados del siglo XX dada su profusa hoja de servicios. Cuando pasó a la reserva el 7 de septiembre de 1965, siendo el número uno del escalafón de la Armada, fijó su residencia en Puerto Real en la casa que fue de sus padres

Ferviente devoto de la Virgen de Lourdes, patrona de Puerto Real, dedica todo el tiempo a su familia y a ayudar a todo aquel que solicitaba su amparo, como hombre de fuerte sentido religioso.

En el año de su retiro, 1965, fue nombrado Hijo Predilecto de Puerto Real al mismo tiempo que le fue otorgada la Medalla de Oro de la Villa, medalla que fue donada por su hijo don Pascual Cervera Govantes a la Virgen de la Soledad de Puerto Real.

Como todos los grandes hombres que han tenido necesidad durante su trayectoria profesional de hacer gala de un sentido estricto del deber, una vez cumplido con el mismo, le aflora el sentido humano que todo gran hombre esconde dando muestras de su verdadera personalidad.

Estuvo casado con doña Francisca María Govantes Peñalver con la que creó una extensa familia de catorce hijos, algunos de los cuales siguieron los pasos en la carrera militar en la Armada. Debido a su intensa actividad tuvo que cambiar veintidós veces de residencia y como muestra de sus fuertes convicciones morales y pese a los tiempos que le tocaron vivir, nada fáciles debido a las circunstancias por las que pasaba el país tras la guerra de 1936-1939, no dudó en acoger en su hogar un niño austriaco refugiado después de la Segunda Guerra Mundial y al que año más tarde reclamó su padre con quien volvió, pasando a vivir en Viena en la parte ocupada por los rusos.

La participación en algunas regatas, la pesca, la lectura y sobre todo la caza que compartía con sus amigos Paco "Lata", "El Compadre" y Fernando Pecci fueron sus hobbies a los que dedicó su tiempo hasta que pudo.

Su fallecimiento tuvo lugar el 22 de noviembre de 1981, descansando sus restos en el panteón familiar del cementerio de San Roque de Puerto Real.

## **Joaquín Cervera Cervera**

Tercer hijo del matrimonio formado por Juan Cervera Valderrama y Rosario Cervera Jácome, y hermano por lo tanto de Pascual Cervera Cervera, segundo marqués de Casa Cervera.

Nacido en Puerto Real el diez de julio de 1905, y con tan solo dieciséis años, es decir, en 1921 ingresó en la Escuela Naval Militar, curso durante el cual verificó en los torpederos afectos a la Escuela, ejercicios marineros y prácticas de navegación prestando juramento de fidelidad a la Bandera el 9 de mayo del mismo año, embarcando posteriormente en el crucero *Cataluña* en viaje de instrucción zarpando del arsenal puertorrealeño de La Carraca el día 10 de mayo del mismo año 1921.

A la vuelta del viaje de instrucción, y entre los años 1922 y 1925 permanece en la Escuela realizando los cursos formativos hasta obtener el empleo de alférez de navío con antigüedad del 1 de septiembre de 1925 embarcando en esa misma fecha en el buque de transporte *Cánovas del Castillo* por tan solo un día ya que el 3 de septiembre embarcó en el buque de transporte *Canalejas* donde también estuvo embarcado solamente un día, desembarcando el 3 de septiembre del mismo año, para volver a embarcar en el *Datos* permaneciendo en este nuevo destino hasta el 3 de agosto de 1926, que desembarca para ir destinado un mes más tarde, es decir el 3 de septiembre, al buque *Reina Victoria Eugenia* destino en el que permaneció hasta el 3 de octubre de 1927. Durante estos meses navegó por aguas de Cala del Quemado, lugar cercano al puerto de Alhucema, de donde zarpan para navegar por las costas de Ceuta, Algeciras, Melilla, Cartagena, Ferrol, Bilbao y La Coruña quedando el buque amarrado en el arsenal de La Carraca el 14 de noviembre para llevar a cabo la varada del mismo.

El día 31 de enero de 1928 pasa a disposición del capitán general del Departamento de Cartagena donde a partir del 1 de febrero realiza como alumno el curso de submarinos que

finaliza el 31 de mayo del mismo año quedando posteriormente asignado al acorazado *Alfonso XIII* donde permanece hasta diciembre de 1930, no sin antes, el 16 de noviembre de 1929 ascender al empleo de teniente de navío. Hasta final de enero de 1931 los pasa cumpliendo servicio en el buque *Jaime I* y en mayo del mismo año es destinado a la flotilla de submarinos: C-3 como dotación, B-4 como 2º comandante, C-3 como 2º comandante navegando por el Mediterráneo haciendo escala en los puertos de Bizerta, Alejandría, Haifa, Rodas, Salónica, El Pireo y Venecia, destinos finalizados en diciembre de 1936. En estos difíciles momentos anteriores al golpe militar del general Franco, Joaquín Cervera presta servicio en el *Torpedero nº 21* donde estuvo destinado hasta el día en el que se lleva a cabo el golpe de Estado, es decir, el 18 de julio de 1936, pasando como comandante a un nuevo destino de vigilancia en el Estrecho a bordo del patrullero *Iñasi* en el que permaneció embarcado hasta el 21 de junio de 1938 pasando una semana más tarde como 2º comandante al destructor *Huesca* que se encontraba reparando en la factoría de Matagorda en Puerto Real. Zarpa del muelle de la factoría puertorrealeña con rumbo a Sóller en Palma de Mallorca para realizar ejercicios de lanzamientos de torpedos y servicios de vigilancia y el 3 de octubre por disposición del almirante jefe del bloqueo del Mediterráneo desembarca para disfrutar de dos meses de licencia por enfermedad en Puerto Real. Dos meses más tarde, el 6 de diciembre de 1938 embarca en el buque *Lauria* como segundo comandante permaneciendo en dicho destino hasta el 15 de junio de 1939, fecha en la que es ascendido al empleo de capitán de corbeta pasando a comandar del buque hasta su desembarco del mismo en octubre del mismo año que pasa a su nuevo destino, en esta ocasión al submarino C-4 en el que había estado destinado con anterioridad entre 1933 y 1934. Inicia el año 1940 reparando en la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao desde donde el 3 de julio de 1941 es destinado al submarino *General Mola* como comandante, destino en el que permaneció hasta el 21 de julio de 1942 ya que el 14 de julio del mismo año, por disposición del Comandante General del Departamento Marítimo de Cartagena se hizo cargo de la jefatura de la Estación de Submarinos sin desatender su condición de comandante del submarino C-4, además fue nombrado Presidente de la Junta Clasificadora del Personal del C.A.S.T.A. y Maestranza, cargo del que hace entrega el 18 de abril al capitán de Fragata Rafael Fernández de Bobadilla, ya que por orden del 12 de mayo Joaquín Cervera es nombrado profesor de Electricidad para el curso de capacitación de los oficiales de submarinos.

El 21 de julio de 1942 hace entrega del mando del submarino *General Mola* al capitán de corbeta Manuel Cervera Cabello, quedando Joaquín Cervera a las órdenes del comandante general del Departamento de Cartagena permaneciendo destinado en el Estado Mayor del Departamento de 2º jefe y secretario y jefe de la 1ª Sección, cesando como presidente de la Junta Clasificadora de la C.A.S.T.A. y Maestranza. El día 23 y sin perjuicio de los anteriores destinos se le nombra jefe de los Servicios Eléctrico del arsenal de Cartagena, además, es nombrado Inspector de Electricidad de la I.T.T. de Cartagena.

En febrero de 1943 cesa de 2º jefe de E.M. del Departamento y pasa destinado de jefe de la escuadrilla de submarinos y jefe de Estudios de la Escuela de Submarinos destino en el que se le concede el cuarto quinquenio en la Armada a partir del 1 de septiembre del mismo año. Por este tiempo, 1944, Joaquín Cervera acumulaba los cargos de jefe de la Estación de Submarinos, jefe de los Servicios Eléctricos del Departamento, e inspector de Electricidad de la I.T.T. del Departamento de Cartagena y por el Decreto de 16 de octubre se le promueve al empleo de capitán de Fragata y durante los días 16,17 y 18 de junio zarpa con los submarinos *General Sanjurjo* y C-2 para realizar los exámenes de los Oficiales, Suboficiales y alumnos del curso. A partir de junio de 1945 pasa el resto del año embarcado en el destructor *Gravina*, remolcador de altura nº 1, en el buque *Bidasoa* y el submarino D-1, en todos ellos realizando pruebas de mar. Los años 1946, 47, 48 y 49 los pasa prestando diferentes servicios de inmersión y superficie en el submarino D-1, cesa en los servicios Eléctricos del Departamento y del taller de Electricidad del Arsenal, según la Orden Ministerial de 9 de mayo de 1946, dispone se le considere embarcado en la flotilla afecta a la Escuela de Submarinos para embarcar como comandante del

destructor *Alcalá Galiano* con carácter forzoso a efectos administrativos para realizar diferentes servicios de vigilancia en el Mediterráneo, entrada en el dique seco de Cartagena para revisión anual del buque, pruebas de tiros, por este tiempo, 1949, se le concede la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco de 2ª Clase.



***Almirante Joaquín Cervera y Cervera***

En enero de 1950 es destinado al buque *Lepanto* y tan solo un mes más tarde, se le nombra comandante del destructor *Ulloa* para realizar pruebas de máquinas y el 22 de abril zarpó con la División Naval del Mediterráneo a efectuar maniobras. El 20 de julio de 1952 se le nombra Agregado Naval en la Embajada de España en Lisboa, cesando el 18 de septiembre en el mando del destructor *Ulloa*, y el 30 de octubre es ascendido al empleo de capitán de navío tomando posesión del nuevo destino en Lisboa el mismo día 30. El 17 de noviembre de 1953 se le concede la Medalla del Mérito Militar Portuguesa de 2ª Clase, cesando en este destino el 21 de noviembre y por Orden ministerial de 7 de diciembre pasa destinado a las órdenes del Excmo. capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz. En este destino cesó el 17 de febrero de 1954 una vez fue nombrado comandante del crucero *Miguel de Cervantes* y el 5 de abril se le autorizó para usar sobre su uniforme la Medalla al Mérito Naval. En octubre del mismo año recibe la Cruz del Mérito Naval Dominicana de 1ª Categoría y en el mismo acto le fue impuesta la Medalla de Servicios Distinguidos de 2ª Categoría de la República Dominicana.

En abril de 1955 cesa en el mando del buque *Miguel de Cervantes* y embarca en la Plana Mayor de la Segunda Flotilla de destructores en cumplimiento de la Orden Ministerial del 8 de mayo de dicho año que le nombra jefe de la misma. En este destino cesa el 5 de abril de 1956 siendo

nombrado comandante director de la Escuela y jefe de la Flotilla de Submarinos y comandante director de la Escuela de Buzos, destino en el que permanece hasta su cese el 8 de mayo de 1958 pasando a las órdenes del almirante, capitán general del Departamento de Marítimo de Cartagena.

Por Orden Ministerial número 3.584/58 se le nombra director de la Escuela de Suboficiales tomando el mando el 13 de enero de 1959 permaneciendo en dicho destino hasta 1963, fecha en la que es ascendido al empleo de contralmirante con antigüedad del 11 de agosto de dicho año.

El 1 de septiembre del citado año es nombrado jefe del Estado Mayor del Departamento Marítimo de Cartagena y se le concede la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo con antigüedad del 11 de agosto. Por esta fecha, Joaquín Cervera Cervera cumple catorce trienios de servicios en la Armada.

El 5 de mayo de 1964, embarcado en la fragata *Sarmiento de Gamboa* inspecciona el estado de las Isla Baleares servicio que duró hasta el 6 de octubre de 1965, año en el que es ascendido al empleo de vicealmirante, nombrándosele comandante general del Arsenal de La Carraca tomando posesión del destino el 8 de octubre.

En 1966 se le concede la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco y el 23 de septiembre toma el mando del Departamento Marítimo de Cádiz con carácter interino hasta el 14 de octubre que cesa en dicho mando.

En 1967, por Orden Ministerial del 4 de julio se le autoriza para usar sobre su uniforme la Gran Estrella al Mérito Militar de la República de Chile concedida por el Ministerio de Defensa Nacional de dicho país, medalla que le fue impuesta en la Embajada de Chile en Madrid.

Por Decreto número 716/68 de 18 de abril, cesa en la Jefatura del Arsenal de La Carraca y pasa a la situación de disponible.

El 17 de enero de 1969 pasa a ejercer el cargo de consejero Militar del Consejo Supremo de Justicia Militar, cargo en el que permanece hasta el 10 de julio de 1973 fecha en la que pasa a la situación de Reserva al cumplir la edad reglamentaria.

Además de las distinciones ya citadas, Joaquín Cervera Cervera durante su brillante carrera militar fue distinguido con las siguientes condecoraciones:

30 -9-1926: Cruz de 1ª clase del Mérito Naval con distintivo rojo.

13-1-1930: Cruz de la Orden de la Espada Sueca.

8-9-1939: Cruz Roja del Mérito Militar y Dos Cruces de Guerra.

10-6-1942: Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

26-6-1942: Medalla Militar Colectiva concedida a las guarniciones de Cádiz y San Fernando.

26-4-1949: Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

## (CONTINUARÁ)

### BIBLIOGRAFÍA

---

Archivo de la Familia Cervera Cabello

Archivo de la familia Cervera Govantes

Archivo de la familia Cervera Lizaur

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA: *Hojas de Servicios del Almirante D. Joaquín Cervera y Cervera*. Cuerpo General de la Armada. Segunda Subdivisión. 202

CERVERA FANTONI, Ángel Luis: *El desastre del 98 y el fin del imperio español. Visión inédita del Almirante Cervera*. Colección Historia Biblioteca Nueva, Madrid, 2016.

CERVERA PERY, José: *El Almirante Cervera, Un marino ante la historia*. Editorial Sekotia S. L. 2021.

PÉREZ AGUILAR, Francisco: *Puerto Real en sus biografías*. Vol. I, Los Libros de Unsaloua, 2014.

PÉREZ AGUILAR, Francisco: *Puerto Real en sus biografías*. Vol. II, Los Libros de Unsaloua. 2015.



## RESERVISTAS

A continuación, relacionamos los nuevos asociados en nuestra. Delegación en Sevilla.

**NOMBRE:** ALVAREZ-OSSORIO MARTIN, RAFAEL  
**EMPLEO:** SARGENTO  
**EJERCITO:** TIERRA  
**COMETIDO:** INFORMÁTICA  
**UCO:** BIEM II  
**SDD:** SEVILLA



**NOMBRE:** GASCON VERA, JUAN  
**EMPLEO:** ALFEREZ  
**EJERCITO:** TIERRA  
**COMETIDO:** TELECOMUNICACIONES  
**UCO:** EMAD-MOPS  
**SDD:** MADRID



## CURSO ESPECIALISTAS EN COMBATE CUERPO A CUERPO Y CQB (CLOSE QUARTER BATTLE)



Entre los días 24 al 26 de abril 2026 tuvo lugar en León el CURSO DE ESPECIALISTA EN COMBATE CUERPO A CUERPO Y CQB (CLOSE QUARTER BATTLE) organizado por ARES ASTURIAS, con participación de 25 alumnos de la Asociación.

El Curso fue impartido por los centros de entrenamiento **KRAV MAGA**, el cual imparte defensa personal y combate cuerpo a cuerpo de las fuerzas armadas y policiales de Israel y por **INTERVENCIÓN TÁCTICA Y DEFENSA POLICIAL**, ambos inscritos en la Federación Española de Lucha.

La modalidad de Close Quarters Battle (CQB) es combate en espacios cerrados, al igual que el Close Quarters Combat (CQC) tipos de combate en el que pequeñas unidades se enfrentan al enemigo con armas personales generalmente simuladas a muy poca distancia, posiblemente hasta el punto de llegar al combate cuerpo a cuerpo o lucha con armas de mano como espadas o cuchillos.



## **CURSO DE CONTROL DE HEMORRAGIAS: TORNIQUETES Y AGENTES HEMOSTÁTICOS**



La Delegación de ARES en Toledo organizó el 19 de abril un curso formativo sobre control de hemorragias externas mediante torniquetes y agentes hemostáticos, dirigido principalmente a personal no sanitario que desee adquirir conocimientos básicos para actuar ante situaciones de emergencia.

Las hemorragias graves son una de las principales causas de muerte prevenible tras un traumatismo, y su control rápido puede resultar determinante hasta la llegada de los servicios sanitarios.

La formación tuvo una duración total de 5 horas y se impartió en modalidad teórico-práctica.

La parte teórica se envió previamente por correo electrónico a los alumnos inscritos, mientras que la parte práctica se realizó de forma presencial en Toledo, mediante ejercicios y simulaciones para practicar las diferentes técnicas.

## Objetivos del curso

El curso tuvo como objetivo proporcionar a los participantes los conocimientos y habilidades necesarios para *identificar* y controlar hemorragias externas potencialmente graves de forma rápida y segura.

Durante la formación los alumnos aprendieron a reconocer una hemorragia potencialmente letal, priorizar su control dentro de la valoración inicial del paciente y aplicar correctamente distintas técnicas de control de sangrado. También se abordó el uso adecuado de torniquetes comerciales, vendajes hemostáticos y agentes hemostáticos, así como su integración dentro de un procedimiento sencillo de actuación para primeros intervinientes.

## Contenidos del curso

El programa combinó conocimientos básicos sobre hemorragias graves y su impacto en el organismo con la enseñanza práctica de diferentes técnicas de control del sangrado. Entre otros aspectos, se trataron:

- Principios básicos de la hemorragia grave y el shock hipovolémico.
- Indicaciones y técnica correcta de colocación de torniquetes.
- Uso de agentes y vendajes hemostáticos, incluyendo técnicas de presión directa y empaquetamiento de heridas.
- Posibles complicaciones asociadas a estas técnicas.
- Aplicación práctica en escenarios simulados y situaciones de emergencia.

La parte práctica se desarrollará mediante talleres y simulaciones, permitiendo a los alumnos practicar las técnicas aprendidas en situaciones lo más realistas posible. El curso fue impartido por personal titulado.

**CURSO PRÁCTICO**  
**TORNIQUETES Y HEMOSTÁTICOS**  
Control de hemorragias para personal no sanitario

**INFO DEL CURSO**

- ⌚ Duración: 5 horas
- 👥 Plazas: máximo 15 alumnos
- 📍 Modalidad: teórico-práctico
- 👤 Dirigido a: personal no sanitario

**ORGANIZA:**  
**ARES Toledo**

📍 Lugar: Toledo  
📅 Fecha: 19 de Abril  
✉ Contacto / inscripción: toledo@ares-resvol.es

**QUÉ APRENDERÁS**

- Reconocer hemorragias potencialmente letales
- Aplicar torniquete comercial (CAT / SOFT-T)
- Uso de agentes hemostáticos
- Wound packing y vendaje israelí
- Actuación en incidentes con múltiples víctimas
- Valoración rápida XABCDE

Info: [www.ares-resvol.es](http://www.ares-resvol.es)

## X EDICIÓN “LA CUNA DE LA LEGION”



En la Ciudad Autónoma de Ceuta se celebró el 7 de marzo, la carrera cívico-militar X EDICIÓN DE LA “CUNA DE LA LEGIÓN”. Las modalidades de participación fueron:

- MTB
- 50 KM
- 20 KM
- JOVEN
- BENJAMÍN

La carrera fue organizada por el Tercio “Duque de Alba” 2º de La Legión y el Club Deportivo Tercio Duque de Alba en la que se inscribieron 6000 participantes participando en ella, nuestra asociada de Cádiz, la teniente médico Isabel Garcia Benasach.





*Salida de la prueba*



*La teniente médico Isabel Gcia. Benasch / ARES*

## **JURA DE BANDERA NUEVOS RESERVISTAS EN LA ENM**

En la Escuela Naval Militar de Marín tuvo lugar el pasado 24 de abril un acto militar por el que juraron bandera 19 aspirantes a oficiales reservistas voluntarios junto a 38 civiles.

El acto fue presidido por el contralmirante Director de Enseñanza Naval Ramón Pablo Fernández Borra. También juraron bandera refrendando el compromiso, 12 miembros de la promoción del Servicio de Formación de Cuadros de Mando de la Armada en su 25 aniversario.





## DOS DE MAYO “DIA DEL RESERVISTA” EN ASTURIAS



El 2 de mayo, con motivo del **Día del Reservista**, desde **ARES Asturias** hemos rendido un sencillo pero profundo homenaje ante el monolito del **Regimiento Asturias** en el ovetense Campo de San Francisco.

La elección de esta efeméride no es casual: el dos de mayo de 1808 el pueblo, ante la incalificable gestión de unos pésimos gobernantes que consintieron la invasión, se levantó en armas para **defender a la Nación**. Aquellos que combatieron con honor contra las tropas napoleónicas encarnan el espíritu de una España que no se rinde ante la adversidad.

El reservismo voluntario moderno es el heredero de esa voluntad soberana. Representa la integración activa de la sociedad civil en la defensa nacional, permitiendo que el ciudadano aporte su voluntad de defender a España con las armas, así como su experiencia y excelencia profesional a la milicia. Al hacerlo, se rescatan los valores clásicos de servicio para fortalecer el mañana de nuestra sociedad.

Ser reservista es ser, en esencia, ese **«doblemente ciudadano»**: un puente humano que garantiza que la defensa de España sea una tarea compartida y sentida por todo su pueblo. Una vocación silenciosa que une la excelencia profesional y el deber militar en un solo propósito: el servicio a España. Fuente: Antonio Cuestas, Vicepresidente ARES ASTURIAS.



***Momento del acto en el monolito del Regimiento Asturias / ARES ASTURIAS***

## **DOS DE MAYO “DIA DEL RESERVISTA” EN LA UME**

Siempre con alegría y vocación de servicio. Así son los reservistas voluntarios, quienes con generosidad e ilusión aportan sus capacidades y conocimientos a las Fuerzas Armadas. Su compromiso refuerza nuestra capacidad de respuesta. UME Facebook.



***Reservistas voluntarios en el Cuartel General de la UME en la BA de Torrejón de Ardoz (Madrid)***

## DOS DE MAYO “DIA DEL RESERVISTA” EN MADRID



Un año más, como ya es tradición, la Asociación ARES de Reservistas Españoles organizó una Cena de Gala, precedida de un acto solemne, con motivo de la celebración del “**Día del Reservista**”, que este año se celebró el día 23 de mayo, sábado, en los salones del Mirador de Cuatrovientos en Madrid. Durante el evento, se procedió a la entrega de las condecoraciones de la Confederación Interaliada de Suboficiales de Reserva (CISOR), que se conceden a destacados miembros de ARES y de la sociedad española que hayan destacado en el apoyo a nuestra labor de difusión del reservismo en España. También se procedió a homenajear a nuestra compañera la brigada del ET Paloma Bandrés Calle por dedicación al reservismo voluntario con la entrega de una estatuilla representativa de un reservista abanderado.



## DOS DE MAYO “DIA DEL RESERVISTA” EN SEVILLA



En la Residencia Militar Logística “Virgen de los Reyes”, en el Acuartelamiento de la Borbolla en Sevilla, tuvo lugar el 16 de mayo un almuerzo organizado por la Delegación de Ares Sevilla en honor del “**Día del Reservista**”.

En el acto se entregó al coronel Jefe del Acuartelamiento Aéreo de Tablada y Comandante Aéreo del Aeropuerto de Sevilla, la “**IV DISTINCIÓN DE ARES SEVILLA DE LA RESERVA MILITAR DE VOLUNTARIOS**” a **D. Alberto Luis Parallé Lorente**, por su labor y apoyo incondicional a los reservistas voluntarios adscritos a la Subdelegación Defensa en Sevilla, facilitando toda serie de recursos y medios para llevar a cabo los programas y actividades de formación, desarrollo y cultura militar propuestos por la Delegación ARES-SEVILLA en favor de la Reserva Militar de Voluntarios.



*Entrega de la IV Distinción al coronel Parallé / ARES*



**Con el coronel Parallé, los suboficiales mayores Carrascal y Fernández y el ARV Rafael Álvarez-Ossorio y el delegado y subdelegado de Ares Sevilla / ARES SEVILLA**

## **ARES ASTURIAS PREMIA AL DIRECTOR DE LA PLANTA DE RHEINMETALL EXPAL**



La Delegación asturiana de la Asociación de Reservistas Españoles (ARES) eligió el Hotel Nap de Oviedo para celebrar, el 8 de mayo, la ceremonia anual de entrega de los premios de la Asociación, una cita que está ligada a los actos del Día del Reservista 2026 para homenajear a aquellas personas o entidades que colaboran con el colectivo o difunden su labor y sus valores de forma desinteresada. El acto estuvo presidido por Pedro Gutiérrez Alcalá general de brigada Jefe de la Brigada Paracaidista y José Miguel Garcés Menduïña coronel Jefe del Regimiento Príncipe nº 3 y Comandante Militar de Asturias.

En esta ocasión el galardón a nivel individual recayó en la figura de Carlos León Gasalla, director de la planta de Rheinmetall Expal, factoría especializada en la fabricación de componentes metálicos para municiones de artillería y naval ubicada en Trubia. *“La planta viene demostrando un alto potencial de crecimiento en el sector de la industria de defensa, creando empleos, aportando conocimientos e innovación y siendo un referente con un alto valor añadido para Asturias”* explicó Benigno Maujo, presidente de Ares.

Por otro lado, los reservistas asturianos galardonaron al Colegio de Abogados de Oviedo “*Tiene como fines la ordenación del ejercicio de la profesión, la representación exclusiva de la misma, la defensa de los derechos e intereses profesionales de los colegiados, su información permanente, así como el cuidado de la ética y de la dignidad profesional, velando por el respeto y la garantía de los derechos de los ciudadanos, mediante el control deontológico*”, dijo Maujo antes de entregarle la distinción al decano de la entidad, Antonio González Busto. Además, la Asociación Ares también premió al Colegio de Enfermería de Asturias “*Por la difusión de la figura del reservista entre los colegiados y por su colaboración con Ares en las actividades formativas sobre la enfermería y la reserva militar de voluntarios*”. Recogió la distinción el presidente de la entidad Esteban Gómez Suarez.

Antes de la entrega de los premios hubo una conferencia a cargo del páter Juan Luis García comandante castrense del Regimiento Príncipe nº 3. Fuente: La Nueva España de 09/05/2026 Félix Vallina.



*Por la izquierda, Antonio González Busto, el páter Juan Luis García, Benigno Maujo, Carlos León, Esteban Gómez y el coronel José Miguel Garcés*

## **IV EXPOSICIÓN DE MODELISMO NAVAL DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS 2026**

En la Comandancia Naval de Sevilla tuvo lugar entre el 18 de mayo y el 5 de junio, la IV Exposición de Modelismo Naval, organizado por la Delegación de Ares Sevilla y Círculo Cultural de la Marina en Sevilla, con la participación de la Comandancia Naval.

Este año la Exposición fue dedicada las fragatas de la clase Álvaro de Bazán, siendo la maqueta estrella de la Exposición la fragata “Cristóbal Colón” F-105 cuyo autor es José Romero de Ávila Tranches realizado a escala 1/105.



***Fragata F-105 "Cristóbal Colón" / ARES SEVILLA***

Finalizada la IV Exposición de Modelismo Naval, el 8 de junio, se procedió a la clausura con la entrega de diplomas de participación a los modelistas expositores.



***Representación de ARES Sevilla / ARES***



## EJERCITO DE TIERRA

### INSPECCIÓN GENERAL DEL EJÉRCITO DE TIERRA (IGE)

Por Consejo de Ministros, del 10 de febrero, ha sido nombrado Inspector General del Ejército de Tierra al **teniente general del Cuerpo General del ET**, a **D. Raimundo Rodríguez Roca**.



*Momento del acto de juramento del cargo*

El 4 de febrero, en la Capitanía General de Barcelona, tomó posesión de su cargo. Presidió el acto el Jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra (JEME), **Amador Enseñat y Berea**. **Rodríguez Roca** es el máximo representante institucional de las Fuerzas Armadas en Cataluña, Aragón, Navarra y La Rioja. Sustituye en el cargo al teniente general Manuel Busquier Saez.

## JEFE DEL MANDO DE APOYO LOGÍSTICO (MALE)

Por Consejo de Ministros del 10 de febrero ha sido nombrado nuevo Jefe del Mando de Apoyo Logístico del Ejército de Tierra al **teniente general del Cuerpo General D. Guillermo Ramírez Altozano**.



## JEFE DEL MANDO DE PERSONAL (MAPER)

Por Consejo de Ministros del 10 de febrero, ha sido nombrado, como nuevo Jefe del Mando de Personal del Ejército de Tierra, con efectos a 13 de febrero, al **teniente general del Cuerpo General del Ejército de Tierra, D. Joaquín Broch Hueso**.



## JEFE DE LA FUERZA DE OPERACIONES EN EL CIBERESPACIO (FOCE)

Con efectos al 13 de febrero, es nombrado Jefe de la Fuerza de Operaciones en el Ciberespacio (FOCE) del Mando Conjunto del Ciberespacio (MCCE) al **general de división del C.G. del Ejército de Tierra a D. Pablo Gómez Lera**.



## BRIGADA "CANARIAS XVI" (BRICAN XVI)

Es nombrado Jefe de la Brigada "Canarias XVI" al **general de brigada D. José Ramón Collazo Mazaira**, con sede en Las Palmas de Gran Canaria. El general Collazo sustituye en el cargo al **general de brigada Ricardo Esteban Cabrejos**, el cual ha sido ascendido al general de división,

El acto militar de toma de posesión se realizó, el 20 de febrero en la base General Alemán Ramírez, y fue presidido por el teniente general Julio Salom Herrera jefe del Mando de Canarias,





*Entrega del estandarte de la unidad entre los mandos entrante y saliente / ET*

## BRIGADA “GALICIA VII”

Es nombrado Jefe de la Brigada “Galicia VII” al **general de brigada D. Andrés González Alvarado** con sede en Figueiredo (Pontevedra).



## ACADEMIA GENERAL MILITAR

La Academia General Militar sita en Zaragoza, ha celebrado su CXLIV Aniversario de su fundación. El 20 de febrero se realizó un acto militar presidido por el **general de división Javier Antonio Miragaya Prieto** en calidad de Director de Enseñanza, Instrucción, Adiestramiento y Evaluación dependiente del MADOC.



*Soldados con uniformes de época. / MADOC*

## REGIMIENTO DE CABALLERÍA “ALCANTARA” Nº 10 (RC-10)



El Regimiento de Caballería “Alcántara” número 10, dependiente de la Comandancia General de Melilla, celebró el 19 de febrero en su acuartelamiento de Teniente Coronel Fernando Primo de Rivera, el CCCLXX Aniversario mediando un acto militar presidido por el coronel Diego Antonio Manzano Miravalles.

Se procedió en el acto a una alocución donde se citó las efemérides fundacionales del Regimiento el 19 de febrero de 1656, seguido de una ofrenda a los que militares de la Unidad, que dieron su vida por España. Finalizó el acto con un desfile de las fuerzas.

El RC-10 tuvo destacadas actuaciones militares como fueron su participación en la Guerra del Rif, conflicto que marcó un hito en la historia del ejército español durante la primera mitad del siglo XX. Asimismo, la acción desarrollada por el Regimiento en 1921 fue especialmente significativa, ya que le valió el reconocimiento colectivo con la Cruz Laureada de San Fernando, la distinción más alta que puede recibir una unidad militar en España.

## XXII CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE ESQUI



72 militares componentes del Ejército de Tierra, Armada, Ejército del Aire y del Espacio, de la UME y de la Guardia Civil, participaron en el XXII Campeonato Nacional de Esquí, celebrado en Huesca. La clausura se realizó en el Acuartelamiento de San Bernardo en Jaca presidido por el general Antonio Ortiz Martínez, Jefe del Mando de Tropas de Montaña. La prueba de esquí de montaña se celebró los días 27 y 28 de enero y organizada por el Mando de Tropas de Montaña (MTM) y la prueba de slalom se ha desarrollado los días 17 y 18 organizada por la Escuela Militar de Montaña y Operaciones Especiales (EMMOE).



**Los clasificados posan ante el arco de salida / MADOC**

## LXXII ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LAS FUERZAS PARACAIDISTAS DEL ET



El **Regimiento de Infantería 'Zaragoza' nº 5 de Paracaidistas**, encuadrado en la Brigada 'Almogávares' VI de Paracaidistas (BRIPAC), fue el encargado de realizar un acto militar en conmemoración del LXXII Aniversario de la creación de las fuerzas paracaidistas del ET, el 23 de febrero pasado, en el Acuartelamiento de Santa Bárbara en Javalí Nuevo. El acto fue presidido por el teniente general, Comandante del Mando de Operaciones, José Antonio Agüero Martínez.



*Busto del cte. Pallás en la sede de la BRIPAC en Paracuellos del Jarama / BRIPAC 2023*

El 23 de febrero de 1954 se creó la I Bandera “Roger de Flor” nombrándose jefe al comandante Tomás Pallás Sierra 1921-2005 (el cual alcanzaría el grado de teniente general honorífico) participando en el I Curso de Paracaidismo del ET, realizado en la Escuela Militar de Paracaidismo “Méndez Parada” en Alcantarilla (Murcia) del Ejército del Aire, del aquel entonces.

## CAMPEONATO ESPAÑA ABSOLUTO Y V CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE PENTATLÓN MODERNO



Del 20 al 22 de febrero se celebró en Calatayud (Zaragoza) el Campeonato de España Absoluto - Junior 2026 V Campeonato Nacional Militar de Pentatlón Moderno con la participación de militares de los Ejércitos, Armada y Guardia Civil.

Las disciplinas desarrolladas fueron **Esgrima**: 10 pistas, **Natación**: 25 m / 6 calles, **Laser Run**: 24 + 2 Blancos laser Pentashot HIT & MISS y **Obstáculos**. El Ejército de Tierra copó la mayoría de clasificaciones tanto en la versión masculina como en la femenina.



*Disciplina de laser-run / FEPM*

## REGIMIENTO INFANTERÍA “LA REINA” Nº 2



En el **Regimiento de Infantería “La Reina” nº 2 (RI-2)** tuvo lugar, el 12 de diciembre 2025 en la base de Cerro Muriano, el relevo en el mando de la unidad tomando posesión del mismo el **coronel Ignacio Armada de Losada** y relevando en su lugar al **coronel Manuel Navarro**.

El acto militar fue presidido por el jefe de la Brigada “Guzmán el Bueno” X Fernando Ruiz, a la cual pertenece el RI-2.



*Momento de la firma de toma de posesión por el coronel Armada / KIKO ROMERO*

## JEFATURA DEL CUARTEL GENERAL DE LA DIVISION “CASTILLEJOS”



En la **Jefatura del Cuartel General de la División “Castillejos”**, sita en la base “Sancho Ramírez” en Huesca, tuvo lugar el pasado 12 de diciembre 2025, el relevo de su Jefatura en el mando tomando posesión del mismo el **coronel Javier Placer Santos**, el cual sustituye en el cargo al **coronel Maximiliano Espinosa Lamadrid**.

La ceremonia del relevo fue presidida por el general Luis Francisco Cepeda Lucas, Jefe de la División.



*Acto de la firma de entrega del mando /MINDEF*

## REGIMIENTO DE ARTILLERÍA DE COSTA Nº 4 (RACTA-4)



En el acuartelamiento de Camposoto del Ejército de Tierra tuvo lugar el 12 de diciembre de 2025, el relevo en el mando del coronel jefe del **Regimiento de Artillería de Costa, nº 4 (RACTA-4)** donde tiene su sede.

El **teniente coronel** entrante **Jorge Soutullo Andrés** sustituye en el cargo al coronel **Luis Rafael Gutiérrez de León**.

Presidió el acto el General Jefe del Mando de Artillería de Campaña (MACA), general de brigada **Antonio Mongío Bergua**.



*El general jefe del MACA preside el acto flanqueado por los jefes del RACTA 4 saliente y entrante / RACTA 4*

## REGIMIENTO “GALICIA” Nº 64 DE CAZADORES DE MONTAÑA



En el Acuartelamiento “San Bernardo” en Jaca (Huesca) tuvo lugar un acto militar consistente en el relevo del mando del **Regimiento “Galicia” nº 64 de Cazadores de Montaña**, el 12 de diciembre de 2025. El **coronel** entrante **José Marcelino Mateos Contreras** sustituye en el cargo al coronel Francisco de Asís Iranzo Lacambra.

El acto fue presidido por el general de brigada, Jefe del Mando de Tropas de Montaña, Antonio Ortiz Martínez.



*El coronel Mateos y el general Ortiz / EdT*

## CUARTA SUBINSPECCIÓN GENERAL DEL EJÉRCITO EN EL NOROESTE



En la Cuarta Subinspección General del Ejército en el Noroeste, tuvo lugar el 16 de enero un acto militar en el acuartelamiento del Palacio Real de Valladolid, sede de esta unidad, presidido por el **general de división Joaquín Broch Hueso** jefe de la Dirección de Acuartelamiento (DIACU), consistente en el relevo del mando de la unidad, en el cual tomó posesión el **coronel Juan Carlos Moreno Arenas**.

El coronel Moreno Arenas asume igualmente el cargo de comandante militar de Valladolid y Palencia.



*Momento de la entrega del guión de la IV SUIGE entre los coroneles / ET*

## BRIGADA “REY ALFONSO XIII”, II DE LA LEGIÓN



En la base Álvarez de Sotomayor (Viator) en Almería, sede de la Brigada “Rey Alfonso XIII”, II de La Legión, tuvo lugar el 16 de enero la entrega de 40 unidades del vehículo **VCR 8X8 “Dragón” (Vehículo de Combate sobre Ruedas)** con la presencia de la ministra de Defensa Margarita Robles, la secretaria de Estado de Defensa Amparo Valcarce y por el Jefe del Estado Mayor del Ejército, Amador Enseñat y Barea, así como por el director general de Armamento y Material almirante Aniceto Rosique, entre otras autoridades civiles y militares.



*Imagen de los VCR 8X8 / MNISDEF*

El Dragón, dispone de una tripulación de 3 militares (conductor, comandante y artillero) además puede transportar 6 soldados con toda su equipación. Alcanza una velocidad de máxima de 105 km/h y una autonomía de 750 km. En su torreta Guardián 30 dispone de un armamento compuesto por un cañón Mk44S Bushmaster II de 30 mm, una ametralladora de 7,62 mm y una lanzadera de misiles Spike.

El VCR se fabrica en cinco versiones diferentes según las necesidades: de línea, de puesto de mando de compañía, de observador avanzado de artillería, de exploración de caballería y de combate de zapadores.

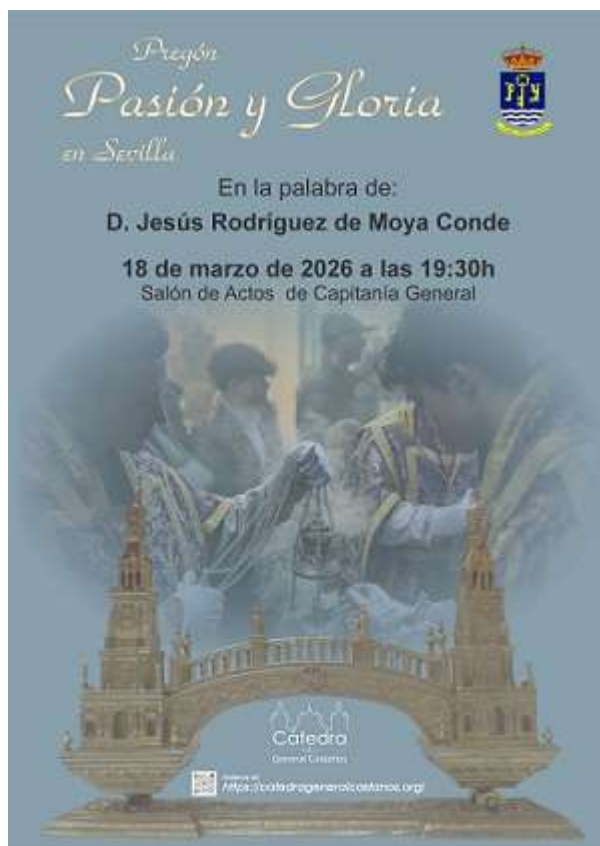
## PREGÓN “PASIÓN Y GLORIA EN SEVILLA” EN LA FUTER



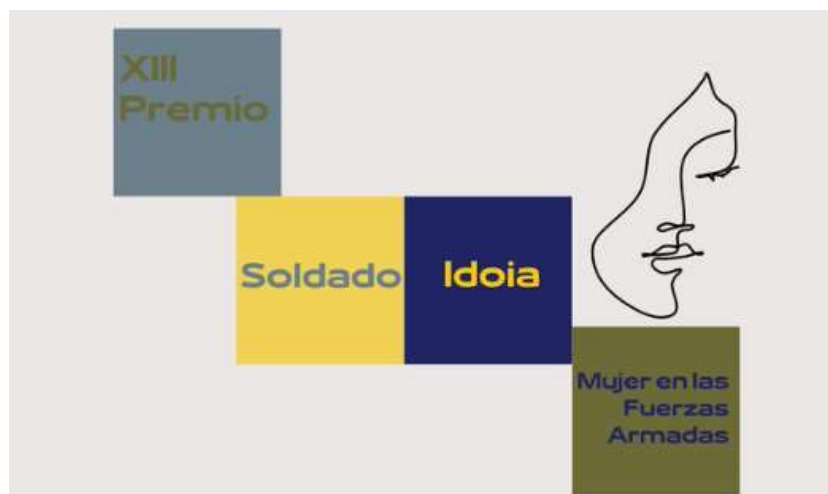
En la sede de la Fuerza Terrestre, en el edificio de Capitanía General de la Plaza de España y en su Salón de Actos, tuvo lugar el 18 de marzo el tradicional Pregón de Semana Santa 2026 “Pasión y Gloria en Sevilla”, cuyo pregonero fue **D. Jesús Rodríguez de Moya Conde**, organizado por la Cátedra “General Castaños”. El acto estuvo presidido por el teniente general Jefe de la Fuerza Terrestre y Presidente de la Cátedra, D. Carlos Jesús Melero Claudio.



*El pregonero Jesús Rodríguez de Moya Conde / CATEDRA GRAL. CASTAÑOS*



## XIII PREMIO “SOLDADO IDOIA RODRIGUEZ, MUJER EN LAS FUERZAS ARMADAS” 2026



El XIII “Premio Soldado Idoia Rodríguez”, Mujer en las Fuerzas Armadas 2026, ha recaído este año en la cabo 1ª Adelina Torres Díaz del ET, destinada en el Regimiento de Infantería “Tenerife” nº 49 y le fue entregado el 19 de marzo:

***“La Cabo Primero CGET doña Adelina Torres Díaz, en reconocimiento a su brillante y meritoria trayectoria profesional, en la que destaca su participación en numerosas operaciones y misiones internacionales. Su firme compromiso y espíritu de sacrificio le***

**han hecho acreedora, entre otras recompensas, del «valor reconocido», demostrando un comportamiento ejemplar en el cumplimiento del deber. Por su constancia y entrega al servicio, unidas a sus sobresalientes virtudes militares y personales, es un modelo de inspiración para las actuales y futuras generaciones de hombres y mujeres de las Fuerzas Armadas”.**

Este premio se creó en recuerdo de la primera mujer militar española que falleció en cumplimiento de una misión internacional de paz. Se otorga en público reconocimiento a la labor realizada por personas o instituciones, civiles o militares, cuyas actuaciones hayan contribuido a potenciar el papel de la mujer en la Fuerzas Armadas o a favorecer la igualdad de oportunidades.



**CABO 1º ADELINA TORRES / EL DIA**

**PREMIO SOLDADO IDOIA RODRIGUEZ / MDE**



**Momento de la entrega por la ministra Margarita Robles / MDE**

**30 DE MAYO DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS EN VIGO  
(DIFAS 2026)  
(LEMA: “TODOS UNIDOS DEFENDEMOS ESPAÑA”)**



El sábado 30 de mayo tuvo lugar el evento principal del Día de la Fuerzas Armadas 2026 presidido por Sus Majestades los Reyes, Felipe VI y Letizia, en la Avenida de Sami en Vigo.

El desfile contó con la participación de 3.402 militares a pie de los que 344 fueron mujeres y 3402 fueron hombres, más 130 caballos y 6 perros que junto a los efectivos de la Revista Naval y las unidades musicales, alcanzando un despliegue total de casi 5.000 militares. Los asistentes presenciaron:

**Desfile Aéreo:** Fue cancelado por las inclemencias del tiempo, estando previsto la participación de más de 70 aeronaves, incluyendo cazas de combate, aviones de transporte, unidades de vigilancia marítima y helicópteros de los tres ejércitos. También fue cancelado al salto paracaidista con la bandera nacional, por los mismos motivos que el desfile aéreo.

**Desfile Terrestre:** Seis agrupaciones compuestas por la Guardia Real, la Armada, el Ejército del Aire y del Espacio, la Guardia Civil, la UME y unidades de tierra como la Brilat. Además, habrá un paso específico para las unidades de Regulares de Ceuta y Melilla de 60 pasos por minuto.

**Vehículos:** Unos 75 vehículos y 34 motos participaron en el desfile terrestre como fueron vehículos acorazados, mecanizados y motos de la Guardia Civil y la Guardia Real recorrieron la costa viguesa.

**Izado de bandera:** Un incidente en el mástil de la bandera impidió su izado, sustituyéndose por un abanderado escoltado por tres sargentos primeros de la Guardia Real, los cuales permanecieron junto al mástil, durante todo el acto oficial, por indicación expresa de SM Felipe VI.

**Parada naval:** Esta tuvo lugar el 29 de mayo ante las costas viguesas, donde SM El Rey a bordo del BAM “Audaz” presidió la parada naval, formada por buques de la Armada y dos del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.



*Inicio de los actos / TV1*



*La familia real preside en el palco el acto militar / TV1*

## **IZADO DE SOLEMNE DE BANDERA EN LA SEDE DE LA FUTER (DIFAS 2026)**

En el edificio de Capitanía General en Sevilla, sede de la Fuerza Terrestre, tuvo lugar el 26 de mayo, un acto militar consistente en un izado de bandera, un homenaje a los que dieron su vida por España y desfile de las fuerzas que rindieron honores por la celebración del Día de las Fuerzas Armadas (DIFAS-26).

El acto fue presidido por el teniente general Jefe de la Fuerza Terrestre, Carlos Melero Claudio. Las fuerzas presentes, estaban formadas por cuatro secciones (AALOG 21 en representación del Ejército de Tierra, Guardia Civil, Ejército de Aire y del Espacio y de la UME), una escuadra de gastadores y la Unidad de Música de la FUTER.



***Momento del izado de bandera***



***Representación institucional militar***

La representación institucional estuvo formada por el subdelegado del Gobierno en Sevilla Francisco Toscano Rodero, el delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía en Sevilla, Ricardo Sánchez Antúnez y el presidente de la Audiencia Provincial de Sevilla, Álvaro Martín Gómez así como el jefe Superior de Policía de Andalucía Occidental, Jesús María García Muñoz, el jefe del Estado Mayor de la Fuerza Terrestre, general de división Alberto Javier García Romera y el comandante militar aéreo del Aeropuerto de Sevilla y del ACAR Tablada coronel Luis Alberto Parallé Lorente, el Delegado de Defensa en Andalucía coronel Ignacio Rosales de Salamanca Rodríguez, el general de brigada Jefe de la Segunda Subinspección General de Ejército Sur y comandante militar de Sevilla y Huelva Jaime Vidal Mena Redondo, el comandante Naval de Sevilla CN Daniel González-Aller Lacalle y el coronel Jefe de la Comandancia de la Guardia Civil en Sevilla Emilio Serrano García.



***Desfile de las fuerzas***

***Reportaje fotográfico José Ángel García***

## **SAN FERNANDO, PATRÓN DEL ARMA DE INGENIEROS EN LA CATEDRAL DE SEVILLA**

En la Sagrada Iglesia Catedral de Sevilla (SIC) tuvo lugar, el 30 de mayo, la celebración de la festividad de San Fernando, patrón de la ciudad. Ese día se abrió la urna funeraria con el cuerpo incorrupto del Rey Santo, custodiado por un piquete de militares del Arma de Ingenieros (San Fernando, patrón del Arma) y, acto seguido, se celebró una eucaristía con la asistencia de personalidades civiles y militares, así como público en general.



*Urna funeraria con el cuerpo incorrupto del Rey San Fernando / CATEDRAL SEVILLA TV*



*Impartición de la eucaristía / CATEDRAL SEVILLA TV*

## CAMBIO DE UNIFORMIDAD EN LA ARMADA, A MODALIDADES DE VERANO EN LA ZONA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Por Orden del Almirante de la Flota, a partir del lunes 4 de mayo se estableció para los buques y dependencias de la Armada en la Bahía de Cádiz la uniformidad reglamentaria de verano. Dicha orden se hace extensiva a las Comandancias y Ayudantías Navales de Andalucía y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.



## 111º ANIVERSARIO DEL ARMA SUBMARINA



El 10 de febrero tuvo lugar un acto militar en el Arsenal de Cartagena, concretamente en la Base de Submarinos, consistente en la celebración del 111º Aniversario del Arma Submarina (1915-2026). La fecha de celebración es la del 17 de febrero, la cual se adelantó al día 10.

Al acto asistieron diversos antiguos submarinistas acompañados de sus familiares, en honor del "Día del submarinista veterano".



*Momento del acto militar / DIEGO QUEVEDO*

## NUEVO COMANDANTE NAVAL DE SEVILLA



Con efectos a 9 de Julio tomó posesión del cargo como Comandante Naval de Sevilla y del Museo Marítimo Torre del Oro, el **CN D. Juan Pablo Díaz-Pache McKinlay**, sustituyendo en el cargo al CN D. Daniel González Aller-Lacalle que pasa la situación de reserva. El comandante Díaz-Pache procede de la Secretaría del Estado Mayor de la Armada (EMA-SEGEMAR).



El capitán de navío Juan Pablo Díaz-Pache Mackinlay nació el 5 de mayo de 1968 en Ferrol y recibió su Real Despacho de alférez de navío en 1993. Ha estado embarcado en diversas unidades de la Flota, entre las que destaca el mando del patrullero “Deva” con base en Mahón, entre 2003 y 2004, y el patrullero “Cazadora” con base en Las Palmas, entre 2009 y 2010.

En tierra ha estado destinado varios años en la Sección de Doctrina de la Dirección de Personal, tres años en el Cuartel del Mando Conjunto de la OTAN de Brunssum (Países Bajos), y dos años como Oficial de enlace en el Cuartel General de Alta Disponibilidad de la OTAN en Bétera (Valencia). Es especialista en Comunicaciones, diplomado de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas y está formado en Alta Gestión de Recursos Humanos. Su último destino fue el de Jefe de la Secretaría del Estado Mayor de la Armada (EMA-SEGEMAR) en Madrid.

Desde esta redacción le damos la enhorabuena en su nuevo destino.

## 489º ANIVERSARIO DE LA INFANTERÍA DE MARINA



En el Tercio de Armada de San Fernando tuvo lugar diversos actos militares, en conmemoración del 489º Aniversario de la creación de la Infantería de Marina. El acto de izado de bandera en el Cuartel de Batallones fue presidido por la **almirante de la Flota (ALFLOT) José Enrique Delgado Roig**.



*Patio de armas del Cuartel de Batallones en San Fernando con uniformes de época / ARMADA*

**Distintos actos institucionales, culturales y militares se desarrollaron** entre el 19 al 27 de febrero, entre los que se encuentran, un arriado solemne de bandera, una **conferencia histórica denominada “Álvaro de Bazán. Rey servido y Patria honrada”**, a cargo del almirante retirado Juan Rodríguez Garat, una parada militar y visitas a la Sala Histórica de la Brigada de Infantería de Marina

## **EL COMSUBNATO EN LA BASE DE SUBMARINOS**

El Jefe del Comando de Submarinos de la OTAN (COMSUBNATO) es actualmente el **contralmirante Stephen Mack** de la US NAVY, desde el 2021, el cual visitó la base de submarinos española en el Arsenal de Cartagena siendo recibido por el **capitán de navío Alfonso Carrasco Santos**, comandante de la Flotilla de Submarinos de la Armada, de la Base de Submarinos y de la Escuela de Submarinos.



### ***El contralmirante Stephen Mack y el CN Carrasco Santos / ARMADA***

El responsable de los submarinos aliados de la OTAN es el comandante operativo de los mismos. Además de las necesidades operativas diarias, del COMSUBNATO también planifica y lleva a cabo ejercicios centrados con submarinos, como “Dynamic Mongoose” y “Dynamic Manta”, para aumentar la interoperabilidad entre las fuerzas submarinas aliadas y perfeccionar las habilidades de combate en conjunto para aumentar la velocidad y la capacidad de la OTAN para responder a las necesidades de la Alianza.

El COMSUBNATO opera dentro del Comando Marítimo Aliado con base en Northwood, Reino Unido, y sirve junto a los comandos navales de las Fuerzas Aéreas Marítimas de la OTAN y de las Fuerzas de Superficie de la OTAN para formar la columna vertebral operativa de las actividades marítimas de la OTAN.

## LA FLOTILLA DE AERONAVES



Con efectos al mes de junio de 2026, tomó posesión del cargo de nuevo comandante de la Flotilla de Aeronaves (COMFLOAN) con sede en la B.N. de Rota, el **capitán de navío D. Francisco Javier Díaz de Rivera Oriol**. Sustituye en el cargo al **coronel de Infantería de Marina D. Antonio Núñez Rodríguez**. El COMFLOAN es también a su vez, Jefe del Aeródromo de la B.A. de Rota (JEAMROT), Jefe de Apoyo al Sostenimiento de la Flota de Aeronaves (JEGASFLOAN) y Director de la Escuela de Dotaciones Aeronavales “Capitán de Navío Cardona” (DIREBAN).

## MANDO DE LAS UNIDADES DE LA FUERZA ACCION MARITIMA CARTAGENA (MARCART)



En el mes de junio 2026 tomo posesión del Mando de las Unidades de la Fuerza de Acción Marítima en Cartagena, el **capitán de navío Julio Fernando Pérez Macías (COMARCART)**. Es el mando orgánico de los buques de investigación oceanográfica, transportes ligeros y pesados, acción marítima, patrulleros y auxiliares, con base de estacionamiento en Cartagena. Fernández Pérez sustituye en el cargo al **capitán de navío Alejandro Ferreiroa Manso**.

## ESCUELA NAVAL MILITAR



El Ministerio de Defensa ha adjudicado a los astilleros vigueses de Rodman Polyschip la construcción de dos embarcaciones destinadas a la Escuela Naval Militar en Marín para el transporte de personal, vigilancia de la Escuela y tareas de apoyo de prácticas de buceo y maniobras de puerto. Estas embarcaciones dependerían del Tren Naval, como unidades auxiliares.

#### CARACTERISTICAS

TIPO EMBARCACIÓN	Transporte personal y otros servicios
DESTINO / DEPENDENCIA	ENM Marín
ESTRUCTURA	Tren Naval
DOTACION	2 miembros
CAPACIDAD	16 pasajeros
EQUIPACIÓN	Sensores, megafonía, radar,...

### COMANDANCIA NAVAL DE HUELVA



El 13 de marzo tuvo lugar en la Comandancia Naval de Huelva, la celebración de un acto militar, consistente en la tradicional lectura de Leyes Penales y la entrega de condecoraciones al diverso personal militar, con la asistencia de diversas personalidad civiles y militares, entre los que se encontraba la Subdelegada del Gobierno en Huelva, el Subdelegado de Defensa de Huelva y el Comandante Jefe de la Comandancia Naval de la ciudad.

La lectura de Leyes Penales en el ámbito militar es una ceremonia solemne en la Armada que refuerza la disciplina, el honor y el compromiso con el ordenamiento jurídico. Implica la lectura pública de los preceptos fundamentales del Código Penal Militar y otras normas, a menudo junto con la entrega de condecoraciones, para fomentar el espíritu de equipo como en este caso, en la Comandancia Naval.

Durante la ceremonia se ha concedido la Cruz al Mérito Naval con distintivo blanco al coronel de la Guardia Civil D. Julio Serrano Checa, al **brigada D. José Manuel Belizón Flores** y a **la cabo primero de la Armada Dña. María Luisa Gómez Ponce**, quien además ha recibido la Cruz de

Oro a la Constancia en el Servicio. Estas distinciones reconocen el honor, la disciplina y la vocación de servicio que contribuyen a fortalecer nuestras instituciones y el prestigio de la Armada.



***Momento del acto militar / ARMADA***



***Imposición de condecoración a la CB1 Gómez Ponce / ARMADA***

## **FLOTILLA DE SUBMARINOS**



Una vez que el **S-82 “Narciso Monturiol”** fue botado en octubre de 2025, segundo de la serie SSK S-80 fabricado por Navantia en el Arsenal de Cartagena, se ha procedido en el mes de marzo 2026 al arranque de sus motores diésel, denominadas pruebas de puerto al igual que otras pruebas como son la puesta en tensión, el embarque de baterías y la puesta a flote. Las baterías del submarino, denominadas en el argot naval “elementos”, dan fuerza y energía a un motor eléctrico principal. Independientemente dispone de otra fuerza de propulsión que son los tres motores diésel que generan 1200 Kw c/u. Más adelante se espera que realice las denominadas pruebas de mar, consistentes en navegaciones en superficie y en inmersión, hasta su alta en la LOBA (Lista Oficial de Buques de la Armada).



*Acto de botadura del S-82 octubre 2025/ ARMADA*

## DIRECCIÓN DE ARMAMENTO Y MATERIAL



El Director General del Armamento y Material ha nombrado al **capitán de navío del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, Escala de Oficiales D. Ángel Arrazola Martínez** Jefe de los siguientes programas:

- Programa “BUQUES HIDROGRAFICOS COSTEROS (BHC)”
- Programa “BAM-INTERVENCIÓN SUBACUÁTICA (BAM-IS)”
- Programa “BUQUE HIDROGRÁFICO OCEÁNICO (BHO) y LANCHAS HIDROGRÁFICAS (LLHH)”

## “XXVI CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE VELA CLASE SNIPE” Y “LX CAMPEONATO DE VELA DE LA ARMADA”



El XXVI CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE VELA y LX CAMPEONATO DE VELA DE LA ARMADA se celebraron del 20 al 22 de marzo de 2026, ambos inclusive, en aguas de la ría de Pontevedra, de la Escuela Naval Militar. La celebración de ambos campeonatos, Nacional Militar y el de la Armada fueron simultáneos. Organizó ambos campeonatos la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada por delegación del Consejo Superior del Deporte Militar

La entrega de galardones contó con la participación de autoridades navales, destacando la presencia del almirante Director de Enseñanza Naval, Vicepresidente de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada y Comandante Director de la ENM.

Como broche final, se hizo entrega de la copa de vela al equipo ganador, poniendo el cierre a unas jornadas marcadas por el esfuerzo, la deportividad y el alto nivel competitivo.



*Momento de una de las regatas /ARMADA*



**Ganadores de la Armada / ARMADA**



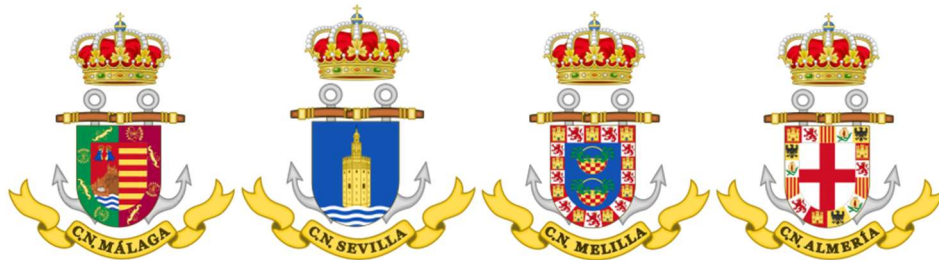
**Participantes en ambas regatas / ARMADA**

## COMANDANCIAS NAVALES EN ANDALUCIA

Por Resolución 631/04274826 han sido nombrados nuevos Comandantes Navales, el siguiente personal, por un periodo de cuatro años máximo:

- COMANDANCIA NAVAL DE MALAGA: **capitán de navío D. Francisco Ruiz Ruíz de Cortazar** (Efectos 21/09/2026).
- COMANDANCIA NAVAL DE MELILLA: **capitán de navío D. Mariano Esteban Romero** (Efectos 29/10/2026).
- COMANDANCIA NAVAL DE SEVILLA: **capitán de navío D. Juan Pablo Díaz-Pache McKinlay** (Efectos 09/07/2026).

- COMANDANCIA NAVAL DE ALMERIA: capitán de navío D. Antonio Jesús Moya Martínez (Efectos 22/10/2026).



## 10ª ESCUADRILLA DE LA FLOAN



La 10ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves ha recibido la 7ª y penúltima unidad de un SH-60F “Foxtrot” de un total de 8 unidades con la que quiere contar la Escuadrilla. El helicóptero multipropósito, procedente de los Estados Unidos formará pasó los controles y adaptaciones necesarias para entrar en servicio en la FLOAN.



**SH-60F “Foxtrot”**

## EL VELERO DE ALTA COMPETICIÓN “HISPANIA” DE LA COMISIÓN NAVAL DE REGATAS DE LA ARMADA



La Comisión Naval de Regatas es un organismo dependiente de la Armada, cuya función es organizar, fomentar y gestionar la práctica del deporte a vela de competición y de cruceros.

El 5 de mayo fue presentado un nuevo velero de alta competición, denominado “*Hispania*” fabricado en fibra de vidrio y monocasco, con quilla móvil construido por los Astilleros Barracuda en el 2008, ha sido adquirido por la Armada de segunda mano. Presenta una eslora de 15,43 metros, una manga de 4,43 metros y un calado de 3,80 metros. Pertenece a la clase TP52 (Transpac 52 -52 pies) y está habilitado para participar en competiciones ORC e IRC.



El “Hispania” / INFOSAILING

Anteriormente navegó bajo los nombres de “*Quantum Racing*” y de “*Vesper*”. Su tripulación la forman 14 personas. Está pintado con el gris naval metalizado y azul marino tradicional, y en los costados de babor y estribor luce el logo de la Armada. Se prevé que participe en el Trofeo Conde de Godó en julio en Barcelona y del 1 al 8 de agosto en la Copa de Rey de Vela en Palma.



## EJERCITO DEL AIRE Y DEL ESPACIO

### AERÓDROMO MILITAR DE MELILLA



En el Aeródromo Militar de Melilla, dependiente del Mando Aéreo General (MAGEN), ha tenido lugar el primer aterrizaje y despegue de un avión de transporte A400M del Ala 31, a fin de practicar su tripulación en instrucción de maniobras de aproximación en el Aeródromo citado.



*Momento de la maniobra de despegue / EJERCITO DEL AIRE Y DEL ESPACIO*

## LA ACADEMIA DE LA DIPLOMACIA ENTREGA GALARDONES EN EL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE TABLADA



*Foto de grupo con los galardonados / EAyE*

En el Acuartelamiento Aéreo de Tablada tuvo lugar, el 20 de febrero, un acto social en el salón Plus Ultra del Pabellón de Oficiales donde se entregó al ACAR TABLADA, en la persona del **coronel jefe del Acuartelamiento Aéreo de Tablada, D. Luis Alberto Parallé Lorente**, el **Premio Mejor Embajador de España** por parte de la **Academia de la Diplomacia** dentro del centenario del histórico vuelo del hidroavión Plus Ultra realizado en 1926.

El acto fue presidido por el presidente de la Academia, D. **Santiago Velo de Antelo**, y el presidente de la Junta de Embajadores, **D. Rafael Fernández Pita**, así como la asistencia de diversas personalidad civiles y militares.

Tuvo lugar una conferencia del **general D. Jorge Clavero Mañuco**, basada en la gesta del Plus *Ultra*. Posteriormente se entregaron los nombramientos de nuevos académicos y se nombraron académicos de honor al general de división Jefe de la Dirección de Enseñanza, **D. Rafael Sainz Quevedo**. También fueron entregados el galardón **Embajador de la Salud y la Vida** al doctor **D. Enrique Rojas Montes** y **Embajador de la Música**, otorgado a **D. David Summers Rodríguez**.

## EL CENTRO LOGÍSTICO DE ARMAMENTO Y EXPERIMENTACIÓN (CLAEX)



En el Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX) del Ejército del Aire y del Espacio, con sede en la Base Aérea de Torrejón (Madrid) se ha recibido dos unidades del Pilatus PC-21 denominado militarmente E.27 (38 unidades destinadas a la AGA y 2 al CLAEX, de un total de 40 unidades). Las funciones en el CLAEX son de cometido operativo y técnico.

La misión que tiene encomendada el CLAEX es:

- Experimentación, homologación y recepción de aeronaves, equipos y armamento aéreos.
- Investigación, integración, mantenimiento, catalogación, almacenamiento y distribución del armamento y munición del Ejército del Aire y del Espacio.

Diseño, mantenimiento, modificación, desarrollo, validación y verificación del software embarcado de los sistemas de armas en dotación en el Ejército del Aire y del Espacio.



***PC-21 Pilatus con los colores del Ala 54***

El PC-21 será sometido a pruebas, registros de comportamiento en vuelo, rendimiento de sistemas y parámetros de seguridad.

El CLAEX dispone en sus hangares del CASA C101 EB Aviojet (3 unidades operativas), dado de baja en el AGA para la formación básica de sus cadetes alumnos y la Patrulla Águila, siendo sustituidos por el PC-21. Otra variante del CLAEX es la formación de pilotos de pruebas e ingenieros de ensayo, profesiones muy cualificadas del Ejército del Aire y del Espacio, así como el equipo de mecánicos encuadrados todos en el Grupo de Ensayos de Vuelo (GEV) o el Grupo de Armamento.



***Parche de los pilotos del Grupo Ensayo de Vuelo (GEV)***



***Parche del Ala 54***

Para realizar las tareas antes descritas en los aviones destinados en el CLAEX, son asignados al Ala 54 que opera en el Centro. A lo largo de la historia el CLAEX ha tenido diversos nombres y unidades aéreas que han volado los aviones que llegaron a sus instalaciones. Las primeras andaduras del Centro comenzaron en el año 1946 con la creación del Grupo de Experimentación del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial Fue en 1991 cuando el Centro comienza sus actividades de experimentación y en 1968 se crea el 406 Escuadrón que vuela los aviones de ensayo, pero no es hasta 1991 cuando se constituye el CLAEX como tal.



***Parche del desaparecido 406 Escuadrón***

## **SISTEMA ANTIMISILES “INSHIELD” EN EL A400M DEL ALA 31 DE TRANSPORTE**



El Ala 31 de Transporte radicada, en la Base Aérea de Zaragoza, dispone de los aviones de transporte A400M denominados militarmente T.23 y operados por el Escuadrón 311 de transporte. En febrero de este año uno de los A400M fue la primera unidad a la que se ha equipado con un sistema antimisiles, denominado InShield, desarrollado por la firma Indra, cuya finalidad es proteger a la aeronave de posibles misiles tierra-aire, sobre todo, cuando es desplegada en misiones internacionales militares. El sistema InShield actúa en el momento de detectar un misil tierra-aire. La aeronave, a través del calor que emite el misil, lanza un láser al sistema de control del misil que lo hace desviar de su blanco. La aeronave evita el impacto, sobre todo cuando realiza vuelos a baja cota o está en maniobras de despegue o aterrizaje.



## MANDO DE APOYO LOGÍSTICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE Y DEL ESPACIO (MALOG)



En el Consejo de Ministros del 10 de marzo se aprobó el nombramiento del nuevo Jefe de Mando del Apoyo Logístico del Ejército del Aire y del Espacio al **general de división Carlos Pérez Martínez**. Al mismo tiempo fue ascendido al empleo de teniente general por RD 201/2026 de 13 de marzo.



**General Pérez Martínez / EAyE**

## EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES EN EL ACAR TABLADA



La exaltación de virtudes militares es un acto solemne, común en las Fuerzas Armadas españolas, que reconoce valores como la disciplina, lealtad, abnegación, compañerismo y amor a la patria. Celebra la excelencia profesional y a menudo incluye homenajes a militares que pasan a la reserva o retiro. En este caso, en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada se celebró el tradicional acto de Exaltación de Virtudes Militares el 24 de marzo, presidido por el Subdirector General de Enseñanza **general de brigada D. Rafael Fernández-Shaw Domínguez**, y a la que fue invitada una pequeña comisión de reservistas en representación de ARES SEVILLA. El acto militar fue en honor y homenaje de la Asociación de Amigos de Tablada.



*Representación de ARES*

## BASE AÉREA CONECTADA, SOSTENIBLE E INTELIGENTE (EJERCICIO BACSI 2026)



En la Maestranza Aérea de Albacete tuvo lugar entre el 18 y el 19 de marzo el “Ejercicio Bacsí 2026” sobre unas jornadas de alta demostración tecnológica donde se reunieron empresas, universidades y organismos para presentar propuestas de programas de transformación del Ejército del Aire y del Espacio para el proyecto **Base Aérea Conectada, Sostenible e Inteligente**.

El Ejercicio Bacsí 2026 contó con la presencia del **SM el rey Felipe VI**, el cual estuvo presente en varias demostraciones de tecnologías expuestas en los hangares de la Maestranza Aérea dentro de la Base Área de Los Llanos (Albacete).

Charlas, mesas redondas y demostraciones fueron la tónica habitual de las Jornadas, entre empresas participantes y mando del Ejército del Aire y del Espacio. Áreas como el mantenimiento en crisis, digitalización y automatización, conectividad, combustibles sostenibles, sostenibilidad y fabricación aditiva.

El proyecto Bacsí, se estructuró en seis áreas tecnológicas:

- Conectividad global
- Eficacia energética y sostenibilidad medioambiental
- Gestión de la información y el conocimiento y optimización de procesos
- Protección de la fuerza
- Seguridad en la operación
- Sostenimiento



***SM el rey ante un ejercicio contra incendios / AGENCIA EFE***

## ACUARTELAMIENTO AÉREO DE TABLADA



El 25 de marzo ha sido nombrado nuevo **suboficial mayor del ACAR-TABLADA, D. José Antonio Carrascal Domínguez**, en sustitución del suboficial mayor D. Antonio González Ruiz, por su pase a la reserva. El **suboficial mayor Carrascal** procede del Ala 23. Nuestra bienvenida y enhorabuena desde esta redacción, en su nuevo destino.

## LA PRINCESA DE ASTURIAS EN LA ESCUELA MILITAR DE CAZA Y ATAQUE



Como continuación de su plan de estudios en la Academia General del Aire y del espacio, **la Princesa de Asturias**, estuvo en la Escuela Militar de Caza y Ataque, donde los alumnos del quinto curso, aprenden a volar en los reactores F-5 del Ala 23. La Princesa voló en uno de los reactores F-5 acompañada de un instructor de vuelo.

Anteriormente también visitó el Ala 14 del Ejército del Aire y del Espacio con sede en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete), para comprobar el funcionamiento de los reactores Eurofighter (C.16),



*La Princesa Leonor a bordo de un F-5 / CASA REAL*

## **LOS PRIMEROS AVIONES C-295W MSA DE VIGILANCIA MARÍTIMA PARA EL ALA 46**

Las primeras tres unidades de la versión del avión **C-295W MSA** (Maritime Surveillance Aircraft) de **vigilancia marítima** fueron presentados en la planta de AIRBUS DEFENSE en Sevilla de un total de 8 unidades encargadas. Estas tres unidades entrarán en servicio en el 803 Escuadrón del SAR del Ala 46 con sede en la Base Aérea de Gando (Islas Canarias) los cuales irán sustituyendo a los CN235 Vigma en servicio en el 2008. La misión de estos aviones, será las operaciones marítimas y terrestre como son el contrabando y la inmigración ilegal, así como la lucha contra el narcotráfico y las operaciones de búsqueda y rescate (SAR) y misiones en el extranjero. Sus características principales son la cúpula negra del radar de búsqueda marítima multimodo, situada en la parte inferior de la sección de proa del fuselaje, y la pequeña torreta EO/IR (electro-óptica/infrarroja) en la parte inferior del morro, que incluye cámaras de alta definición y sensores infrarrojos para detección diurna/nocturna (véase dibujo anterior).



*Recreación de un C-295 MSA con los colores del Ala 46*



## UNIDAD MILITAR DE EMERGENCIAS (UME)



### EL II BATALLÓN DE INTERVENCIÓN EN EMERGENCIAS

La **ministra de Defensa, Margarita Robles**, visitó en febrero el II Batallón de Intervención en Emergencias de la UME con sede en la Base Aérea de Morón (Sevilla). Fue recibida por el **teniente coronel Mata Laencina, jefe del BIEM II**. Allí ha recibido la actualización sobre las últimas operaciones en las que ha intervenido la Unidad, como fueron las inundaciones en Andalucía por las continuas borrascas.



*La ministra Robles con el teniente coronel Mata Laencina y mandos del BIEM II / UME*

### LA UDRUME YA DISPONE DE DRON SUBACUÁTICO



La firma portuguesa OCEAN-SCAN MST ha fabricado y diseñado un dron subacuático o mini submarino, equipado con sonar, denominado comercialmente **LAUV**. Tienen una autonomía de 8 horas y pesa 15 kg pudiendo ser transportado por una persona mediante un asa en su parte central. Puede operar a una cota de inmersión de 200 metros de profundidad.



### ***El LAUV adquirido por la UDRUME / OCEAN-SCAN MST***

La UME a través de la Unidad de Drones de la UME (UDRUME), con sede en la Base Militar del Ejército de Tierra "Conde de Gizaola" en San Andrés de Rabanedo (León), ha adquirido una unidad LAUV, la cual está en proceso de pruebas. Este tipo de vehículo se puede utilizar en escenarios de riadas, inundaciones y búsquedas en aguas interiores, como ríos, embalses, lagos. La UME no puede actuar en aguas abiertas como en mares y océanos.

El LAUV (Vehículo Submarino Autónomo Ligero) dispone de un sistema funcional básico que incluye un sistema informático, comunicaciones por radio y sensores de navegación básicos; las capacidades del LAUV se amplían añadiendo módulos opcionales de navegación, comunicaciones y carga útil.

La operación del LAUV cuenta con el apoyo de Neptus, el software de mando y control diseñado específicamente para la operación de uno o más vehículos. Este avanzado, pero intuitivo, software abarca todas las etapas del ciclo de vida de la misión: configuración, planificación, simulación, ejecución y análisis de datos posterior a la misión.

## **EL BIEM II CELEBRA EL XX ANIVERSARIO DE SU CREACIÓN**



En la base aérea de Morón, sede del BIEM II se celebró, el 21 de mayo, el XX Aniversario de su creación. El acto fue presidido por su **teniente coronel jefe D. Jaime María Mata Laencina**. Previamente el día 20 de mayo, en el Casino Militar hubo un almuerzo de confraternización al que asistieron los miembros del Batallón, así como aquellos que ya pasaron al retiro o a la reserva.



*Momento del desfile de las fuerzas / ARES SEVILLA*

## **LA UNIDAD DE INTERVENCIÓN EN EMERGENCIAS NATURALES (UIEN-CANARIAS) INTERVIENE EN LA OPERACIÓN DE TRASLADOS DE AFECTADOS POR EL HANTAVIRUS**

El crucero turístico de bandera holandesa “MV *Hondius*”, especializado en expediciones turísticas polares y operado por la compañía holandesa Oceanwide Expetiions, fondeaba en el puerto de Granadilla de Abona en Tenerife el 10 de mayo, proveniente de Cabo Verde, con los turistas que llevaba a bordo presumiblemente afectados por un brote de hantavirus (en un principio asintomáticos), de los cuales tres, fallecieron.

Fueron desembarcados y trasladados del crucero hacia el puerto en una embarcación auxiliar, para posteriormente ser trasladados en autobuses burbujas de la **Unidad de Intervención en Emergencias (UIEN-CANARIAS)** dependiente del BIEM II, hasta el aeropuerto de Tenerife para ser trasladados por vía aérea a sus respectivos países.



***“MV Hondius” / EURO NEWS***



***Medios de transporte de la UIEN-CANARIAS / EUROPA PRESS***





## GUARDIA CIVIL

### CORONEL MARIA DOLORES GIMENO DURÁN



Es la primera mujer en la Guardia Civil en alcanzar el grado de coronel. María Dolores Gimeno Durán, ingresa en la AGM en 1994, y posteriormente en la Academia de Oficiales de la Guardia Civil en Aranjuez, finalizando con el grado de teniente en 1999. Fue destinada a Jerez realizando tareas de control de fronteras y lucha contra el narcotráfico y contrabando, así como de seguridad ciudadana. Su segundo destino fue en Madrid en la lucha contra el fraude en el Servicio Fiscal mediante obtención y elaboración de inteligencia. Más tarde es destinada en el SIVE sobre vigilancia de fronteras y prevención de naufragios en el Estrecho.

Obtiene el empleo de capitán y pasa a la Jefatura de Información sobre tareas de inteligencia económica sobre delitos de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo. También estuvo destinada en el Gabinete Técnico de la D.G. de la Guardia Civil en el área económica y técnica. Al ascender a comandante es destinada a la Comandancia de la Guardia Civil en Madrid, en el departamento de Personal y Apoyo en recursos humanos y logísticos.

Es nombrada Jefe del Área de Igualdad y Diversidad, creando el primer Plan de Igualdad en la Guardia Civil y desarrollo el sistema de formación de formadores en dicha área y sobre protocolos de acoso laboral y sexual y protocolo interno en violencia de género. Alcanza el empleo de teniente coronel asignándosele la Jefatura del Departamento de Inteligencia Criminal de la Unidad Técnica de la Policía Judicial. Ya en el 2024 es vocal asesora en el Gabinete del ministro del Interior sobre asuntos de la Guardia Civil.

Es diplomada en Estado Mayor y está en posesión de diversas condecoraciones civiles y militares.

## SERVICIO MARÍTIMO DE LA GUARDIA CIVIL

El buque oceánico multipropósito BOM “*Duque de Ahumada*” del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, comandado por el teniente coronel Eduardo Lobo, ha recibido la **Patente de Navegación**, de manos del Luciano Gandal, capitán marítimo de Cádiz, el 13 de febrero. El teniente coronel Lobo es a su vez jefe del Grupo Marítimo del Estrecho. La Patente de Navegación es un documento oficial otorgado por el Ministerio de Fomento y expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, cuyo objetivo es autorizar al buque a navegar por todos los mares con pabellón español legitimando al comandante del buque para ejercer sus funciones en el BOM. Este documento administrativo para la navegación, es obligatorio para todo buque igual o mayor de 20 TM de registro bruto (TRB). Recordemos que el BOM “*Duque de Ahumada*” desplaza 2.600 Tm.



***Entrega de la Patente de Navegación / LA VOZ***



**El BOM “*Duque de Ahumada*” en plena navegación / Guardia Civil**

## ATENCIÓN AL PEREGRINO POR LA GUARDIA CIVIL

La Guardia Civil dispone de un sello a disposición del peregrino que realice el Camino de Santiago por la Ruta Xacobeá, para ser estampado en la credencial del peregrino, el cual está disponible en los cuarteles de la Guardia Civil ubicados en las localidades por la que discurre el

Camino de Santiago, así como en las Oficinas Móviles de Atención al Peregrino del Instituto armado.



## SERVICIO AREO DE LA GUARDIA CIVIL (SAER)



En el mes de febrero del 2026 se procedió a dar de baja a la última unidad en servicio en el SAER, el **NBB KAWASAKY BK-117A** cuya denominación militar fue HU-22, tras 43 años de servicio.



### ***NBB KAWASAKY BK-117 A (HU-22)***

Fue la HUEL-51 en Agoncillo (La Rioja), para la lucha antiterrorista, la primera unidad aérea de la Guardia Civil, que recibió en 1983 las primeras unidades del BK-117. Posiblemente sea el **Airbus Helicopters H-160**, su sustituto.

## 38º ANIVERSARIO DEL ACCESO DE LA MUJER EN LA GC

El Real Decreto-Ley 1/1988 de 22 de febrero de 1988, regulaba la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas (BOE 23/02/1988) dando cabida también a la Guardia Civil. Desde ese momento el porcentaje de mujeres que han accedido a la Guardia Civil, supera el 10% del total de la plantilla en el 2025.



Era el 11 de septiembre de 1988, cuando se incorporaron en la Academia de Baeza (Jaén), la 94ª Promoción de guardias civiles finalizaron el curso 197 mujeres, de un total de 2436 alumnos. Hoy en día el empleo más alto conseguido es la de coronel, como es el caso de María Dolores Gimeno Durán, como se constata al comienzo de esta sección.

En el 2019 se aprobaba el I Plan de Igualdad por el que se han incorporado a Instituto Armado 2617 mujeres pasando de un 10 a un 11%, según declaró la directora general la Guardia Civil, Mercedes González Fernández, en una visita a la Comandancia de la Guardia Civil en Huelva el pasado 3 de marzo, donde ha inaugurado las “*Jornadas de Igualdad Talento, Liderazgo y Servicio*”,

## EL VEHÍCULO DE ASALTO “ÍBERO HTV” DE LA GC



El vehículo táctico blindado multipropósito **ÍBERO HTV** ya está operativo en la **Unidad Especial de Intervención de la Guardia Civil (UEI)**, fabricado por la firma TSD (Technology & Security Developments) y entregado en diciembre de 2025.

Este vehículo puede transportar 10 agentes y contempla una rampa de asalto abatible a la cual se accede desde el techo del vehículo. Su uso es para operaciones especiales de asalto. La protección balística del vehículo hasta Nivel 2 o incluso superior en base del Acuerdo de Normalización de la OTAN AEP-55 STANAG 4569 donde se establecen los estándares para los niveles de protección para ocupantes de vehículos blindados ligeros y logísticos.



Dispone de una autonomía de 750 Km y la potencia del motor sobrepasa los 300 CV. El vehículo ha sido diseñado siguiendo las especificaciones técnicas de la UEI, entre las que se encuentran el transporte de personal con protección frente a armas ligeras y artefactos explosivos improvisados.



### ***Ibero HTV en acción /TODOSOBRRUEDAS***

La Unidad Especial de Intervención (UEI), creada en 1978, es la unidad especial de intervención de élite de la Guardia Civil española. Está concebida como una unidad de élite central única especializada en operaciones de alto riesgo y para el cumplimiento de sus misiones específicas dentro o fuera del territorio nacional. La UEI está integrado, junto con el Grupo Especial de Operaciones (GEO) del Cuerpo Nacional de Policía, en la Red ATLAS, que engloba a todas las unidades especiales contraterroristas de los países que conforman la Unión Europea. La manda un teniente coronel.

## COMANDANCIA DE ALGECIRAS

En la Comandancia de la Guardia Civil en Algeciras, dependiente de la 4ª Zona en Andalucía con sede en Sevilla, tuvo lugar un acto militar el 19 de marzo, en donde tomó posesión de su cargo el **coronel Fernando López-Rey Quintero**. El acto fue presidido por el ministro Grande-Marlaska con la presencia también del general de brigada Jefe de la 4ª Zona de Andalucía, José Luis Ortega Carmona. El coronel López-Rey sustituye en el cargo al **coronel Francisco Almansa**, el cual ha sido ascendido a **general de brigada**.



*Momento de la jura de su cargo, el coronel López-Rey en su toma de posesión / Guardia Civil*

## JURA DE BANDERA 172º PROMOCIÓN DE GUARDIAS JÓVENES

En el Colegio de Guardias Jóvenes "Duque de Ahumada" en Valdemoro (Madrid) tuvo lugar el 14 de mayo, una jura de Bandera perteneciente a la 172ª Promoción de Guardias Jóvenes, presidido por la directora general del Instituto Mercedes González. Un total de 242 miembros la cual mediante una alocución decía: *"Representan una identidad basada en la convivencia, la*

*disciplina y el esfuerzo compartido, marcada por la vocación de servicio y el compromiso con la Guardia Civil y con España”.*

En el acto se rindió homenaje al capitán Jerónimo Jiménez y al guardia civil German Pérez, fallecidos en acto de servicio, en Huelva.



*Jura de bandera 172º Promoción / ALBISTE IRUDIAK*

## **JURA DE BANDERA DE LA 131º PROMOCIÓN EN LA ACADEMIA DE CABOS Y GUARDIAS DE LA GUARDIA CIVIL EN BAEZA**

En la Academia de Cabos y Guardias en Baeza (Jaén) tuvo lugar el 13 de mayo, la jura de Bandera de la 131º Promoción de compuesta por 2882 futuros guardias civiles. El acto fue presidido por el ministro del Interior Fernando Grande-Marlaska. Del contingente citado 846 son mujeres.



## SECCIÓN UNIFORMIDAD



### UNIFORMIDAD CAMPAÑA “MULTICAM” Y TRAJES DE INTEMPERIE

#### MULTICAM

En la Revista ARES SEVILLA, nº 19 de abril 2024, se describía el nuevo uniforme de campaña denominado “Multicam”, el cual pretende eliminar las dos versiones actuales que se utilizan en las Fuerzas Armadas españolas: la árida o desértica y la boscosa, ambas pixeladas. El nuevo modelo Multicam se está implantando poco a poco en las unidades militares operativas, estando ya operativo en el **Mando de Operaciones Especiales** y la **Fuerza de Guerra Naval Especial** de la Armada.



El Multicam reúne, en una sola tonalidad, la combinación de los tonos áridos y boscosos. La siguiente unidad operativa en ser suministrada por este nuevo modelo de uniforme de campaña, así como chalecos porta equipos y sistemas de comunicación avanzada, es la **Brigada Almogávares VI de Paracaidistas**, del Ejército de Tierra, cuyo fin es adaptarse a las nuevas exigencias operativas de las unidades de élite.

El material a suministrar a la BRIPAC, son pantalones, camisolas, forros polares, pantalones cortos y largos tácticos, camiseta técnica, sudadera, chaquetas técnicas, así como equipos

especiales para plegadores de paracaídas y tripulaciones aéreas, además de chalecos tácticos modulares porta equipos y sistemas de comunicaciones.

Este material será recepcionado por el Grupo Logístico VI con la misión de inspeccionar y validar el material recibido.

## TRAJES INTEMPERIE

Tres millones de euros han sido adjudicados para licitar la compra de uniformidad de intemperie para las unidades de montaña, concretamente a los militares de los Regimientos de Infantería de Cazadores de Montaña, "América" nº 66 y "Galicia" nº 64.



Esta indumentaria irá destinada a las misiones en condiciones meteorológicas extremas que aíslen de la humedad y térmicamente al militar, ante las adversidades meteorológicas de frío intenso, viento, lluvia o nieve.

Este material ha de estar homologado ante los estándares tecnológicos y ha de cumplir una serie de características, como son, tejidos ligeros, resistentes, y con una prestación térmica adecuada. Actualmente las misiones en las que están desplegadas tropas españolas, como es el flanco Este de Europa o en Noruega, exige este tipo de vestimenta, donde es normal alcanzar temperaturas de hasta -30°C.

## CASCOS PARA LA FGNE

La Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada licitó la adquisición de mil unidades de cascos de diferentes modelos para la Fuerza de Guerra Naval Especial de la Infantería de Marina (FGNE) de la Armada. Estos tipos de cascos varían según el modelo licitado y que podemos enumerarlos de la siguiente forma:

- Cascos de corte alto IM
- Cascos de corte alto FGNE
- Cascos con protección auditiva
- Cascos de salto
- Cascos Cobat

Estos cascos deben de estar equipados con fundas y almohadillas.

Centrándonos en el **modelo de corte alto IM**, éstos han de estar dotados de una serie de accesorios, como son portavisor para acoplar gafas de visión nocturna, linternas estroboscópicas IR, cámaras de vídeo, máscaras de oxígeno, auriculares y micrófono, pantallas de protección balística, pantallas de protección EOD y cubre mandíbulas.

Para los cascos de **corte alto para la FGNE**, los requisitos exigidos son no sobrepasar los 1600 gramos con toda la equipación, incluido un sistema de suspensión que amortigüe los impactos y que al mismo tiempo sea confortable para lo cual llevará unas almohadillas transpirables las cuales se podrán reemplazar. A todo esto, hay que añadirle un sistema porta cámara/NVG, un riel lateral de extracción rápida, un arnés de tejido de suspensión con varios puntos de anclaje y sistema de ajuste mediante rueda y un sistema de retención para la barbilla y hebillas de ajuste.

Portará una cámara de video en su parte frontal, visores, iluminadores, accesorios de protección ocular anti-fragmentos que puedan fijarse al casco pudiéndose acoplarles lentes intercambiables de modalidades ahumadas, claras, de alto contraste, anti-deslumbrantes con láser o foto-cromáticas y gafas de visión nocturna.

La inclusión de rieles laterales hace que se pueda quitar y colocar los accesorios con rapidez siempre que cumplan el requisito de clasificación IPX7, con resistencia al agua pudiéndose sumergir a una profundidad de hasta 1 metro (3 pies) un máximo de 30 minutos.



**Casco de corte alto**



**Casco con protector de mandíbula**

Las protecciones laterales pueden ser de la modalidad balísticas y no balísticas.

La no balística estará confeccionada con fibra de carbono mientras que la balística tendrá los mismos materiales que el casco. Respecto al protector de mandíbula, este se podrá doblar en dos partes.



*Distintivo de la FGNE*

## **EQUIPOS DE PROTECCIÓN DE EMBARQUE Y DEPENDENCIAS EN TIERRA PARA LA ARMADA**



Nuevos equipos de protección individual, denominados EPI,s en el argot de PRL, serán destinados a las dotaciones de buques de la Armada en sus trabajos diarios así como para los destinados en misiones internacionales.

La indumentaria será la apropiada tanto para destinos en alta mar como para en tierra, las cuales cubrirán las necesidades en ambientes meteorológicos adversos y extremos. Estos equipos van destinados a trabajos en salas de máquinas, como trajes ignífugos de alta visibilidad, e incluso guantes anti-corte de cota de malla.

Los riesgos térmicos y eléctricos son una de las principales constantes en la Armada y para ello la indumentaria prevista en camisas, pantalón y chaquetilla, estarán homologados para prevenir este tipo de riesgos, que también cubrirán los riesgos electromecánicos originados por arcos eléctricos, así como proyecciones de partículas en trabajos en caliente, como son las soldaduras. También protegerán al personal de posibles riesgos en trabajos de ambiente en atmosferas explosivas en el interior del buque.

Un sinfín de EPI,s son los adquiridos por la Armada para prevenir cualquier tipo de accidente laboral tanto en tierra para el amarre de buques como a bordo de unidades navales de la Flota, como son máscaras, protecciones auditivas, mandiles de soldador, rodilleras, filtros de partículas, buzos químicos de alta seguridad, maguitos de fibra de Kevlar, arneses para trabajos en altura, cubre cuellos, buzos de bomberos para trabajos forestales, chaquetones intemperie y pantalones con tirantes, trajes de lluvia de alta resistencia, delantales de cota de malla para trabajos en cocinas, calzado con punteras reforzadas y suelas de goma, entre otros.



*Trabajos de maniobra en alta mar / ARMADA*

## **LA CARLANGA (DISTINTIVO DE ESPECIALIDAD)**

La definición de carlanga obedece a un distintivo de especialidad, en forma de entorchados situados en una zona de las solapas y cuello del uniforme según la modalidad del mismo, propio de los oficiales del Cuerpo Jurídico Militar pertenecientes a los Cuerpos Comunes, y que representa o está en posesión de la **especialidad de Derecho Internacional Militar**.

La zona donde van situadas las carlangas es en la denominada "J" del uniforme, conocida como el área imaginaria situada en las solapas o el cuello tirilla. Será la zona de colocación de los emblemas y a ambos lados, que representa las especialidades fundamentales o emblemas especiales. Estas serán de 5,5 centímetros de largo por 1 centímetro de ancho, bordadas o en metal dorado.



### **Carlangas de izquierda y derecha de la solapa**

El origen de la utilización de estos distintivos, provienen de los antiguos galones que rodeaban el cuello y las solapas de los uniformes de los auditores navales. La especialidad de Derecho Internacional Militar también denominado Derecho Internacional Humanitario lo obtienen los oficiales, de los Cuerpos Comunes y su cometido es interpretar los aspectos legales relacionados con la guerra, así como los derechos humanos y las normas internacionales aplicadas a las Fuerzas Armadas.

### **Normativa Reguladora**

**La Orden DEF/114/2025, de 28 de enero, por la que se aprueban las normas de uniformidad de las Fuerzas Armadas**, regula la utilización de las carlangas y dice textualmente:

#### **TÍTULO XI Distintivos**

##### **Norma 125.<sup>a</sup>. Distintivos de Altos Estudios de la Defensa Nacional y de especialización**

**3. El personal del Cuerpo Jurídico Militar que haya obtenido el correspondiente diploma en alguno de los cursos de especialidad establecidos, tendrá derecho al uso de la carlanga, de 5,5 centímetros de larga por 1 centímetro de ancha, bordada o en metal dorado, sobre el cuello de la guerrera (zona «J»), por encima del emblema del citado cuerpo, en las uniformidades de gran etiqueta, etiqueta, gala, especial relevancia y diario.**

Aunque la norma no lo cita, en las uniformidades de gran etiqueta y etiqueta, y gala, especial relevancia y diario en la modalidad B la carlanga se lleva en cuello de tirilla cerrado en posición horizontal) véase figura 1.



**Figura 1. La carlanga en el uniforme de cuerpos comunes uniformidad de verano**



*La carlanga en el uniforme de cuerpos comunes uniformidad de invierno*



*Capitán auditor de 2ª perteneciente al Cuerpo Jurídico Militar en la época de Alfonso XIII.  
Obsérvese la carlanga en el cuello de gran tamaño y la placa de auditor*



## SECCIÓN ARMAMENTO-MATERIAL

### LONG TACTICAL RANGE 25 (LTR-25)

La compañía española INDRA SISTEMAS, SA ha desarrollado y fabricado un radar de vigilancia aérea para proteger el espacio aéreo, de la clase Lanza en banda L, siendo una de sus características la combinación de capacidad de detección a largo alcance, así como un despliegue rápido y su facilidad en el transporte tanto por tierra como por aire. Indra es una compañía puntera en la fabricación de radares a nivel mundial, uno de los principales proveedores de la OTAN entre los que se encuentra la Royal Air Force del Reino Unido. El LTR-25 puede ser transportado en un C-130 así como en un A400M a cualquier zona de operaciones del entorno OTAN.



#### ***Despliegue de un LTR-25 en el ACAR TABLADA sede del GRUMOCA /EJERCITO DEL AIRE Y DEL ESPACIO***

La primera unidad militar española en adquirir el LTR-25 ha sido el GRUMOCA (Grupo Móvil de Control Aéreo) con sede en la Acuartelamiento Aéreo de Tablada (Sevilla) en el mes de enero de 2025 (se han adquirido dos unidades para el GRUMOCA). Este sistema de radar, viene a sustituir el sistema americano radar de búsqueda terrestre, transportable **AN/TPS-43M** de la compañía Westinghouse Defense and Electronic División, el cual lleva en servicio bastantes años y que actualmente está desplegado en la Operación eAP-RDR de la OTAN en Schitu (Rumanía).



***AN/TPS-43M /DOMINIO PÚBLICO***

El LTR-25 está equipado con un sistema de barrido electrónico activo y despliega unos haces de pinceles más estrechos que le consiguen detectar objetivos con una gran velocidad y precisión, lo que le permite la detección de aeronaves de baja RCS (Radar Cross Section, Sección Radar Transversal), así como drones o aviones baja cota de vuelo. También posee un sistema de resistencia a interferencias electrónicas que le hace reforzar la seguridad operativa ante amenazas de última generación.



**EMBLEMA GRUMOCA**



**EMBLAMEA DEL EVA 5**

Una unidad del LTR-25 ha sido desplazada al Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 5 (EVA Nº 5) de Alicante, situado en el ACAR AITANA, a primeros del mes de agosto de 2025 por el GRUMOCA.



*Entrada al ACAR AITANA / FLICKR*

## **CONECTORES BUQUE-COSTA PARA LA ARMADA (SSC)**

Los llamados buques conectores de costa **SSC (Ship to Shore Connector)** son utilizados para transportar material, personal y vehículos de desembarco anfibio desde un buque tipo LHD o LPD desde la mar a hasta la costa, utilizados por la US Marine Corps. La Armada quiere desarrollar en el 2028 este tipo de embarcación con la adquisición de 7 unidades. Se conoce coloquialmente como hovercraft, los **LCAC (Landing Craft Air Cushion)**: embarcación de desembarco de colchón aire o aerodeslizador, para ser utilizado por el Grupo Anfibio y Proyección de la Flota (GRUPFLOT).

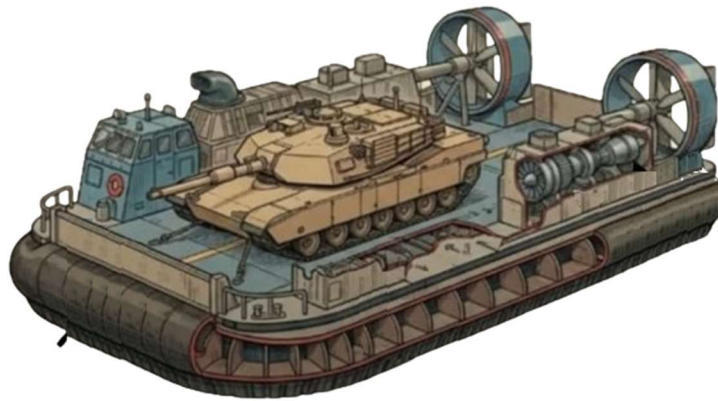
El transporte anfibio buque-costa se está realizando actualmente en la Armada por medio del Grupo Naval de Playa que opera las lanchas de desembarco LCM-1E pero solo pueden operar desde el buque divisado en el horizonte hasta la costa, mientras que el SSC puede operar a una distancia más larga, es decir desde que no se divisa el LHD o LPD en el horizonte, hasta la costa.

Actualmente los EE.UU. tienen en proceso de adquisición 73 unidades para la US Navy del modelo LCAC-100.

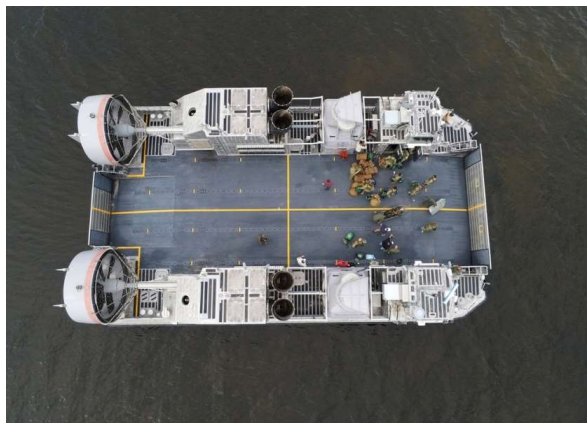
### **LCAC-100 / SSC (USA) Logistics transport.**

Este modelo 100 de LCAC / SSC puede transportar un carro M1 Abrams, o transportar 145 infantes de marina con todo su equipo, o evacuar 108 víctimas y puede alcanzar una velocidad máxima de 35 nudos con una mar de fuerza 3.

Carga 74 toneladas con una propulsión de cuatro motores Rolls Royce T406 de turbina de gas. Su cubierta dispone de un espacio de 149 m<sup>2</sup> Su dotación está formada por cuatro miembros (piloto, copiloto, jefe de carga e ingeniero de cubierta). Es fabricado por la empresa Textron Systems Corporation la cual tiene contratados con US Navy 73 unidades, de las que ya están en servicio 14 unidades del modelo del LCAC X para la USMC.

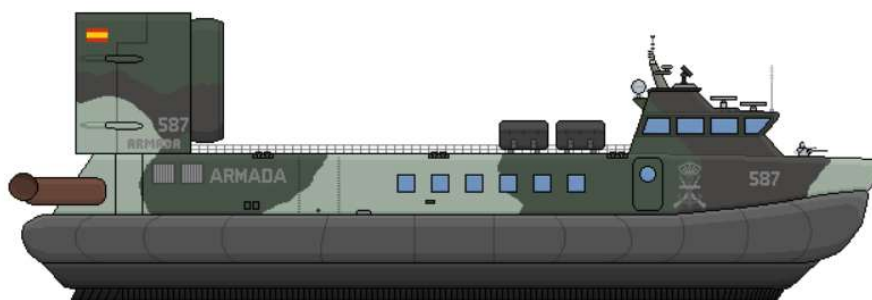


*LCAC-100 de la US Navy*



*Vista aérea de un LCAC-100 / DVIDS*

En la revista ARES SEVILLA nº 18 se publicó un artículo referente a aerodeslizadores fabricados por una empresa española para la Armada. Estos aerodeslizadores no llegaron a tener aceptación por la Armada debido a su prematuro desgaste de los equipos.



**Figura 2. VCA-36M / Dibujo de Toxic Loki**

Insertamos un resumen del artículo citado:

*“Chaconsa junto con la Empresa Nacional Bazán, comenzaron en la década de los años 70 a fabricar los primeros prototipos VCA (vehículos de colchón de aire) el VCA-1, VCA-2, VCA-3, VCA-4, VCA-30 para finalizar con el VCA-36M el cual se entregó a la Armada”.*

*“Podía desplazar 60 toneladas a una velocidad de 65 nudos y una autonomía de 600 km. La entrega oficial a la Armada se realizó en 1989, y se le asigna indicativo EBKZ pero al entrar España en la OTAN varios proyectos quedaron suspendidos entre ellos, el aerodeslizador, unido a la aparición de un desgaste en los equipos, lo que hizo que no entrara en servicio y en el año 1994 la Armada decide darle de baja y venderlo por chatarra por 4 millones de pesetas”.*



### EL NAUFRAGIO DE LA FRAGATA ALEMANA SMS “GNEISENAU” EN MÁLAGA

El 16 de diciembre de 2025 se cumplieron 125 años del naufragio de la fragata SMS “*Gneisenau*” (buque escuela) de la Marina Imperial alemana (Kaiserliche Marine), ocurrido el 16 de diciembre de 1900 en el puerto de Málaga.

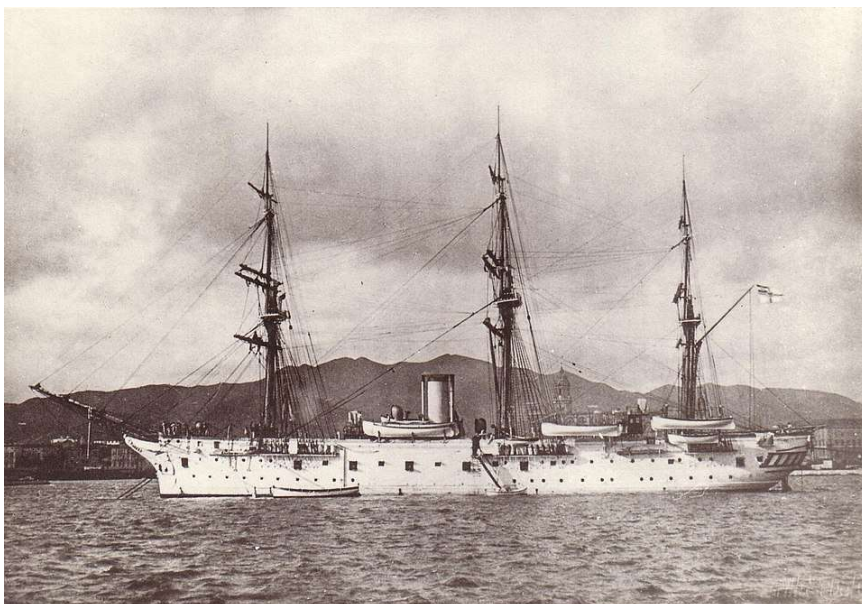
La corbeta “*Gneisenau*”, reclasificada más tarde como fragata, se construyó en el astillero de Schichau Danzig y era de la clase Bismarck de la que se construyeron seis unidades. Fue asignado a la Marina Imperial alemana en 1880. Su propulsión mixta se componía de un velamen sobre tres palos, así como de una máquina de vapor con cuatro calderas alimentadas por carbón (300 toneladas en sus bodegas) que le daban 2500 CV de potencia. Desplazaba 1843 tm con una eslora de 82 m y una manga de 13,7 m, alcanzando los 13,8 nudos con propulsión a vapor.

El buque con una dotación de 457 hombres, cuyo comandante Karl Kretschmann (1854-1900), experimentado navegante por aguas del mar Báltico, estaba a la espera en la bahía de Málaga para recoger a bordo al embajador alemán que estaba en misión diplomática en Marruecos

#### CAUSAS DEL NAUFRAGIO

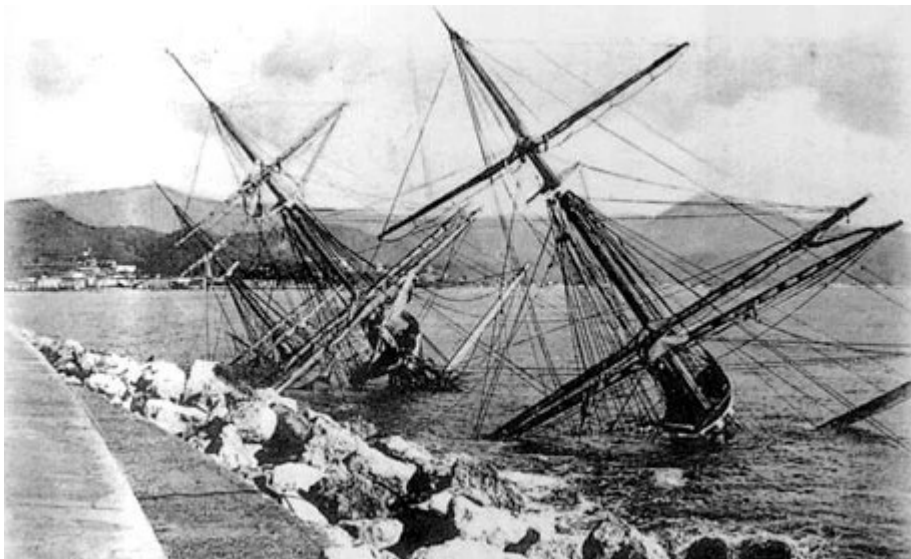
El 16 de diciembre de 1900 se levantó una tempestad con mar gruesa y fuertes vientos de levante. Se le aconseja al comandante que fondee el buque en el interior de la rada, pero, al parecer, este aviso no llegó a su destino por causas desconocidas y/o, por otros autores, que el aviso fue ignorado.

El comandante ordena anclar la nave fuertemente para aguantar el temporal, pero el fuerte oleaje rompe las cadenas de las anclas y empujan el navío hacia la escollera del dique de Levante de Málaga, con el trágico desenlace de su colisión con las piedras del dique.





**Comandante Karl Kretschmann**



#### ***Situación de la nave al colisionar con la escollera***

La dotación del buque que se encontraba a bordo se dispuso el abandono del mismo por medio de las lanchas y botes que fueron botadas al agua.

Los botes repletos de marineros, se estrellaban con el acantilado arrastrados por las olas. El comandante fue barrido por las olas sobre la cubierta del buque en el momento de ordenar a la tripulación sus cometidos.

Los lugareños, al oír la campana que tocaba a arrebató, se acercaron a ayudar, así como numerosas embarcaciones acudieron a su auxilio, rescatando a algunos alemanes sin fuerzas y otros lanzaban cabos sobre las rocas para que se pudieran asir a las mismas.

Murieron 41 personas, de los cuales 12 eran malagueños en el intento de rescate, los que sucumbieron en las olas. Esta tragedia se difundió por todo el globo, y la reina regente María Cristina en nombre de su hijo, el rey Alfonso XIII que reinaba en España, tuvo a bien nombrar la ciudad de Málaga como "*Muy Hospitalaria*", y el texto de edicto decía así:

*“En nombre de mi augusto hijo del rey don Alfonso XIII y como reina regente del reino. Vengo en conceder a la ciudad de Málaga el título de muy hospitalaria a qué tan honrosamente se ha hecho acreedora, rivalizando todas sus clases. Corporaciones y Ayuntamiento en el sábado salvamento de naufragos de la fragata de guerra alemana Gneisenau acreditando una vez más las altas dotes de abnegación, valor y calidad que distinguen a tan noble pueblo. Dado en Palacio a 3 de enero de 1901. El ministro de la Gobernación, Javier Ugarte.*

Este lema de “Muy Hospitalaria” reza en el escudo de la ciudad, desde entonces.



**Escudo de Málaga con el añadido en el lema, de MUY HOSPITALARIA**



**Maqueta del SMS “Gneisanau” de José Gil Florido. Museo de Málaga**



***Momento de la tripulación en tareas de costura, posiblemente de velas del navío***

En recuerdo de aquel drama, se erigió un mausoleo con los restos de aquellos marinos entre oficiales y marinería de la dotación. El capitán Kretschmann y el jefe de máquinas Richard Prufer están enterrados en el cementerio inglés de la ciudad.



***Cementerio inglés con los restos de comandante y jefe de máquinas***

En un gesto de agradecimiento de la colonia alemana en Málaga, abrieron una suscripción monetaria para sufragar un puente, a la que se unieron el propio emperador alemán Guillermo II así como diversos organismos oficiales alemanes construido en 1908, donde antes estaba el puente de Santo Domingo sobre el río Guadalmedina y conocido popularmente como “Puente de los Alemanes”.



**Puente de los Alemanes**

En uno de los dos arcos que le sirven de riostra cuelga una lápida de piedra enmarcada en hierro que literalmente dice:

**«Alemania donó a Málaga este puente agradecida al heroico auxilio que la ciudad prestó a los naufragos de la fragata de guerra Gneisenau. MCM – MCMIX.»**



**Placa dedicatoria en el Puente de los Alemanes**

El día 16 de noviembre de 2025, la dotación del patrullero español “*Tagomago*” P-22, con base en el puerto de Málaga, rindió los honores de ordenanza a una representación de la Embajada de Alemania en Madrid, comandada por el Jefe del Departamento de Defensa Michael Frank y del Agregado de Defensa coronel Markus Bungert, así como una unidad de música de las fuerzas armadas de Alemania venida expresamente para tocar algunas piezas en honor del 125 Aniversario del hundimiento del SMS “*Gneisanau*”. También se procedió a realizar una ofrenda floral lanzada al agua desde el patrullero y depósito de una corona de flores en el monumento en memoria de los fallecidos.



***Ofrenda por las autoridades alemanas de la Embajada de Alemania en Madrid***



En el Cementerio Inglés de Málaga se erigió un monumento conmemorativo y funerario dedicado al recuerdo de los de 42 tripulantes que perdieron la vida cuando el barco de la Armada Imperial alemana "Gneiseneau" se hundió en la bahía de Málaga el 16 de diciembre de 1900. El monumento recrea con bloques de granito agrupados rústicamente la escollera en la que naufragó el navío. Cuenta con una lápida de bronce en su parte superior con los nombres de los marineros fallecidos, y otra de mármol en su parte inferior en la que se indica que en ese lugar descansan los restos de 8 miembros de la tripulación. La inscripción en la placa dice:

***«Hier ruhen acht am / 16. dezember 1900 / in Málaga verunglückte / der besatzung SMS Gneiseneau» («Aquí descansan ocho miembros de la tripulación del SMS Gneiseneau que murieron en un accidente en Málaga el 16 de diciembre de 1900»).*** Fuente: *wikimedia commons*



## BIBLIOGRAFIA

---

- ABC Blogs. Gneisenau, el naufragio que da título a la ciudad de Málaga. 16/12/2015 Javier Noriega.
- Málagaenblancoynegro.com. Hundimiento de la Fragata Gneisenau. 28 de Junio de 2006.

## EL GUARDIAMARINA JOSE MARIA CHEREGUINI LEGARDE



La **Escuela Naval Militar** es un centro docente de la Armada que se fundó en 1717 en Cádiz para pasar más tarde, en el año 1943, a Marín (Pontevedra). En el centro se preparan los alumnos para ser oficiales de la Armada.

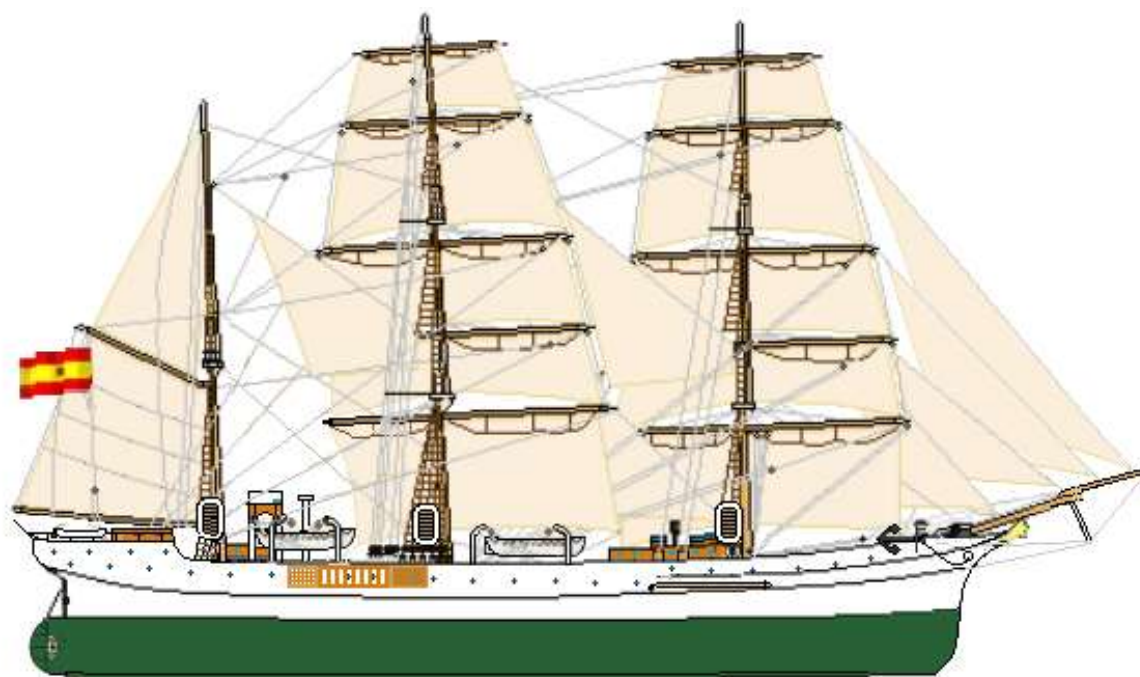
La carrera militar en la ENM, suele durar cinco años, y después de realizar el último curso en un buque escuela a vela, pasan a ser formados en un buque de la flota.

Desde el año 1922 el buque escuela a vela utilizado para la enseñanza naval fue el "**Galatea**", que se daría de baja en 1982, y desde 1928 también se utilizó el "**Juan Sebastián Elcano**", el cual quedó inmovilizado en La Carraca durante la guerra civil.

En 1931 se proclama la II República, y la Armada sigue con sus planes de enseñanza naval.

Durante la guerra civil española (1936-1939) no se realizaron los cruceros de instrucción con los alumnos de la ENM. El último viaje de instrucción en el "**Galatea**", antes de comenzar la guerra civil, fue de los alumnos de las promociones 336 y 337 (de la Escuela de Marinería de Ferrol y también en sus distintas especialidades). Parte del Ferrol el 15 de junio de 1936 y llega a Cádiz el 28 de junio de 1936 para recoger los alumnos aspirantes. El 10 de julio de 1936 parte de Cádiz para realizar el viaje de instrucción, con vuelta a Cádiz el 14 de agosto de 1936.

Pues bien, el 10 de julio sale de Cádiz rumbo a Santa Cruz de la Palma, en Canarias, y reciben la noticia en plena navegación de los movimientos políticos en la península y el 18 de julio escuchan en plena travesía la alocución del general Franco.



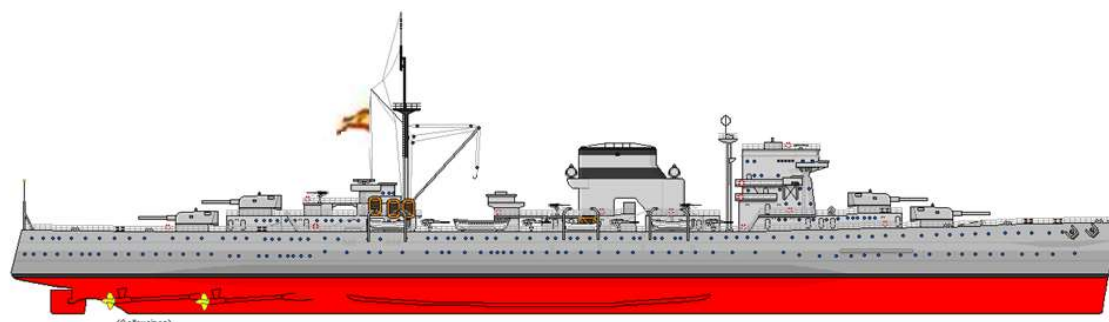
**Buque-escuela "Galatea"**

El 22 de julio el "Galatea" llega a Santa Cruz de la Palma y su comandante se percató de que la isla sigue fiel al gobierno republicano, y tras estar 19 minutos en el puerto, parte para Santa Cruz de Tenerife donde está hasta el 16 de agosto volviendo a Ferrol. El comandante esquivó la vigilancia de la Flota de Operaciones republicana y el 28 de agosto entra el buque en Ferrol. A bordo iban 49 aspirantes de la ENM y 150 especialistas de la Escuela de Marinería de Ferrol.

La escuadra nacional se estaba comenzando a formar con las dotaciones de los buques "Cervera", "Canarias", "España" y "Velasco" a los que se unieron cruceros auxiliares (buques mercantes) y bous armados (pesqueros). El 12 de septiembre los alumnos aspirantes son ascendidos a guardias marinas de las promociones 336 y 337 y repartidos por los buques citados.

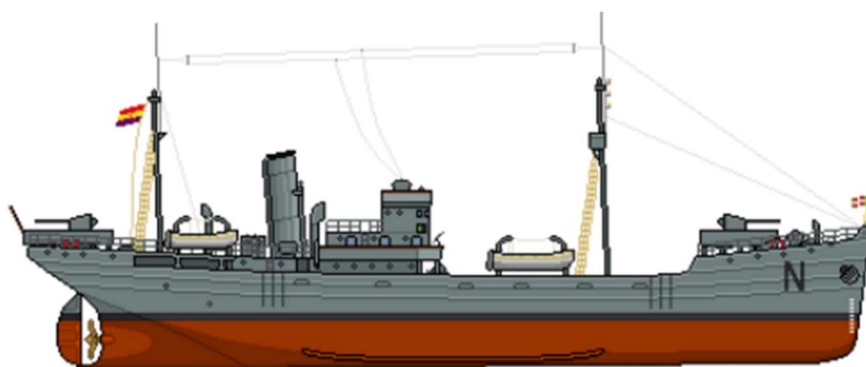
El 5 de marzo de 1937 el guardia marina **José María Chereguini Legarde** fue destinado al crucero "Canarias" (1931-1974).

### **Combate de Machichaco**



**Crucero "Canarias" C-21**

En las cercanías de Bermeo, en el mar Cantábrico navegaba el bou **“Nabarra”** (ex-“Vendabal”), un bacaladero armado con dos cañones de 101 mm, uno a proa y otro a popa, de 65 metros de eslora y 10 metros de manga estaba pintado de gris y pertenecía a la Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi, fiel al gobierno republicano. Su dotación la componían 52 marineros.



A.M. del Aguila/reytuerto

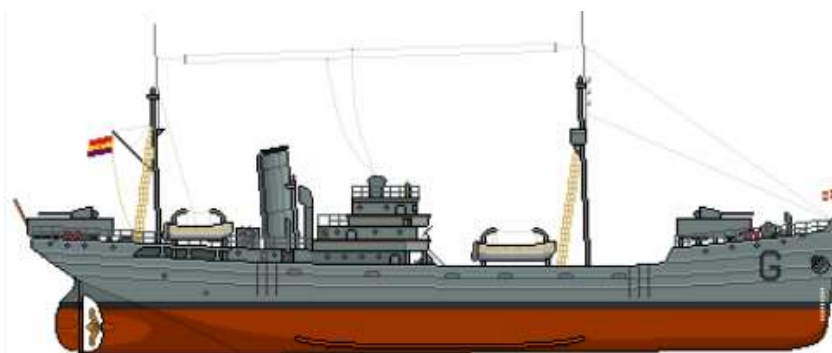
Por la zona navegaba el crucero **“Canarias”** leal a la marina nacional. Desplazaba 10.000 toneladas y tenía una eslora de 200 metros y 20 metros de manga y a bordo iban 1200 hombres. Su potencia artillera era de 8 cañones de 203 mm más otros de 120 mm.

El **“Canarias”** divisa un convoy de buques que navegaba de Bayona a Bilbao formado por un mercante **“Galdames”** cargado con material militar y escoltado por cuatro bous, **“Guipuzkoa”**, **“Bizcaya”**, **“Nabarra”** y **“Donostia”**.

Se grita zafarrancho de combate en todos los buques a la altura del cabo Machichaco y se produce el combate, quedando apresado el **“Galdames”**, el **“Guipuzkoa”** escapa y se refugia en Portugalete averiado, el **“Donostia”** pone rumbo a Francia, el **“Bizcaya”** pone rumbo a Bermeo y el **“Nabarra”**.

El resultado final del combate, fue de 40 fallecidos, de los cuales el **“Nabarra”** se llevó la peor suerte con 29 muertos y la captura de 20 supervivientes.

La única baja del **“Canarias”**, fue el guardiamarina José María Chereguini Legarde el cual subía por una escalerilla del buque cuando un cañonazo del **“Gipuzkoa”** le cortó las piernas y falleció.



A.M. del Aguila/reytuerto

**Bou “Gipuzkoa”**



*Placa en la Capilla de la ENM, que recuerda a los guardiamarinas fallecidos, entre cuya lista aparece el último, José María Chereguini*



## SECCIÓN PATRIMONIO CULTURAL

### LA PUERTA DEL MAR DE LA BASE NAVAL DE LA CARRACA

El Arsenal de La Carraca es el más antiguo de España, construido en 1717 por Felipe V y desarrollado por José Patiño intendente general de la Armada que impulsó la política naval. Fue en 2017 cuando se cumplieron los 300 años de su creación. Su denominación de arsenal a base naval ha cambiado según recoge la *“Instrucción de Organización del Almirante Jefe del Apoyo Logístico de la Armada, de fecha 4 de febrero de 2019”*. Este cambio no afectará a sus funciones, ya que la Base Naval de La Carraca continúa formando parte del **Arsenal de Cádiz**, que se unificó con el cambio organizativo realizado en el año 2016 y que se compone de las bases navales de La Carraca y Rota, la Estación Naval de Puntales, el Campo de Adiestramiento de la Sierra del Retín y la Jefatura de Apoyo Sanitario de la Bahía de Cádiz.

El nombre de Carraca obedece a un navío de carga artillado que tuvo su hegemonía entre los siglos XV y XVI en la flota española. Fue un navío que llegaba a desplazar hasta 2000 toneladas. La carraca sería sustituida por la entrada en escena, del galeón.

La función de la Base Naval de La Carraca es prestar apoyo a todas las dependencias militares radicadas en San Fernando y Cádiz. Para ello, cuenta con unos 300 efectivos militares y 200 de personal civil, además de las dotaciones de los buques basados en ella. En total, teniendo en cuenta a estos últimos, la Base Naval de La Carraca sumaría un personal de cerca de 1000 personas aproximadamente. Vamos a tratar en este artículo, de un edificio militar y singular, denominado la **Puerta del Mar** situado en la BN de La Carraca, y que se encuentra situado en el caño de su mismo nombre, que delimita el lado norte de la Base, en la localidad de San Fernando (Cádiz). Es considerado uno de los monumentos más elegantes de la ciudad pero que al estar dentro de la zona militar es poco conocido por la ciudadanía.



*Imagen de la Puerta del Mar / ARMADA*

La Puerta de Muelle de San Fernando llamada también la Puerta del Mar, fue construida en 1735, y presenta un único vano con arco de medio punto. Un porticado excepcional construido en mármol, dispone de dos columnas falsas en su entrada sobre pilastras rematadas, por encima de una cornisa recorta y corrida, por dos leones que sostienen un cetro apoyados sobre un orbe y que flanquean una cartela almohadillada y con volutas con la leyenda en letras de bronce y que dice: “TV REGERE YMPERIO FLUCTVS, HISPANE, MEMENTO.” cuyo significado es “ACUERDATE ESPAÑA, QUE TU REGISTES EL IMPERIO DE LOS MARES”.



**Detalle del frontal con la leyenda en bronce**

La heráldica, que se observa sobre la leyenda antes descrita, representa al escudo de Castilla y León con el escusón borbónico rodeado del Toisón de Oro y al timbre una corona real cerrada y a diestra y siniestra dos sostenes en forma de ángeles. Este conjunto heráldico dio forma al escudo o emblema del Arsenal de La Carraca que insertamos a continuación.



**Antiguo emblema del Arsenal de La Carraca**



*Detalle de la entrada principal*



*Emblema actual del Arsenal de Cádiz*

La entrada principal que da al Patio de Armas se comunica con un pasillo o túnel que da al muelle de San Fernando, como se observa en el dibujo nº1. El dibujo muestra la vista desde el muelle citado, aunque la portada actual da al lado de la Plaza de Armas, modificación que tuvo lugar en la década de los años 1950 cuando regía el Arsenal de La Carraca el contralmirante Miguel García de Lomas Ristori. Se observa que los decorados del arco de la puerta daban al muelle de San Fernando.



*Dibujo antiguo nº1*

En la fotografía nº2 sobre la Puerta del Muelle de San Fernando se observa que el arco de la misma era más sencillo y menos elaborado, pues la monumental puerta de hoy, que se ve en la Plaza de Armas, está del otro lado.



*Fotografía nº 2*



***Fotografía de una de las torres***

Obsérvese que las dos torres campanario, idénticas a derecha e izquierda presentan cada una un reloj y una campana rematada con una pequeña cúpula con una cruz de hierro.

En el Museo Naval de Madrid, se expone un conjunto escultórico realizado en madera y que representa el frontal heráldico del Puerta del Mar.



***Museo Naval de Madrid con el frontal heráldico en madera***

Tanto a la derecha como a la izquierda de las dos columnas falsas, se observan una argolla realizas en hierro y construidas en Sevilla según el gravado de las mismas y que dice: SEVILLA A° DE 1735.



*Detalle de las argollas del pórtico*



*Fotografía de los años 80 de cómo era la Puerta del Mar del lado del muelle. Véase los campanarios por el otro lado de la Plaza de Armas*

**Bibliografía:**

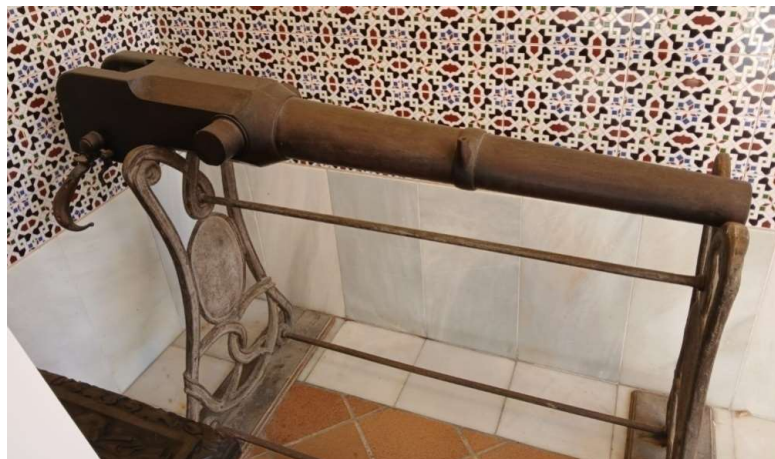
- [sanfernandoyyo.blogspot.com](http://sanfernandoyyo.blogspot.com) / Edificio militares.
- [castillosnet.org](http://castillosnet.org)

## REAL FÁBRICA DE CAÑONES DE PLACENCIA DE LAS ARMAS

En la localidad de **Soraluze** en vasco y **Placencia de las Armas** en castellano, está situada en la provincia de Guipuzcoa (País Vasco) en la comarca del Bajo Deva.

La villa de Placencia de las Armas es conocida por su Real Fábrica de Cañones, aunque no solo cañones se fabricaban en la fundición, sino también todo tipo de armas. Es en el año 1343 cuando se funda la localidad como tal, se le denomina Placencia de Soraluze por el rey Alfonso XI y más tarde se le cambia la denominación en 1988 por la de Placencia de las Armas, motivado por la creación de la fábrica de armas.

Esta Real Fábrica dejó de producir a mediados del siglo XX. Antes de la construcción de la Real Fábrica la localidad se dedicaba a tareas de manufacturación de armas blancas y fraguas que trabajan el hierro. Pero no fue hasta el año 1573 (reinaba Felipe II) cuando se construye el primer almacén real de armas, exclusivamente para la corona. En el año 1804 al 1807, con Carlos IV como rey, se construye un segundo almacén real de mayor capacidad. La fabricación de armas en la localidad de Placencia hace que exista una economía pujante y, en base a ello, se construyen casas de importancia, como la consistorial o el palacio de Intxaurdieta. Este “estatus armero” que consigue la localidad, le exime de ir a la guerra los trabajadores de la industria armera, y por su importancia industrial se ubican en Placencia tropas gubernamentales para la custodia de los talleres y almacenes de armamento.



*Cañón Nordenfelt modelo 1890 / 57 mm*



*Pedrero*  
*de bronce*  
*a retrocarga*  
*de 5 cm*  
*usado igualmente*  
*por la*  
*Marina*

**Leyenda original ubicada en el soporte del cañón / Leyenda restaurada por el autor**



**Montaje completo con afuste para caponera de un Maxim-Nordenfolt de 57 mm naval / MUSEO ARTILLERIA CARTAGENA / YACO ERISSO**

Posteriormente a todo lo comentando, se comienzan a fabricar fusiles Remigton, en la llamada fábrica de fusiles, donde ya la Real Fábrica de Cañones desaparece. Es en 1887 la Euscalduna es absorbida por The Placencia de las Armas Company Limited de capital londinense fabricante de las famosas ametralladoras Nordenfelt (sueco) y Hiram Stevens Maxim (norteamericano).

En los gráficos anteriores aparece un cañón fabricado especialmente para la Marina, como recoge su leyenda ubicada en el soporte que lo sujeta, de la marca Nordenfelt del modelo 1890 / 57 mm de 180 kg. y fabricado Nordenfelt-Maxim de la citada firma británica. Este ejemplar se encuentra en la Delegación de Defensa de Andalucía en Sevilla, y en la placa, recoge que se fabricó en Placencia de las Armas. Este cañón del tipo pedrero, era una pieza de pequeño porte, generalmente de pie y medio de longitud (75 cm.) sobre pulgada y media de boca (3,7 cm.) utilizado generalmente por las Armadas o Marinas, como reza la placa del soporte.

En 1888 la fábrica se fusiona con el propietario de las ametralladoras Maxim, denominándose Maxim-Nordenfelt Company Limited, siendo sus propietarios el sueco Nordenfelt y el norteamericano Maxim. Maxim abandona la sociedad y entre como nuevo accionista Vickers en el año 1908 y se queda como único propietario de la fábrica donde trabajaban cerca de 200 operarios.



***Fábrica de armas junto al río Deva***

The Placencia de las Armas Company Limited estuvo activa hasta 1935 en plena II República para pasar a manos de Sociedad Anónima de Placencia de Armas (SAPA) la cual cerró su actividad en 2005 quedando abandonada la fábrica desde entonces.



***Imagen del interior de uno de los pabellones***



***Otra imagen con cañones montados***



***Arcabuz fabricado en Placencia***

AUTOR: Enrique Rodríguez Mayo

Bibliografía:

- UN EJEMPLO DE ARQUITECTURA INDUSTRIAL EN LA GUIPUZCOA DEL SIGLO XVIII. LA REAL FABRICA DE ARMAS DE PLACENCIA. María Isabel Astiazarain Achabal. Cuadernos de Sección. Artes Plásticas y Documentales 10, (1992), p. 9-28. ISSN 0212-3215 Donostia: Eusko Ikaskuntza
- SIDEROMETALURGIA Y BIENES DE EQUIPO. S.A. PLACENCIA DE LAS ARMAS. Beatriz Herreras Moratinos
- Calvó, J. L., 1997 • Pérez Iscar, I., 1901.
- La Armeria en Soraluze. Felix Arizaga.2003.
- CAÑÓN NORDENFELT DE 57 mm MK. II TRENES BLINDADOS. ET.

## SECCIÓN UCO



## BATALLÓN DE HELICÓPTEROS DE MANIOBRAS III (BHELMA III)



El Batallón de Helicópteros de Maniobras III (BHELMA III) pertenece a las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET) y tiene su sede o base en Agoncillo (La Rioja), en el Acuartelamiento "Héroes del Revellín".

El día 28 de mayo de 1974 se crea el Batallón mediante la Instrucción General Nº 174-205, y es en el 2024 cuando se cumplieron el 50 aniversario de su constitución (1974-2024), pero no es hasta el 1 de noviembre de 1974 cuando la unidad comienza a operar en Agoncillo con 73 militares. El 26 de noviembre del mismo año queda constituida como HUEL III, siendo esa fecha la escogida para celebrar el aniversario. No es hasta 1988 cuando la HUEL III pasa a denominarse BHELMA III.



*Detrás del personal de la foto de grupo, se observa los cuatro modelos de helicópteros que tuvo y tiene la unidad/ BHELMA III*

El 7 de abril de 2006 llega a la base el helicóptero, siendo el primero, AS-332B-1 SUPER PUMA HU-21.



**AS-332B-1 SUPER PUMA HU-21**

El BHELMA III lo manda un teniente coronel estando bajo su mando cerca de 200 militares, de los cuales cuarenta, son pilotos que vuelan en los helicópteros **NH-90 "SARRIO"** cuya denominación militar es HT-29 en un número de 15 unidades.



**Logo de la FAMET**

Este modelo de helicóptero incorporado en el 2014 al Batallón tiene como misión la maniobra multipropósito a todo-tiempo siendo capaz de realizar misiones de helitransporte táctico de personal, así como infiltraciones y ex filtración de unidades ligeras o de operaciones especiales, evacuaciones médicas (AEROMEDEVAC-RW), transportes de carga interna o externa, operaciones especiales y de asalto aéreo o las relacionadas con búsqueda y rescate de combate.



**NHINDUSTRIES NH-90 SARRIO**

Otras unidades aéreas que tuvo el BHELMA III son el **Bell AB-205 UH-1H HUEY**, los cuales volaron entre 1966 a 2018 en los que fueron dado de baja.



Otro tipo de helicóptero histórico que voló en el BHELMA III fue **HA-15 MBB BO-105 BOLKOW**, en servicio entre 1980 a 2017 con 62 unidades repartidas por distintos batallones de la FAMET.



***MBB BO-105 BOLKOW (HA-15)***



## SECCIÓN INTERNACIONAL

### LA ISLA DE LOS FAISANES O DE LA CONFERENCIA

La **isla de los Faisanes**, también llamada de la **Conferencia** o de los **Diplomáticos**, se encuentra en las proximidades de la desembocadura del río Bidasoa (nace en Navarra y desemboca en el Cantábrico) en la Comunidad Foral de Navarra y el País Vasco francés (región de Nueva Aquitania). La línea divisoria internacional entre España y Francia divide al río Bidasoa en dos y discurre por el centro del mismo (véase figura 1). Si seguimos la línea divisoria se observa claramente que la isla está entre ambos territorios, el español y el francés.

Por tal motivo la soberanía alterna de la isla, es compartida entre los dos países, cada semestre por cada país. Su denominación política es la de condominio internacional.

La Real Academia de la Lengua dice sobre el concepto de condominio que es:

***“Modificación en el ejercicio de la competencia territorial del Estado inhabitual en la práctica contemporánea y establecida normalmente mediante tratado, por lo que dos o más Estados ejercen un común su soberanía y comparten la administración sobre el mismo territorio”***

Este condominio, está regulado por el **Tratado de Bayona de 1856**. La isla es administrada por los ayuntamientos de Irún y de Hendaya.

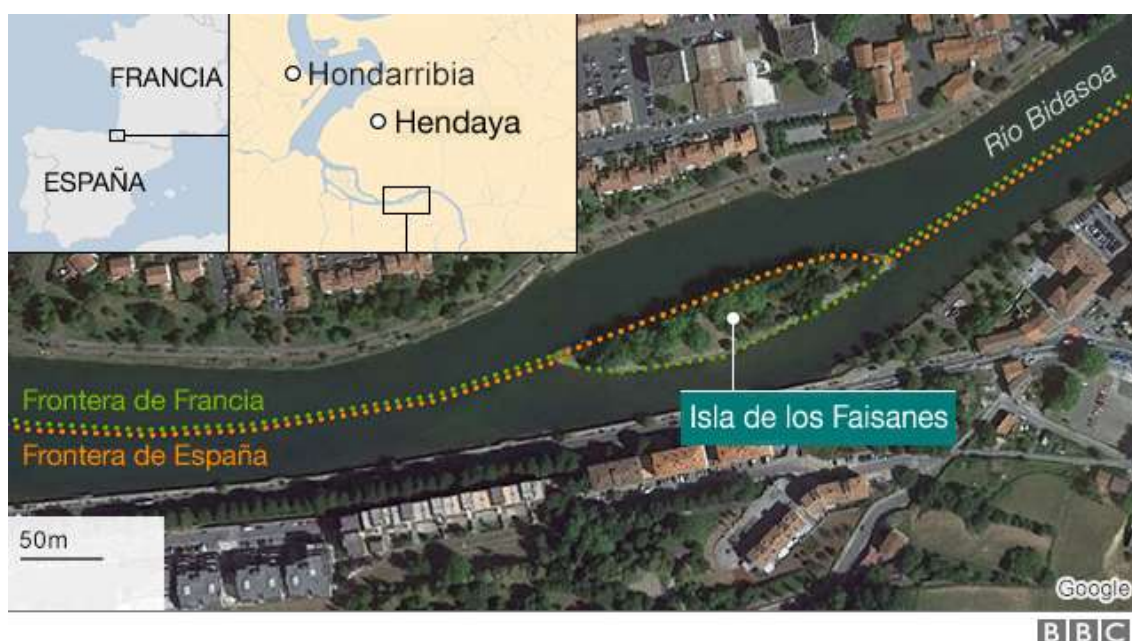


Figura 1. Mapa de situación de la Isla de los Faisanes / BBC-GOOGLE



El condominio está gestionado por dos “virreyes” que son dos oficiales navales de ambos países. El francés es el titular de la Comandancia de Marina en Bayona y por la parte española es el Comandante Naval de San Sebastián.

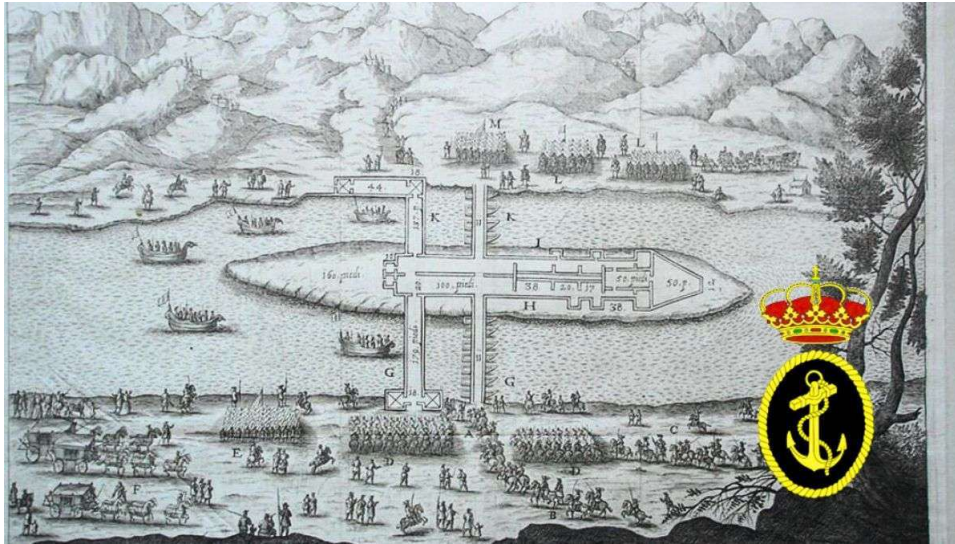


**Figura 4. Miembros de la Marine Nationale arrian la bandera nacional, al pasar el mandato a España. / IÑIGO ROYO**



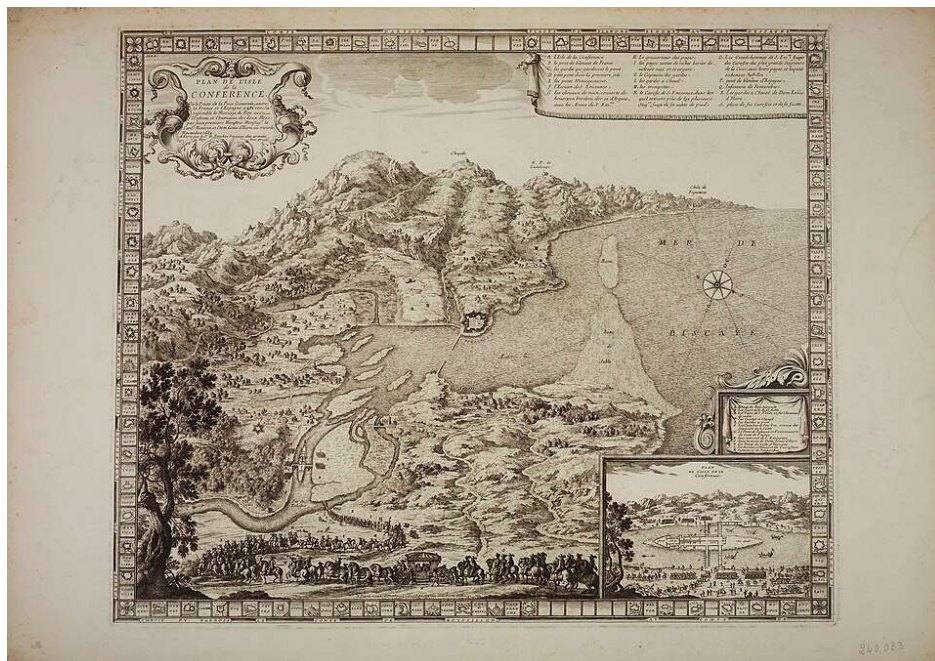
**Figura 5. Cuadro de Jacques Laumosnier que plasma la entrevista de Luis XIV y Felipe IV en la isla de los Faisanes. Velázquez intervino en su preparación**

Uno de los hitos históricos fue el encuentro en la isla entre Luis de Haro y el Cardenal Mazarino en el año 1659 donde se firmó el Tratado de Paz de los Pirineos, el cual puso final entre conflictos entre las coronas española y francesa, por la que se dispuso que fueran los Pirineos la frontera natural entre ambos países. Este tratado se ratificaría más tarde en el año 1660 entre Luis XIV y la Infanta María Teresa de Austria el 10 de junio de dicho año. Se dispuso en el Tratado que la isla de los Faisanes, no perteneciera a ninguno de los dos Estados.



**Figura 6. Mapa de la isla de los Faisanes**

De acuerdo con el reparto anual de su soberanía, la isla se le conoce también como isla de la Conferencia o de los Diplomáticos.



**Figura 4. Mapa de la isla de la Conferencia de 1660.**

## ALA 31 DE TRANSPORTE ESTRATÉGICO



Un hito histórico en el Ejército del Aire y del Espacio tuvo lugar el pasado el de febrero cuando dos A400M del 311 Escuadrón del Ala 31, con base en Zaragoza, transportaron en sus bodegas por primera vez dos helicópteros NH90 LOBO (HD.29), del 803 Escuadrón de Ala 48, con base en Cuatrovientos (Madrid), hasta los Estados Unidos.

El envío de este tipo de transporte, obedece al ejercicio internacional “**Southern Strike**” 2026, que se celebra en Gulfport, en el estado de Misisipi. El A440M ha demostrado ser un avión de transporte militar para ser operado en misiones estratégicas y tácticas, ya que puede operar en pistas cortas y no preparadas para el aterrizaje ante largas distancias. Los ejercicios en el “Southern Strike” están basados en asalto a edificios y objetivos estratégicos, saltos paracaidistas operativos, prácticas de tiro con fuego real, vuelos tácticos a baja cota, tanto diurnos como nocturnos y operaciones con gafas de visión nocturna.

En este ejerció, España aporta, aparte del material antes descrito, miembros de la EZAPAC, así como una unidad aérea del Ala 35 con un C-295.



*Un NH-90 entrando en la bodega de un A400M / RAMON REYES*

## FLANCO ORIENTAL EUROPEO

Tres cazas Eurofighter Typhoon del Ejército del Aire y del Espacio español fueron desplazados a la base aérea de Mihail Kogalniceanu en la costa del Mar Negro en Rumania, junto con un transporte A400M según fuentes del Mando Aéreo Aliado de la OTAN. Este refuerzo aéreo español obedece a decisiones de la OTAN, por la gran actividad de drones y misiles cercanos al espacio aéreo aliado.

Unos 60 militares componen la expedición los cuales trabajaran en conjunto con militares alemanes y rumanos dentro del marco de la OTAN. Las labores consisten en ejercer de policía aérea, disuasión y puesta en práctica del llamado Empleo de Combate Ágil, así como la Alerta de Reacción Rápida (QRA), vuelos de adiestramiento y misiones de Actividad de Vigilancia Reforzada a fin de dar cobertura y protección al Flanco Oriental aliado.



## LA BRIGADA “REY ALFONSO XIII” II DE LA LEGIÓN ENTRENA PARA SU DESPLIEGUE EN ESLOVENIA



En el Centro Nacional de Adiestramiento de Chinchilla (CENAD), en Albacete, fue es escenario de un adiestramiento de 700 militares con cerca de 200 vehículos tácticos y piezas de artillería, en el denominado ejercicio “Monte Arruit”, cuyo objetivo es preparar a las tropas para su participación en el refuerzo del flanco este de la OTAN en territorio eslovaco que tendrá lugar en el segundo semestre del 2026, para el combate, apoyo al combate y apoyo logístico, con fuego real dentro de la Operación F-E / SVK VI.



### ***Emblemas de las unidades participantes***

La unidad militar encargada de coordinar el ejercicio es la Brigada “Rey Alfonso XIII”, II de La Legión. Las unidades que participantes y dependientes de la BRILEG, son el Tercio “Alejandro Farnesio” 4º de La Legión, el Grupo de Artillería II, el Grupo Logístico II, la Bandera del Cuartel General de la BRILEG y la Bandera de Zapadores II.



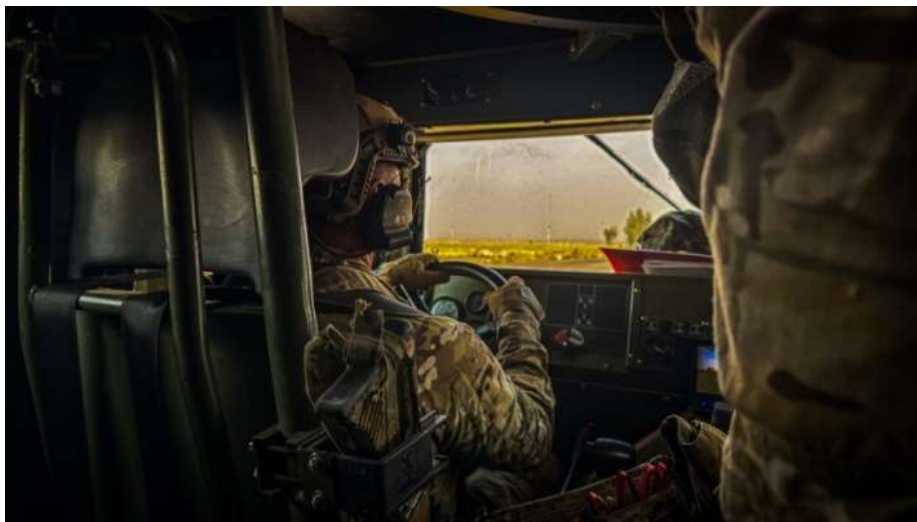
***Fotografía BRILEG***

## **ESPAÑA SUSPENDE LA PRESENCIA MILITAR EN IRAK**

Como resultado de la guerra de Irán, y el deterioro de la seguridad en la zona, el contingente militar español destinado en Irak desplegado en dos misiones, una bajo el mandato de la OTAN denominado **NATO Mission-Irak (NMI)**, y otra en una **Coalición Internacional contra el Estado Islámico “Inherent Resolve”**, fueron evacuados en el mes de marzo. El contingente estaba compuesto por 600 militares, de los cuales 240 son españoles. Los militares desplegados en Irak formaban parte de la Coalición Internacional contra el yihadismo, y la misión de la OTAN en Irak NMI tiene por objeto ayudar a fortalecer las fuerzas de seguridad iraquíes.

A mediados del mes citado falleció un militar francés provocando la inseguridad en la zona tras el aumento de la violencia por avances del yihadismo. Tres aviones militares de transporte español, se dirigieron a la zona a fin de evacuar a todo el contingente internacional aliado. El primer contingente español evacuado y destinado en Bagdad, en la base de Erbil (Irak) formado por 180 militares, fueron trasladados a la base de Incirlik (Turquia). La evacuación ha sido muy complicada, ya que se tuvo que abortar en varias ocasiones el despegue de los aviones con el contingente español y esperar a que anoheciera para dar más garantías de la salida aérea de las aeronaves, según palabras de la ministra Margarita Robles.

La Misión de la OTAN en Irak (NMI) es una misión de asesoramiento y desarrollo de capacidades no bélicas que ayuda a Irak a construir unas fuerzas armadas e instituciones de seguridad más sostenibles, transparentes, inclusivas y eficaces, para que los iraquíes puedan estabilizar mejor su país, combatir el terrorismo y prevenir el resurgimiento del ISIS/ Daesh. La misión se puso en marcha en la Cumbre de la OTAN en Bruselas en julio de 2018, a petición del gobierno de Irak, y se estableció en octubre de 2018.



*Imagen EMAD*



## SECCIÓN LEGISLACIÓN

### REPRESENTACIÓN INSTITUCIONAL EN LAS FFAA

La presencia de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional obedece a las sedes en las que se encuentran ubicadas. La forma de representar institucionalmente a las Fuerzas Armadas, queda regulada por el *Real Decreto 913/2002, de 6 de septiembre, sobre representación institucional de las Fuerzas Armadas*.

Anteriormente a esta norma, la representación militar se solía hacer de forma individual por cada Ejército.

Jerárquicamente, tenemos que citar a **SM el Rey** como Mando supremo de las FFAA, el cual ostenta la máxima representación institucional. Seguidamente y por orden de importancia, sigue el **Presidente del Gobierno**, como máximo responsable de la dirección de la política de defensa, ostentando la representación institucional de las FFAA. En tercer lugar, se encuentra la **Ministra de Defensa**, como máxima responsable de la elaboración, determinación y ejecución de la política militar, ostenta la representación institucional de las Fuerzas Armadas.

El RD sigue regulando, la representación institucional, y cita al **Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD)**, como miembro más antiguo de las Fuerzas Armadas, ostentará la representación institucional de las mismas y puede delegar ésta en otros mandos militares.



Continúan de forma jerárquica, los **Jefes de Estado Mayor del Ejército de Tierra (JEME)**, la **Armada (AJEMA)** y el **Ejército del Aire y del Espacio (JEMA)**, como miembros más antiguos de sus respectivos Ejércitos, ostentarán la representación institucional de los mismos pudiendo delegar su representación en otros mandos militares de su mismo Ejército, incluidos aquellos destinados como Delegados o Subdelegados de Defensa.



La representación institucional territorial de las FFAA será ostentada según el ámbito territorial que se determina, a través de los siguientes Jefes de unidades, sin que esta función, meramente representativa, suponga la asunción de facultades disciplinarias ni de otra índole:

\* **El General Jefe de la Fuerza Logística Operativa**, con sede en A Coruña, en el territorio abarcado por las provincias de A Coruña, Álava, Asturias, Ávila, Burgos, Cantabria, Guipúzcoa, León, Lugo, Ourense, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid, Vizcaya y Zamora.



\* **El Inspector general del Ejército de Tierra** con sede en Barcelona, en el territorio abarcado por las provincias de Barcelona, Girona, Huesca, La Rioja, Lleida, Navarra, Tarragona, Teruel y Zaragoza.



\* **El Almirante de Acción Marítima**, con sede en Cartagena, en el territorio abarcado por la Región de Murcia.



\* **El General Jefe del Mando Aéreo General**, con sede en Madrid, en el territorio abarcado por las provincias de Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Madrid y Toledo.



\* El **Almirante de la Flota**, con sede en Rota, en el territorio abarcado por las provincias de Almería, Cádiz, Granada, Huelva y Málaga.



\* El **General Jefe de la Fuerza de Maniobra**, con sede en Valencia, en el territorio abarcado por las provincias de Alicante, Castellón y Valencia.



\* El **General Jefe de la Fuerza Terrestre**, con sede en Sevilla, en el territorio abarcado por las provincias de Badajoz, Cáceres, Córdoba, Jaén y Sevilla.



\* El **General Jefe del Mando de Canarias del Ejército de Tierra**, con sede en Santa Cruz de Tenerife, en el territorio abarcado por las provincias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.



Los Jefes de las unidades citadas en el apartado anterior podrán delegar el ejercicio de la representación institucional de las Fuerzas Armadas que ostentan en otras autoridades militares, le estén o no directamente subordinadas y pertenezcan o no a su mismo Ejército, entre los que se incluirán a los Delegados y Subdelegados de Defensa.

# HIMNOS



## OFRENDA AL MARINO / CANTINERA

**OFRENDA AL MARINO.** La "Ofrenda del marino" de la que es autor Sáez de Adana (autor de Ganando Barlovento) se reza en el ofertorio de la Misa durante las solemnidades de la Armada. Posiblemente empezó a cantarse en la guerra civil española del 1936-39.

**“La Sangre triunfadora del Calvario**

**nos reintegró a Ti Señor.**

**Acepta la Ofrenda que en Altar santo**

**te eleva nuestro amor.**

**Bendícenos Señor, bendice a España**

**danos hambre de Gloria y sed de Amor**

**dales vientos propicios a nuestras naves**

**sirviendo a España velan por Vos, Señor, Señor.”**

**CANTINERA.** La canción "Cantineras" es una famosa marcha popular del repertorio militar de la Armada española. Al tratarse de una composición tradicional y anónima, el autor específico de su letra y melodía no está registrado. A nivel histórico, el término "cantinera" hace referencia a las mujeres que acompañaban a las tropas para servir bebidas y avituallamiento, incluso en tiempos de guerra.

**Hoy aquí en tierra**

**mañana en la mar**

**listos a zarpar.**

**En paz o en guerra  
en calma o en tormenta  
hay que navegar.**

**Echa cantinera  
vino para todos  
quién sabe si cualquiera  
de los que aquí estamos  
nunca volverá.**

**El ancla zarpó  
avante las dos  
rumbo hacia alta mar.**

**Dime serviola  
si aún en el muelle  
a mi novia ves llorar.**

**Déjala que llore  
que me importa su llanto  
si a pocas singladuras  
cuando atraquemos  
otra encontrarás.**





## EFEMERIDES

### BATALLA DE NAYAF

La Brigada Plus Ultra II llevaba desplegada en Irak desde el 15 de diciembre del 2003. Formada por 1.300 militares españoles y 1.100 centroamericanos de El Salvador, Honduras y República Dominicana, operaba desde la Base Al-Andalus, en la población de Nayaf. El 4 de abril de 2004 un convoy de la Brigada fue atacado por las milicias del Ejército de Al-Mahdi. El contingente repelió eficazmente el ataque, causando numerosas bajas al enemigo. Los combates se prolongaron en los días posteriores, cuando las milicias intentaron asaltar la Base Al-Andalus. En esta acción, que sería recordada como la Batalla de Nayaf, recibieron la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, el coronel Asarta, el alférez Guisado y el sargento Vergara.



***Sgt. Daniel T. West, salvadoreño del Batallón Cuscatlán, integrado en la Brigada Plus Ultra II, que combatieron eficazmente junto a sus camaradas españoles en la Batalla de Nayaf***

### DEFENSA DE SAN LUIS

De todas las contribuciones de las armas españolas a la Independencia de los Estados Unidos, cuyo 250 Aniversario conmemoramos este año, una de las más notables fue la defensa de la ciudad de San Luis (Missouri). La ciudad estaba defendida por 29 soldados regulares del regimiento Fijo de Luisiana y 281 de milicias, al mando de Fernando de Leyba, parapetados en varios puntos de la ciudad, entre ellos las ruinas del Fuerte San Carlos. Frente a ellos se situaron 750 soldados regulares ingleses, nativos y milicias. El 26 de mayo de 1780 se inicia el asalto que

es firmemente rechazado, causando numerosas bajas entre los asaltantes, con pocas bajas propias. Las fuerzas rechazadas emprendieron acciones de represalia contra la población civil circundante pero poco más pudieron hacer.



*Mural de la batalla en el Capitolio del Estado de Missouri*

## **NACE ISAAC PERAL Y CABALLERO, INVENTOR DEL SUBMARINO**

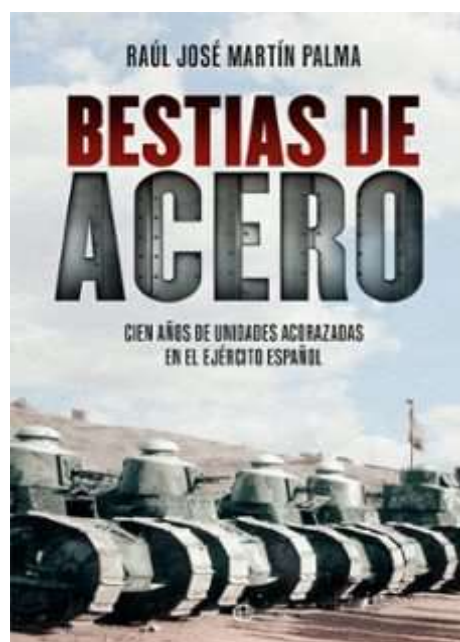
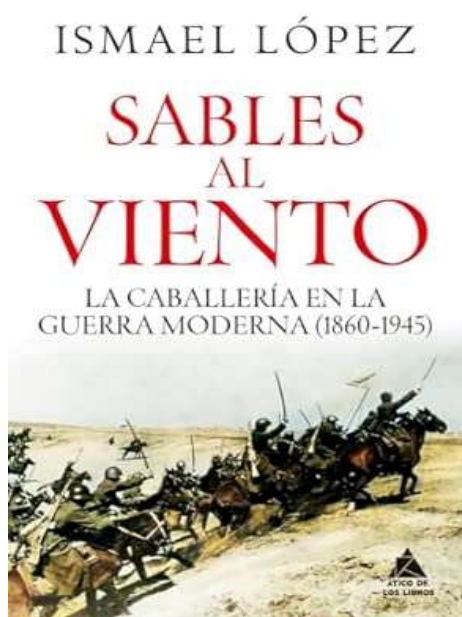
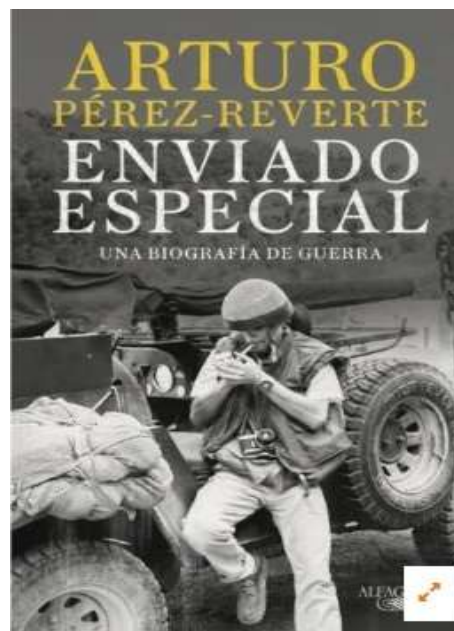
En una casa del callejón de Zorrilla (Cartagena) nace, el 1 de junio de 1851, Isaac Peral y Caballero. Ingresó en la Armada en 1865, prestando servicio en varios buques hasta que le fue asignado un puesto en Cádiz como profesor en la Escuela de Ampliación de Estudios de la Armada, momento en el que empieza a dar forma al proyecto de su submarino. El apoyo económico de la Reina Regente María Cristina le permite botar su invento en 1888 e iniciar unas exitosas pruebas de mar. Sin embargo, intereses políticos y comerciales dan al traste con el proyecto. Peral pide la baja en la Armada y crea varias empresas encargadas de llevar la electricidad a varios núcleos de población. Falleció en 1895 y sus restos reposan en el cementerio de Los Remedios de Cartagena.



*Retrato de Isaac Peral*

*Manuel Wsell de Guimbarda (1890)*

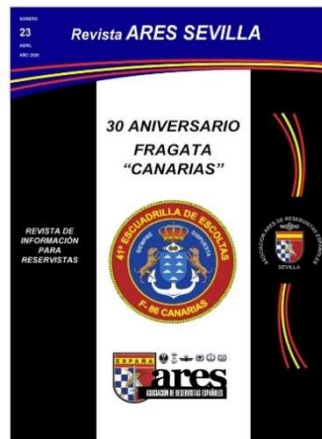
## PUBLICACIONES



# REVISTA ARES SEVILLA

DESCARGA GRATUITA

<https://ares-resvol.es/revista/>



## IMPRESIÓN BAJO DEMANDA

Para solicitar la impresión de una revista bajo demanda, se ha de solicitar al correo electrónico:

[delegacionsevilla.ares@gmail.com](mailto:delegacionsevilla.ares@gmail.com)

Enviar los siguientes datos:

- **Nombre y apellidos, teléfono de contacto, e-mail y dirección postal para el envío.**
- **Número de la revista y número de ejemplares.**

Recibirá un presupuesto detallado, del pedido propuesto y forma de pago. Una vez aceptado el presupuesto, se realizará el abono del mismo y se enviará al correo electrónico anterior el justificante del mismo.

Se enviará en breve plazo el pedido solicitado a la dirección postal propuesta. Envíos postales y mensajería a:

**Asociación ARES de Reservistas Españoles**

**Delegación en Sevilla**

**Avda. Kansas City, 94 3ª planta**

**41007 SEVILLA**



## NORMAS PARA COLABORACIONES

Los artículos deben ser inéditos y en temas relacionados con el ámbito militar, en general, y de la Reserva Voluntaria, en particular. El texto en Word debe estar presentado en formato electrónico con fuente tipográfica Arial 9 puntos a doble espacio. El título deberá ir en mayúsculas, en Arial 10 y debajo el nombre, apellidos y profesión. En el caso de los militares, si el autor es Reservista Voluntario o en situación de Retirado, Reserva o segunda Reserva se hará constar de forma literal. Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañados de pie o título, preferiblemente en formato JPG, citándose la procedencia si no son del propio autor y habiendo realizado los trámites precisos para que se autorice su publicación, ya que el Boletín no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Asimismo, se debe de citar la bibliografía consultada si procede. Al final del artículo, se incluirá una breve referencia bibliográfica del autor (máximo tres líneas), número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico.

Dirección de envío: [delegacionsevilla.ares@gmail.com](mailto:delegacionsevilla.ares@gmail.com)



### ASOCIACIÓN ARES DE RESERVISTAS ESPAÑOLES

Delegación de Sevilla

[delegacionsevilla.ares@gmail.com](mailto:delegacionsevilla.ares@gmail.com)



**¡¡SIEMPRE DISPUESTOS!!**

## CL ANIVERSARIO DE LA LLEGADA A SEVILLA DEL REGIMIENTO DE INFANTERÍA “SORIA” 9

El sábado 11 de abril tuvo lugar en el Conservatorio Superior de Música “Manuel Castillo”, antiguo cuartel del Carmen, un acto cívico-militar por el que se descubrió una placa conmemorativa, por parte del Regimiento y de la Hermandad de Veteranos, del CL Aniversario de la llegada del Regimiento de Infantería Soria Nº 9 a Sevilla”. El acto fue amenizado por la Unidad de Música del Cuartel General de la Fuerza Terrestre con la interpretación de diversas piezas musicales. Al acto asistió el coronel Jefe del Regimiento de Infantería nº 9 con base en Lanzarote, acompañado del suboficial mayor de la unidad.

**CL ANIVERSARIO DE LA LLEGADA DEL RI "SORIA" 9 A SEVILLA**

El Regimiento de Infantería "Soria" 9 y su Hermandad de Veteranos, descubrirán una placa conmemorativa, que quedará como recuerdo de esta efeméride.

**Lugar:** Conservatorio Superior de Música "Manuel Castillo" (Antiguo Convento y Cuartel del Carmen), C/Baños, 48 - Sevilla.

**Fecha:** Sábado, 11 de Abril de 2026.

**Hora:** A las 12:00 horas

Participa la Unidad de Música del Cuartel General de la Fuerza Terrestre, que interpretará algunas piezas musicales.





*La Hermandad de Veteranos, acompañados por miembros de una recreación de época*

## **CONFERENCIA “LA ARMADA EN SEVILLA, UNA HISTORIA DE ACCIÓN MARÍTIMA”**

En el Salón de Grados de la Facultad de Ciencias, Económicas y Empresariales de Sevilla, tuvo lugar el 8 de abril, una conferencia denominada “*La Armada en Sevilla, una historia de acción marítima*”, cuyo ponente fue el Comandante Naval de Sevilla D. José Daniel González-Aller Lacalle, dentro del ciclo III Jornadas sobre la Actividad Portuaria en torno al Guadalquivir. El acto fue organizado por la Real Liga Naval de España, y el ponente fue presentado por D. Marcos Pacheco Morales-Padrón.



*Momento de la conferencia / ARES SEVILLA*

## II JORNADAS DE ASOCIACIONES EJÉRCITO DEL AIRE Y DEL ESPACIO, BASE AÉREA DE MÁLAGA, 9 y 10 ABRIL 2026



En la Base Aérea de Málaga tuvo lugar el 9 y 10 de abril del 2026 las **II JORNADAS DE ASOCIACIONES DEL EJÉRCITO DEL AIRE Y DEL ESPACIO** y a la que fue invitada participar la Delegación de Sevilla de la Asociación ARES de Reservistas Españoles. Asistieron un total de 19 asociaciones vinculadas al Ejército del Aire y del Espacio de todo el país, con sus respectivos representantes.

Las Jornadas comenzaron con una disertación del **coronel Jefe de la Base Aérea de Málaga, D. Javier Velasco Humanes**, dando la bienvenida a los asistentes y continuando sobre la historia de la Base Aérea. El segundo ponente fue a cargo del **teniente general D. Fernando Torres San José, general Jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire y del Espacio**, que trató sobre “Los Retos del Siglo XXI”.

El **teniente coronel D. Ignacio María Dávila Torres, jefe de la Sección de Protocolo y Comunicación del Gabinete del JEMA**, expuso una disertación sobre “Ayer volamos, hoy contamos: La nueva misión del EA”. Continuó el **teniente Juan Manuel Espárraga** (retirado), responsable logístico de las Jornadas, que trató sobre la evolución de las Asociaciones en el año 2025.

El capitán (RV) Francisco Javier Hidalgo del Valle, trató de los 100 Años del Plus Ultra, narrando la gesta del vuelo del hidroavión que atravesó el Atlántico en 1926. El ingeniero D. Francisco Javier Guerrero Díaz, expuso un trabajo sobre las relaciones entre Asociaciones y el Ejército del Aire y del Espacio.

Por último, el **teniente general (retirado) D. Enrique Jesús Biosca Vázquez** disertó sobre “Los aspectos legales de las Asociaciones”.

El día 10 tuvo lugar el tradicional izado de Bandera, con la presencia de los asistentes y los ponentes a las Jornadas.

Cada una de las asociaciones expuso sus actividades habituales y su relación con el Ejército del Aire y del Espacio.

Los temas tratados fueron variados, incidiéndose sobre los aspectos legales de las Asociaciones, la creación de un convenio de vinculación entre UCO's del Ejército de Aire y del Espacio y Asociación (actualmente en estudio), así como la futura creación de una Federación de Asociaciones donde existan convenios de colaboración y vinculación con UCO's.



### ***Intervención de Antonio Ruiz en representación de ARES***

Las asociaciones que estuvieron presentes fueron:

- Veteranos del Ejército del Aire y del Espacio, “Gurripatos de Málaga”
- Asociación Ala 11 de Morón “Los Gallos de Morón”
- Asociación de Veteranos del Ala 11 de Manises.
- Asociación de Veteranos del Ala 37 de la Base Aérea de Villanubla
- Asociación de Veteranos del Ejército del Aire y del Espacio de Cantabria.
- Asociación Amigos del Museo del Aire
- Asociación Amigos de Tablada “Los Pichones”
- Asociación Amigos de la Base Aérea de Armilla “Los Volantones”
- Asociación de Veteranos Paracaidistas del Ejército del Aire y del Espacio
- Veteranos ACAR BOBADILLA
- Asociación de Veteranos del Ala 35 Base Aérea de Getafe
- Asociación de Veteranos Zapadores Paracaidistas.
- Asociación de Veteranos de Canarias del Ejército del Aire y del Espacio
- Hermandad de Veteranos de Cuatro Vientos y Transmisiones
- Asociación de Veteranos del Ejército del Aire y del Espacio de Constantina “Bolero”
- Asociación de Veteranos Paracaidistas del EADA
- Asociación ARES de Reservistas Españoles (Delegación de Sevilla)
- Unión Nacional de Milicias Universitarias
- Asociación de Guardias Civiles Auxiliares.





**Representación ARES: Antonio Ruiz y Enrique Rodríguez**

## **CAMPUS INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD Y LA DEFENSA**

Tras 16 años de vida, CISDE mantiene su compromiso de mejorar la seguridad colectiva mediante la difusión de la cultura de la defensa y la capacitación de miembros de las Fuerzas Armadas, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y otros colectivos profesionales.

Por ello CISDE ofrece el 8% de descuento a los asociados de ARES en toda la oferta formativa. Desde la especialización profesional, hasta un programa master universitario. Más información, y formulario de contacto (descuento no acumulable a otras ofertas), en:

<https://cisde.es/oferta-academica/cursos-de-seguridad-y-defensa/proximos-cursos>



## INFORMACIÓN PARA AFILIARSE A ARES

Si desea afiliarse a **ARES** puede encontrar información en la web [www.ares-resvol.es](http://www.ares-resvol.es), en la pestaña de **HAZTE SOCIO**. Siga los pasos que se indican y recibirá por correo el carnet de asociado. Póngase, a continuación, en contacto con nuestra Delegación de Sevilla al correo [delegacionsevilla.ares@gmail.com](mailto:delegacionsevilla.ares@gmail.com).



# Revista **ARES SEVILLA**

REVISTA DE  
INFORMACIÓN  
PARA  
RESERVISTAS

