



**El enemigo invisible:
drones y el fin del
desembarco tradicional**

**Papel de la FIM en la
capacidad de control y
denegación del mar**

**Banderas, guiones y
banderines de la Infantería
de Marina española**

**Segundo Díaz de Herrera.
Vocación y servicio en la
Infantería de Marina**





BIM 45 - Agosto 2026.

Foto portada: Jorge Borjas. Commander,
U. S. 2nd Fleet (despliegue atlántico, ejercicio
FLEETEX)

Foto contraportada: CBO. IM. Antonio Picón
Sánchez (equipo PAO FIMAR R-III)



Dirección:

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

Director:

Cor. IM. D. Roberto Marmol Díaz

Equipo de redacción:

Cte. IM. D. Rafael Bolaños Collantes

Cte. IM. D. Fernando J. Herraiz Gracia

Cte. IM. D. Jesús Campelo Gaínza

Sub. Mayor D. Francisco Baena García

Sgto. 1.º (R) IM. D. Pedro Ferro Sánchez

Cbo. Mayor IM. D. Antonio Ortiz Martínez

Cbo. 1.º IM. Raúl Arribas Pérez

Maquetación:

T.N. (RV) D. Emilio Arroyo Hurtado

Dirección postal:

Cuartel General de la Fuerza
de Infantería de Marina

OCHIM-Secretaría

Avda. de la Armada S/N

11100 San Fernando (Cádiz)

Tlf: 956 599 089 / 956 545 554

RPV: 823 9089 / 823 5554

Fax: 956 599 363

E-mail: boletin_im@fn.mde.es

NIPO 083-15-157-0 (edición en línea)

ISSN 2444-7994 (edición en línea)

NIPO 083-15-156-5 (impresión bajo demanda)

ISSN 2444-7560 (impresión bajo demanda)

Depósito legal M 23204-2005

Imprenta del Servicio de Publicaciones del
Cuartel General de la Armada.

Dado que se ha eliminado la impresión de este Boletín, editándose en lo sucesivo únicamente en formato digital, se ruega su máxima difusión por medios telemáticos y que se facilite a todo el personal el acceso a los medios necesarios para su lectura. Este BIM, así como número anteriores pueden consultarse en:

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES
OFICIALES

CATÁLOGO DE PUBLICACIONES
DE DEFENSA

cpage.mpr.gob.es

publicaciones.defensa.gob.es



Esta publicación se distribuye bajo licencia CC BY-NC-ND 4.0 que permite compartir el material en cualquier medio o formato con la condición de reconocer adecuadamente la procedencia «Edita: Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica.» No se puede modificar. No se puede utilizar con fines comerciales.

EDITORIAL

Estimado lector:

Fieles a nuestro compromiso adquirido y como corresponde cada cuatro meses, sale a la luz un nuevo número del Boletín de Infantería de Marina (BIM), única publicación propia y exclusiva del Cuerpo de Infantería de Marina que, anclando su origen a finales del siglo XIX en el entonces llamado Boletín Oficial de la Infantería de Marina, sigue constituyendo un medio de divulgación para los trabajos de investigación y análisis que realizan tanto los propios infantes de marina, como otros colaboradores y entusiastas del Cuerpo. A día de hoy, ya son 408 los autores que han volcado sus trabajos en las páginas de esta revista, de manera totalmente altruista. Permítame alentarle a convertirse en sujeto activo y colaborar en futuras ediciones de nuestro boletín.

Este ejemplar comienza con un estudio eminentemente didáctico donde se explican cuáles son y cómo se diferencian las banderas, guiones y banderines de las unidades del Cuerpo. De gran interés para conocer cómo nuestra historia y tradiciones fluyen a través de dichos elementos vexilológicos.

En el apartado «Opinión» se analizan ciertos temas de gran actualidad hoy en día desde el punto de vista anfibio, tales como la necesidad de integrar nuevas tecnologías para el control del mar con el fin de neutralizar las amenazas A2/AD, una documentada investigación sobre la incursión anfibia de EE.UU. en Caracas y una crítica muy personal de su autor sobre la estrategia norteamericana establecida en Ormuz, comparándola con el desembarco británico de Galípoli.

En la sección «Interés», se incluyen artículos de temas variados como el modelo de vehículo por el que ha apostado la Infantería de Marina turca, la explicación del programa de adiestramiento físico que ha comenzado a ejecutarse en el Tercio de Armada, una original disertación acerca de cómo el uso de drones ha acabado con el desembarco tradicional y el razonamiento de cómo la Infantería de Marina aplica en Rumanía las lecciones aprendidas en otras operaciones anteriores.

Por último, se añaden dos artículos históricos de gran interés. Uno sobre cómo se llevó a cabo el desembarco de vehículos blindados durante la operación anfibia en Alhucemas y otro, con la reseña biográfica de otro de nuestros héroes, Segundo Díaz de Herrera, quien murió al frente de sus hombres en el asalto a la ciudad fortificada de Cantavieja durante la Tercera Guerra Carlista, hace ahora 150 años.

También se incluyen en este número las secciones habituales como la recomendación sobre libros y películas, nuestro particular pasatiempo sobre la historia del Cuerpo y una recopilación de imágenes del regreso de la misión en Haití hace 20 años.

Esperamos que este nuevo BIM vuelva a ser de su agrado. Muchas gracias.

Coronel (IM) D. Roberto Mármol Díaz
Director del Boletín de Infantería de Marina



El Boletín de Infantería de Marina es una publicación profesional militar de la Armada y tiene como finalidad facilitar el intercambio de ideas sobre temas militares y contribuir a la Cultura de Defensa. Los trabajos publicados representan, únicamente, la opinión personal de los autores sin que el BIM, ni ningún organismo oficial, compartan necesariamente los artículos o criterios expuestos. Todas las fotografías pertenecen a la Oficina de Conservación Histórica de la Infantería de Marina (OCHIM).

Acervo cultural

BANDERAS, GUIONES Y BANDERINES DE LA INFANTERÍA DE MARINA ESPAÑOLA	04
---	-----------

Opinión

PAPEL DE LA FIM EN LA CAPACIDAD DE CONTROL Y DENEGACIÓN DEL MAR	14
EL ASALTO A CARACAS: ANÁLISIS DEL COMPONENTE ANFIBIO	22
EL ESTRECHO DE ORMUZ Y LAS LECCIONES DEL PASADO	32

Interés

MARINE ASSAULT VEHICLE ZAHA: LA NUEVA APUESTA ANFIBIA TURCA	36
ADIENTRAMIENTO FÍSICO DE COMBATE EN EL TERCIO DE ARMADA	50
EL ENEMIGO INVISIBLE: DRONES Y EL FIN DEL DESEMBARCO TRADICIONAL	56
LOGÍSTICA CON ACENTO ANFIBIO EN EL FLANCO ESTE EUROPEO	64

Historia

DESEMBARCO DE VEHÍCULOS BLINDADOS ESPAÑOLES EN ALHUCEMAS EN 1925	70
SEGUNDO DÍAZ DE HERRERA. VOCACIÓN Y SERVICIO EN LA INFANTERÍA DE MARINA	78

Extra

FE DE ERRORES	88
----------------------	-----------

Secciones fijas

IMÁGENES PARA EL RECUERDO	92
¿CONOCES?	96
LIBROS RECOMENDADOS	98
PELÍCULAS RECOMENDADAS	100
NORMAS DE COLABORACIÓN	104

El Boletín de Infantería de Marina es la publicación profesional militar específica del Cuerpo de Infantería de Marina, siendo heredero del Boletín Oficial de Infantería de Marina que se publicaba en el siglo XIX. Tiene como finalidad facilitar el intercambio de ideas sobre temas militares y contribuir a la actualización de conocimientos y a la cultura de defensa. Está abierta a cuantas personas sientan inquietud por los temas militares, y más específicamente por los de carácter naval y anfibio.



«Hasta hace menos de dos siglos, estas enseñas siempre ocuparon un lugar preferente en la batalla, con una importante función táctica»

BANDERAS, GUIONES Y BANDERINES DE LA INFANTERÍA DE MARINA ESPAÑOLA

Comandante (IM)
Jesús Campelo Gaínza

A lo largo de la historia del Cuerpo de Infantería de Marina han existido diferentes tipos de vexilos¹, cada uno con diferentes configuraciones y usos. Estos varían desde banderas nacionales, estandartes, banderas coronelas y batallonas, hasta los más actuales guiones y banderines.

¹ «Insignia militar de tela» (*vexillum*) según el escritor romano Cicerón, siendo la vexilología la ciencia que estudia las banderas, pendones y estandartes.

Introducción

Desde la más remota antigüedad, en los campos de batalla se utilizaron diferentes símbolos visibles que representaran a las unidades implicadas. Estos comenzaron siendo figuras metálicas, aunque luego pasaron a ser de tela, con distintas formas y colores. Hasta hace menos de dos siglos, estas enseñas siempre ocuparon un lugar preferente en la batalla, con una importante función táctica. La más antigua que se conoce de una unidad de Infantería de Marina es la del *Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles*, que se fundó en Cartagena el 27 de febrero de 1566 y que es considerado el «alma máter» del Cuerpo porque incluyó a las *Compañías Viejas del Mar del Nápoles*, heredando por tanto la antigüedad de éstas del año 1537. Su bandera fue un paño de color azur con la Cruz de San Andrés en gules¹, más su escudo familiar compuesto por tres espadillas de plata puestas en palo. El otro Tercio de Armada de más importancia fue el de Lope de Figueroa, llamado *Tercio de la Armada del Mar Océano*, también fundado en Cartagena el mismo día. Su bandera estaba formada por siete fajas, cuatro en sinople y tres de oro, con el aspa de Borgoña en gules.



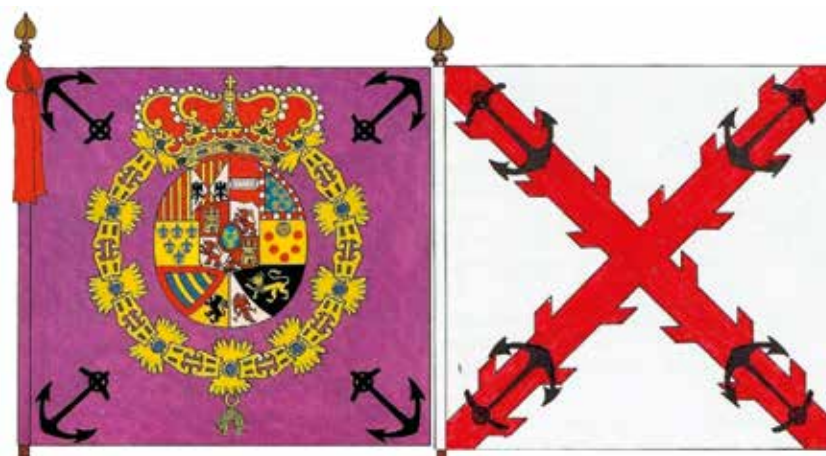
Banderas de los Tercios de Armada de Pedro Padilla y Lope de Figueroa (composición hecha por el autor con dibujos de J.L. Álvarez de la Hermosa)



batallones quedaron establecidas en tres: «*las de los capitanes comandantes de cada batallón, moradas con las armas del rey y a las cuatro esquinas cuatro anclas y las demás blancas con la cruz de Borgoña y a las cuatro esquinas las*

el aspa de Borgoña las «Batallonas o sencillas».

Banderas del Cuerpo de Batallones (dibujos de Jose L. Calvo para la revista «Banderas»)



Banderas del Cuerpo de Batallones (dibujos de Jose L. Calvo para la revista «Banderas»)

Las banderas Coronelas y Batallonas

Cuando se fundó el Cuerpo de Batallones de Marina en el año 1717, tal y como determinaba el artículo 41º de las «Instrucciones de don José Patiño para la formación y establecimiento de los batallones de Marina», las banderas de esos



Banderas del Cuerpo de Batallones (dibujos de Jose L. Calvo para la revista «Banderas»)

anclas», siendo la bandera morada con el escudo real la llamada «Coronela o principal» y las blancas con

Tras el estallido de la Guerra de la Independencia, adoptarían el color blanco las banderas de las

¹ Como estaba ordenado por ser el símbolo del Imperio español. Revista «Banderas» núm. 4 de la Sociedad Española de Vexilología, octubre de 1981.

unidades de Infantería de Marina que participaron en la campaña integrada en unidades del Ejército, las cuales tuvieron que rehacerse en este color tras la Real Orden de 28 de noviembre de 1808.

Bandera de Infantería de Marina en la Guerra de la Independencia (dibujo del libro «Banderas de España» de José L. Calvo y Luis Grávalos)

La bandera roja y amarilla

La actual bandera nacional, como ya es conocido, fue establecida por el rey Carlos III el día 28 de mayo de 1785, como «Bandera de la Marina de guerra» con la intención de evitar equivocaciones en la mar con los barcos de otras naciones, ya que todos usaban enseñas de paño blanco. La justificación de propia mano del rey fue la siguiente: «he resuelto que en adelante usen mis buques de guerra una bandera dividida a lo largo en tres listas, de las cuales la alta y la baja sean encarnadas y del ancho cada una de la cuarta parte del total, y la de en medio amarilla, colocándose en ésta el escudo de mis Reales Armas».

Años más tarde, mediante el Real Decreto del 13 de octubre de 1843, la reina Isabel II amplió el uso de la bandera roja y amarilla a toda la Nación española y sus diferentes unidades militares. El artículo 1º de ese Real Decreto decía *«Las banderas y estandartes de todos los Cuerpos e Institutos que componen el Ejército, la Armada y la Milicia nacional serán iguales en colores a la bandera de guerra española y colocados por el mismo orden que lo están en ella»*. En el artículo 3º se especificaba cuál sería su configuración para las enseñas militares, que es igual que la actual: *«Alrededor del escudo de armas Reales, que estará colocado en el centro de dichas banderas y estandartes, habrá una leyenda que expresará el arma, número y batallón del regimiento»*.

Esto pudo deberse a que, durante la Primera Guerra Carlista, ambos bandos usaron la bandera blanca con el aspa de Borgoña porque todos se consideraban igual de españoles y herederos de las mismas tradiciones. Al terminar el conflicto, se quiso romper con todo lo que recordara las ideas tradicionalistas. Por eso se adoptó la bandera roja y amarilla, que ya incluso había sido utilizada por fuerzas de la Milicia Nacional durante la Guerra de la Independencia. De esta manera, esta bandera, con un diseño similar a la actual, constituyó desde

ese momento un símbolo liberal y progresista.

En el caso del Cuerpo de Infantería de Marina, en este mismo Real Decreto se autorizó en su artículo 2º el uso de las corbatas moradas en sus banderas como distintivo de Cuerpo de Casa Real, con el siguiente texto: *«los Cuerpos que por privilegio u otra circunstancia llevan hoy el pendón morado de Castilla, usarán en las nuevas banderas unas corbatas del mismo color morado y del ancho de las de San Fernando»*.

Las banderas moradas

En el año 1857, por el Real Decreto de 6 de mayo, el ministro de Marina Lersundi reorganizó la Infantería de Marina en cinco batallones, siendo conocida desde entonces como Real Cuerpo de Infantería de Marina, por su vinculación como Cuerpo de Casa Real. Igualmente, en ese año se volvió a recuperar oficialmente el color morado para las banderas del Cuerpo, las cuales debían ser «rojigualdas» desde catorce años antes, si bien no hay constancia documental ni gráfica de que las unidades del Cuerpo llegaron nunca a llevar ésto a cabo.

Su diseño se definió en el Estado General de la Armada con la siguiente frase: *«Las banderas de este Cuerpo son moradas con el escudo entero de las Armas Reales en medio, y cuatro anclas, una en cada extremo. En ellas se arropan dos de los caracteres propios más queridos y defendidos por el Cuerpo: su derecho a ser reconocido como Real Cuerpo de Infantería de Marina y el ser considerado como Tropa de Casa Real»*. Estas banderas llevaban las inscripciones en negro de la unidad a la que pertenecían, y las tradicionales anclas negras en las esquinas.



Banderas seleccionadas por Carlos III para sus buques de guerra y mercantes (Museo Naval)



Bandera Morada del Cuerpo (Museo Naval)



Jura de bandera en Larache (archivo de la OCHIM)



Entrega de la bandera tricolor en San Fernando (archivo del TEAR)

En el Museo Naval de Madrid, en otros museos periféricos, o incluso

en algunas unidades del Cuerpo actuales, se conservan varias de

éstas. De todas ellas, una de las más valiosas por su historia podría ser la que el capitán de Infantería de Marina Pujales Salcedo mantuvo enrollada en su cuerpo para protegerla del enemigo mientras estuvo prisionero en Filipinas, desde junio a octubre de 1898.²

Estas fueron las banderas de los batallones y regimientos que juraban los nuevos miembros del Cuerpo en el momento de su incorporación a filas durante el resto del siglo XIX y las tres primeras décadas del siglo XX, como se puede apreciar en varias imágenes de la época.

La bandera tricolor

En el año 1931, tras el Decreto de 27 de abril, publicado en la Gaceta de Madrid del día siguiente, se produjo el cambio de la bandera nacional, adoptándose como única la bandera tricolor de la República, descrita de esta manera en su artículo 2º: «formada por tres bandas horizontales de igual ancho. Siendo roja la superior, amarilla la central y morada oscura la inferior. En el centro de la banda amarilla figurará el escudo de España, adoptándose por tal el que figura en el reverso de las monedas de cinco pesetas acuñadas por el Gobierno provisional en 1869 y 1870. En las banderas y estandartes de los Cuerpos se pondrá una inscripción que corresponderá a la unidad, regimiento o batallón a que pertenezca, el Arma o Cuerpo, el nombre, si lo tuviera, y el número».

En el artículo 5º de este Decreto se indicaba que «Las banderas y estandartes de los Cuerpos de Infantería de Marina y Escuela Naval serán sustituidas por banderas análogas a las descritas para los Cuerpos del Ejército».

² Esta bandera, declarada inservible por estar en bastante mal estado de conservación por motivos obvios, pasó al Museo Naval para su custodia.



Y por último, en el artículo 6º, que «Las Autoridades departamentales y Escuadra dispondrán que sucesivamente sean depositadas en el Museo Naval las banderas de guerra regaladas a los buques y estandartes que hasta ahora ostentaban los regimientos de Infantería de Marina y Escuela Naval».

Para cumplir este Decreto, durante en el año 1932 en actos abiertos al público, se entregaron las nuevas banderas tricolor a las unidades de Infantería de Marina de San Fernando, Ferrol y Cartagena. Estas banderas tricolor fueron las que tenían en el mes de julio de 1936 los Grupos de fuerzas de Infantería de Marina de las Bases Navales Principales³.

Las dos banderas del Cuerpo durante la Guerra Civil

Como es conocido, las unidades militares que se sublevaron esos días del mes de julio de 1936⁴, continuaron usando la bandera tricolor



Bandera del batallón de Baleares (Museo Naval de Cartagena)

³ Unidades del Cuerpo que habían sustituido a los anteriores regimientos tras la reforma de la Marina que había efectuado la Segunda República.

⁴ Por parte de la Infantería de Marina las correspondientes a San Fernando y Ferrol.



Reproducción de la Bandera del 1er Batallón de la 151ª Brigada Mixta (José Cros del Teso, Sala Histórica de la AGRUMAD)

con el escudo republicano durante los primeros compases de la Guerra Civil, hasta que el día 29 de agosto de 1936 la Junta de Defensa de Burgos firmó el Decreto en el que se recuperaban las banderas «rojigualdas» en el territorio controlado por los nacionales.

Desde ese momento, debido seguramente a la escasez de recursos, la solución que se encontró fue sustituir la banda inferior morada de las banderas por otra nueva de color rojo. Así hoy en día se pueden encontrar curiosas enseñas con esa configuración, con los colores

se utilizaría como mínimo hasta febrero de 1938, que fue cuando se adoptó el escudo del águila de San Juan, o hasta septiembre de ese mismo año, que fue cuando se creó el Regimiento de Baleares, cuya bandera está en el Museo Naval de Madrid.

Por supuesto, en el bando republicano se continuaron utilizando las banderas tricolores, ya con las inscripciones de las nuevas unidades que se crearon durante el conflicto. Del Cuerpo serían la del Regimiento Naval nº 1 fundado en Cartagena en los primeros días de la guerra, o las de las Brigadas Mixtas 56ª, 94ª, 95ª y 151ª, formadas a lo largo de la guerra con personal de Infantería de Marina.

Las Banderas Nacionales

Finalizada la Guerra Civil, estas banderas «rojigualdas» fueron reguladas por la Orden Ministerial de 29 de mayo de 1940, otorgándole el derecho del uso de la Enseña Nacional a cada una de las unidades de Infantería de Marina existentes en ese momento, que eran el 1er, 2º y 3º regimientos, los regimientos de las Bases Navales de Baleares y Canarias, y el Batallón del Ministerio de Madrid.

rojo y amarillo, pero con escudo republicano. Lo mismo ocurrió con las unidades que se fueron creando ya iniciada la guerra, como fue el caso del Batallón de Infantería de Marina de la Base Naval de Baleares, organizado en febrero de 1937. Ésta



Bandera del 3er Regimiento de Infantería de Marina (Sala Histórica del TERLEV)



Desfile a la funerala del Batallón del Ministerio (Archivo de la OCHIM)

Esta Orden Ministerial fue modificada por otra de 1946, en la que, a las unidades de Infantería de Marina, que ya se llamaban Tercios, se les mantenía el honor de disponer de bandera, debiendo modificar dicha descripción en sus banderas.

...En las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, publicadas en el Boletín Oficial del Estado núm. 11 de 12 de enero de 1979, se indicaba en su artículo 18º que «La Institución Militar es la encargada de la custodia, honores y defensa de la Bandera, como símbolo de la Patria y de su unidad».



Bandera actual del Tercio del Sur

A las unidades a pie les corresponde la enseña nacional en modalidad «bandera», de 1,4 m de largo por 1,2 m de ancho; para las unidades montadas son en modalidad «estandarte», de forma cuadrada de 576 mm y para los buques de guerra son las denominadas «banderas de combate», de 1,5 m de largo por 1 m de ancho. Todas con la inscripción de la unidad o buque a la que pertenece en letras negras, sin abreviaturas.

Poco después, para cumplir lo dispuesto en el Real Decreto 2964/81 de 11 de diciembre de 1981, que señalaba la incorporación del actual escudo nacional, se ordenó a que todas las banderas fueran siendo sustituidas a medida que la situación económica de cada unidad lo hiciera posible.

Actualmente, las unidades del Cuerpo de Infantería de Marina que poseen la Enseña Nacional, todas en modalidad «bandera», son las siguientes, ordenadas por la fecha de entrega de la actual: Tercio de Levante (1982), Tercio del Sur (1984), Brigada «Tercio de Armada» (2004)⁵, Tercio del Norte (2007), Escuela «General Albacete y Fuster» (2013), Fuerza de Guerra Naval Especial (2022) y Agrupación de Madrid (2023). Además, el 20 de junio de 2025 la ministra de Defensa mostró su conformidad con la concesión de la bandera a la Fuerza de Infantería de Marina (FIM), quedando todavía pendiente su confección y entrega.

Los Guiones y banderines

La diferencia principal entre un guión y un banderín radica en su tamaño y en la unidad militar que

⁵ Que sustituyó a la Enseña Nacional en modalidad «estandarte» del Tercio de Armada, entregado en el año 1972.



Anverso y reverso del guión del Tercio de Armada



Anverso y reverso del guión de la Fuerza de Guerra Naval Especial

representa, siendo los guiones para las unidades con mando de general, coronel o teniente coronel y los banderines para las unidades con mando de capitán. En el caso concreto de la FIM, tienen guión los Cuarteles Generales, la Fuerza de Guerra Naval Especial, los Tercios, la Agrupación de Madrid, la Unidad de Seguridad de Canarias y los Batallones, Grupos y Servicios del Tercio de Armada. Los banderines los tienen las compañías, las baterías y los estoles.

En estos guiones y banderines de las unidades de la FIM se han mantenido los símbolos y colores más destacados en las enseñas a lo largo de la historia de la Infantería de Marina, tales como la cruz de San Andrés o aspa de Borgoña en color rojo; el paño blanco, tradicionalmente asociado al poder monárquico tanto para la casa de Austria como para la de Borbón; y el paño morado, empleado como distintivo de las tropas de Casa Real. Están reflejados en la Norma Permanente 01/2024 del COMGEIM, de 18 de abril, sobre los emblemas, escudos de armas, guiones, banderines y corbatas de las unidades de la FIM.

Los guiones adoptan la forma de enseña cuadra de forma rectangular de 900 mm de vaina por 1000 mm de vuelo. El anverso es de color morado, con el escudo bordado de la unidad correspondiente, con su denominación completa, sin abreviaturas ni siglas, rodeando el escudo en color dorado o negro según el fondo. El reverso es de color blanco con el aspa de Borgoña en rojo y en sus esquinas anclas negras, con el arganeo hacia el interior.

Como distinción especial, los guiones de las unidades de la FIM con mando de oficial general alteran los colores del paño e incorporan el escudo de armas del monarca reinante en el reverso sobre morado con anclas negras, en lugar del aspa de Borgoña.

Los banderines tienen una forma similar, pero de menor tamaño al ser de 450 mm de vaina por 500 mm de vuelo.

En el anverso llevan el escudo de la unidad a la que pertenecen y la denominación en letras con las mismas características que las de los guiones.

En el reverso también llevan el aspa de Borgoña en rojo sobre fondo blanco con anclas negras en las esquinas. Los banderines de las unidades pertenecientes a una misma unidad superior se diferenciarán entre sí por el color del anverso, siguiendo lo dispuesto en la Real Orden de 30 de septiembre de 1882, que dice «*que los colores de los banderines de cada compañía son encarnado la primera, amarillo la segunda, blanco la tercera y verde, la cuarta*».

Aun así, debido a que en los Batallones y Grupos del TEAR la denominación ya es diferente, según la IPTEAR 1501 de 2 de octubre de 2020, se entienden por primera compañía a la 5ª, 9ª, Comunicaciones, 1ª batería, Zapadores y OMP; por segunda a la 6ª, 10ª, Inteligencia, 2ª batería, Apoyo General y Aprovisionamiento; por tercera a la 7ª, 11ª, Reconocimiento, 3ª batería, Vehículos anfibios de asalto y Mantenimiento; y por cuarta a la 8ª, 12ª, Contracarro, batería CCAF, Embarcaciones y Transporte. Además, está autorizado el color morado para la de Sanidad, el negro para la batería de Misiles antiaéreos ligeros y el azul para las compañías de PLM y servicios. La compañía de Cuartel General y la de Dotación usan el color azul como las de PLM.

En la FUPRO, según la Norma Permanente núm. 01/2025 de 25 de abril de 2025 de GEPROAR, los anversos de los banderines de las unidades tipo compañía de la Fuerza de Protección de la Armada (FUPRO) es la siguiente: rojo para las compañías de Seguridad, blanco el de la Policía Naval, amarillo el de las Unidades de música, azul para las compañías de PLM y servicios y verde el de la Unidad de seguridad de la Base Naval de Rota.

Por su parte, los estoles de la FGNE mantienen los colores de sus banderines tradicionales, siendo el negro el del 1º, rojo el del 2º, azul el del 3º, morado el del 4º, verde el del 5º, amarillo el del 6º, blanco el de la unidad de apoyo y gris el de la unidad de embarcaciones.



Anverso y reverso del banderín de la 1ª compañía del BDE-I



Anverso y reverso del banderín de la compañía de embarcaciones del GRUMA



Anverso y reverso del banderín de la compañía de seguridad de la AGRUMAD



Anverso y reverso del banderín de la compañía de Policía Naval del TERLEV



Anverso y reverso del banderín de la compañía PLM de la USCAN



Anverso y reverso del banderín de la Unidad de Música del TERNOR



Anverso y reverso del banderín de la Unidad de Seguridad de Rota del TERSUR



General de división Roldán Tudela (COMGEIM) entregando el Guión de la FGNE a su coronel



PAPEL DE LA FIM EN LA CAPACIDAD DE CONTROL Y DENEGACIÓN DEL MAR

Capitán (IM)

Raúl Martínez Rodas

Capitán (IM)

José María de Victoria

Fernández

Históricamente, el control de los mares ha sido el corcel sobre el que han cabalgado los grandes imperios: desde el Mare Nostrum romano, hasta el Imperio Británico, pasando por el Imperio Español.

El estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) definió el Control del Mar en su obra como: el dominio absoluto y continuo del mar, lo que permitía a una potencia marítima proyectar su influencia económica, diplomática y militar en el mundo

Más del 70% de la superficie del planeta la constituyen los océanos y mares; y por ellos fluye aproximadamente el 80% del transporte mundial de mercancías, según la Organización Marítima Internacional (OMI). Estos datos ponen de manifiesto la importancia actual del entorno marítimo, y la necesidad de poder influir en él para cualquier estado litoral.

El estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) definió el Control del Mar en su obra como: el dominio absoluto y continuo del mar, lo que permitía a una potencia marítima proyectar su influencia económica, diplomática y militar en el mundo. Para ello, se requería de una marina de guerra poderosa y una actitud ofensiva constante, en una búsqueda de la supremacía naval permanente.

Por su parte, el británico Julian Corbett argumenta que el control del mar no es un estado absoluto, sino una condición relativa que depende del contexto estratégico. Introduce la idea de Control Limitado del Mar, destacando que una flota puede influir en las acciones del adversario con su simple presencia. También resalta la importancia del control limitado del mar en apoyo, o en coordinación, con acciones terrestres.

La PDC-3.1 «Operaciones en el ámbito Marítimo» (octubre 2022), publicación conjunta del Estado Mayor de la Defensa (EMAD), establece el Control del Mar como una de las principales aportaciones de las Funciones Específicas Navales

(FEN) a la acción conjunta.

Para ello, define el Control del Mar como la capacidad de usar los espacios marítimos en beneficio propio, circunscrita a un período determinado y un área definida; como resultado de la aplicación del poder naval para permitir el uso del ámbito marítimo como espacio propio de maniobra.

De este modo se contribuye a la acción conjunta, asegurando la libertad de navegación y el comercio marítimo, y el despliegue y sostenimiento de fuerzas conjuntas durante operaciones militares.

El Control Negativo del Mar o Negación del Control del Mar (Sea

Denial) se puede ejercer mediante acciones que tengan por objeto negar la libertad de maniobra de la fuerza oponente en la mar; o negar la libertad de navegación a sus activos marítimos civiles.

En la actualidad, hay que resaltar la «estrategia» anti-acceso y negación de área (*Anti-acces/Area Denial, A2/AD*), como uno de los principales retos a los que enfrentarse para desarrollar el control efectivo del mar y la influencia litoral. Este concepto integra múltiples capacidades, que pueden abarcar instrumentos políticos y económicos y capacidades militares en todos los entornos; en un «sistema de sistemas» que las solapa y coordina. La proliferación de

Buque español navegando bajo pabellón OTAN durante el Despliegue Atlántico 26





Infografía misil NSM y fotografía de aplicación sistema NMSIS (U.S.M.C) en JLVT (abajo izquierda)

sistemas relativamente asequibles (por ejemplo, medios no tripulados y sistemas globales civiles), hace que potencias medias puedan desarrollar estrategias A2/AD «mixtas», alternando capacidades de un valor tecnológico medio-alto con formas de guerra asimétrica.

La dimensión marítima de España, su vinculación histórica a la mar, las áreas de interés nacional que se extienden desde el Mediterráneo al Golfo de Guinea y los compromisos con Organizaciones aliadas; hacen necesaria una Armada capaz de proyectar el Poder Naval en escenarios alejados de nuestras aguas territoriales y sobre el litoral en cualquier latitud.

Sin embargo, la Fuerza de Infantería de Marina (FIM) actual no contribuye de manera significativa a la capacidad de control y denegación del mar de la Armada.

El desarrollo de nuevas capacidades, revisión doctrinal e integración de la FIM en estos conceptos como el Espacio Anfíbio Ininterrumpido (E.A.I), supondría una aportación relevante a esta Función Específica Naval de la Armada.

La publicación conjunta PDC-3.1 distingue dos tipos de operaciones de Control del Mar: en aguas oceánicas, y en el litoral y sus accesos.

Las operaciones de Control del Mar en aguas oceánicas consisten asegurar la libertad de navegación (Freedom of Navigation-FoN) y proteger las Líneas de Comunicación Marítimas (Sea Line of Communication-SLOC) para asegurar el tránsito de las unidades valiosas o el tráfico marítimo comercial en alta mar.

Las operaciones de Control del Mar en el litoral y sus accesos tie-

nen por objeto garantizar el acceso al litoral de la Fuerza Conjunta (FC), como requisito previo al despliegue de fuerzas propias, enfrentándose a las capacidades del adversario de negación del mar, tanto marítimas como terrestres y aéreas (A2/AD).

La principal aportación actual de la FIM al Control del Mar en aguas oceánicas se limita a la capacidad de realizar Operaciones de Interdicción Marítima (Maritime Interdiction Operations, MIO) en todas sus modalidades, mediante unidades de la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE) y los Equipos Operativos de Seguridad (EOS) de la Fuerza de Protección (FUPRO).

En relación al Control del Mar en el litoral y sus accesos, la FIM puede aportar las capacidades de Reconocimiento Especial y Acción directa de la FGNE, y participar en la protección cercana de los buques



El desarrollo de nuevas capacidades, revisión doctrinal e integración de la FIM en estos conceptos como el Espacio Anfibio Ininterrumpido (E.A.I), supondría una aportación relevante a esta Función Específica Naval de la Armada

(Force Protection, FP) con los citados EOS de la FUPRO y el despliegue de Misiles Anti Aéreos Ligeros (MAAL) del Tercio de Armada (TEAR). En escenarios de Combate Litoral¹, el TEAR puede realizar Operaciones Anfibia limitadas en tiempo y entidad, con sus medios de proyección orgánicos¹ y con los vectores de la Flota (helicópteros y embarcaciones). Estas acciones estarían enfocadas a neutralizar capacidades A2/AD del adversario y permitir la FoN en el litoral y en puntos de paso obligados (Choke Points) para la Fuerza Naval.

Las principales limitaciones de la FIM en apoyo al Control del Mar están relacionadas con la capacidad de proyectar a tierra unidades de suficiente entidad, para operar de forma efectiva en la WEZ²; limitados medios obtención ISR³ (cámaras térmicas y Sistemas Aéreos Tripulados de forma Remota de escaso alcance y autonomía); y la carencia de medios de Apoyo de Fuegos de largo alcance y equipos de EW⁴.

1 Embarcaciones semirrígidas Zodiac MILPRO SRMN 600, con capacidad de transporte de 6/8 Infantes de Marina y una autonomía máxima de 40/45 Millas Náuticas.

2 Weapons Engagment Zone (WEZ): Espacio en el que cualquier unidad que opere dentro del mismo se encuentra al alcance de las capacidades enemigas (armamento y sensores).

3 Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento).

4 Electronic Warfare (EW): Guerra Electrónica.

En los diferentes proyectos en desarrollo de la Armada y la FIM con horizonte 2050, se contemplan muchas de estas capacidades, recuperando algunas perdidas como los Vehículos de Asalto Anfibio y modernizando y/o actualizando algunas como la artillería, sistemas de mando y control y medios de obtención.

La verdadera clave para apoyar el Control del Mar es la integración de las unidades de la FIM, como un elemento más de maniobra de la Fuerza Naval, aportando capacidades en tierra y en la mar;

La única aportación actual de la FIM a la Negación del Mar se limita a las capacidades de Acción Directa que pueda desarrollar la FGNE. La limitación de medios de obtención/detección (ISR) y ataque (artillería y EW) de las unidades de la FIM, hacen que el apoyo a este tipo de operaciones sea nimio.

En los proyectos futuros de la Armada 2050 se aumentan considerablemente las capacidades de la FIM y su posibilidad de aportación a la Negación del Mar. La adquisición del SILAM (Sistema Lanzador de Alta Movilidad) para el TEAR, permitirá la realización de fuegos precisos a largo alcance.

Esto, sumado a la modernización de las Baterías de Artillería, adquisición de munición merodeadora e implementación de los sistemas ISR y de Adquisición de Blancos mediante RPAS⁵; proporcionará la

5 Remotely Piloted Aircraft System, RPAS.

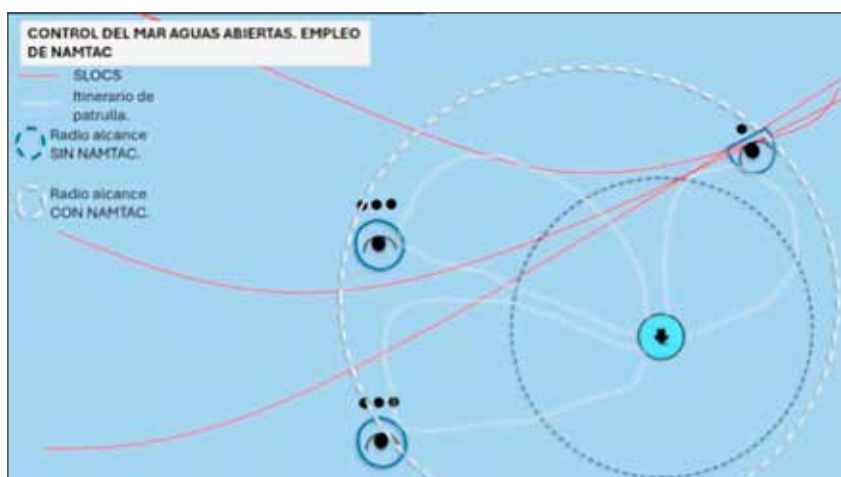
capacidad de realizar fuegos desde la costa con gran movilidad y capacidad de ocultación. Además, cabe la posibilidad de dotar a la FIM con los mismos misiles anti buque que portarán las Fragatas F-100 y F-110 (Naval Strike Missile, NSM), sobre plataforma terrestre VAMTAC al igual que el USMC (ver imagen).

Como resumen, las capacidades actuales de la FIM no se ajustan a las necesidades de la Fuerza Naval y posibles escenarios A2/AD, debido principalmente a la obsolescencia de algunos medios y más de una década de actuación en operaciones de estabilización o seguridad, con una menor exigencia.

Para lograr una aproximación a la resolución del problema planteado, se exponen a continuación conceptos doctrinales y variaciones orgánicas que están desarrollando unidades de Infantería de Marina de nuestro entorno:

- U.S.M.C. Los Marines Estadounidenses han optado por un regreso a sus raíces de integración en el medio naval, tras décadas de operaciones terrestres. Para ello han integrado sus capacidades en las Operaciones Navales; actuando en el combate litoral mediante *Stand In Forces*⁶, unidades ligeras, móviles y persistentes capaces de operar en entrono WEZ aprovechando su baja firma y alta

6 Stand In Forces (SIF): fuerza militar que opera dentro de la zona de alcance de armas de un adversario (WEZ), proporcionando capacidades de combate y disuasión en todas las fases del conflicto.



Empleo de NAMTAC y aplicación E.A.I. en aguas abiertas para control del mar

movilidad, en aplicación del concepto de empleo *EABO*⁷. Este concepto integra las unidades navales y de marines trabajando de forma única y sinérgica. Para afrontar el combate en el multidominio, se otorgan capacidades operacionales (sistemas HIMARS⁸, medios EW y ciberdefensa, etc) a unidades de entidad Grupo Táctico (GT) e inferiores.

- Royal Marine Commandos (R.M.C). Los RMC también han decidido cambiar conceptualmente y volver a sus raíces más próximas a las Operaciones Especiales. La Royal Navy ha desarrollado los *Littoral Response Groups*, con el objetivo de conformar el espacio de batalla mediante acciones especiales en el litoral y obtención de información para permitir posteriores

operaciones de desembarco ejecutadas por unidades distintas de los R.M.C. Destaca el despliegue continuado de unidades de este tipo en Zona de Interés Estratégico (empleo análogo a las SIF definidas anteriormente). Orgánicamente, este concepto ha implicado la reorganización de los R.M.C. en unidades tipo de menor entidad (unos 12 integrantes), dotadas de mayores capacidades para la neutralización de sistemas del adversario.

- China. Actualmente China es, posiblemente, la potencia que más ha desarrollado la estrategia A2/AD. En cuanto a sus unidades de Infantería de Marina, mantiene un enfoque tradicional, dotándolas de nuevos sistemas y capacidades; y aumentando su número de dos a siete Brigadas (ligeras y mecanizadas). Esto refleja la importancia que otorga a su Fuerza Anfibia y la explotación de la ventaja de operar bajo el paraguas de sus medios A2/AD.

Aunque la publicación conjunta PDC-3.1 distingue el Control del Mar y la Proyección del Poder Naval sobre tierra como FEN diferentes, estas están íntimamente ligadas.

Para proyectar el Poder Naval es necesario contar con el control del mar, y el control efectivo del mar puede necesitar de una proyección sobre tierra, sobre todo en el litoral y sus accesos.

La aplicación del concepto E.A.I. convierte al buque en combinación con los NAMTAC⁹ en un sistema de sistemas con la capacidad de realizar acciones de patrulla, denegación de área, vigilancia de una forma diferente y complementaria a la táctica naval actual. Así mismo los NAMTAC no solo actuarían de forma «ofensiva», también se les podría dar cometidos de defensa cercana de los buques, creando o patrullando los espacios muertos que pueda tener el buque.

Los conceptos anfibios actualmente en desarrollo en la Armada y la FIM, hacen hincapié en el aumento de la distancia buque-costa, debido a las estrategias A2/AD; y la necesidad de empleo de unidades anfibias separadas, ágiles e interconectadas (Operaciones Distribuidas); para poder actuar de manera efectiva en la WEZ y disputar el control del mar al adversario. Esta mayor distancia entre los buques y la costa refuerza la concepción del Espacio Anfibio Ininterrumpido, y supone un reto y una oportunidad para emplear la mar como espacio de maniobra.

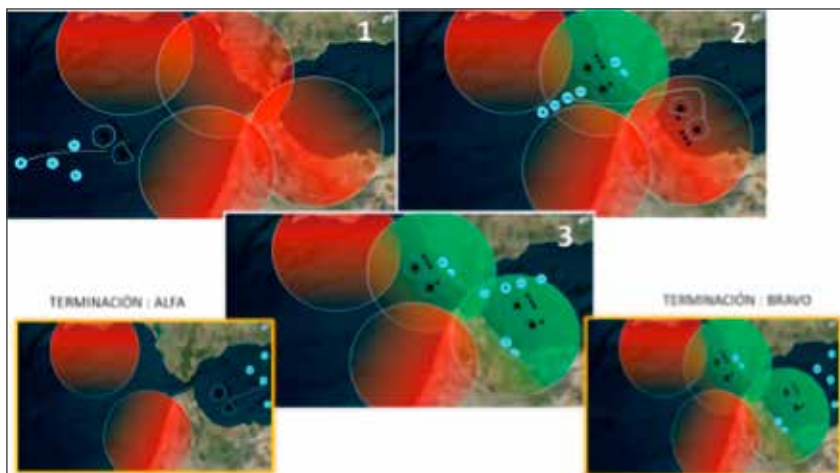
Los proyectos en desarrollo a medio y largo plazo de la Armada y la FIM contemplan la recuperación, actualización e implementación de muchas de las capacidades referidas en este artículo.

Esta visión de una Armada con suficiente potencia de combate, avanzada tecnológicamente, proyectable y eminentemente ofensiva; es una necesidad para poder afrontar los retos que el futuro pueda deparar a España.

7 Expeditionary Advance Base Operations (EABO): Concepto desarrollado por los USMC y la U.S. Navy para dar respuesta a las operaciones en entornos A2/AD. Basado en distribuir numerosas bases expedicionarias, muy pequeñas pero con gran capacidad de sistemas de armas y sensores a lo largo de numerosas islas o terreno en el litoral para obtener el control de esa área.

8 High Mobility Artillery Rocket System (HIMARS): Sistema de Cohetes de Artillería de Alta Movilidad, equivalente al SILAM nacional.

9 Nave de Alta Movilidad Táctica (NAMTAC)



Aplicación del E.A.I y la FIM en paso y control de Choke Point. Nótese dos tipos de finalización de la operación : A (retirada) B (Control de Choke Point gracias al empleo en tierra de la FIM)



SILAM, munición merodeadora y sistema NMSIS (US Navy) integrado en un vehículo del USMC

Con relación a la aportación de la FIM en el Control y Denegación del Mar, caben destacar las siguientes necesidades:

- **NAMTAC:** Elemento esencial para la aplicación del E.A.I y para poder potenciar a la fuerza naval en las operaciones de control y denegación del mar, principalmente en ambiente litoral y fluvial pero de manera más limitada en aguas abiertas.
- **Medios productores de fuego:** para incrementar la capacidad de Denegación del Mar de la Armada, la FIM puede aportar la posibilidad de ne-

gación desde tierra. Para ello es necesaria la capacidad de medios contra buque: la adquisición de sistemas NSM en configuración terrestre y ligera adaptada a vehículos VAMTAC y NAMTAC. El despliegue de unidades de la FIM en el litoral, multiplica las posibilidades de la Armada; no solo en escenarios alejados a su tránsito, sino también en Territorio Nacional reforzando una estrategia A2/AD propia. Otra adquisición de medios productores de fuego precisos será la adquisición de munición merodeadora de diversos calibres que permita lanzarla desde los NAMTAC o desde

tierra en apoyo al control del mar.

- **Guerra Electrónica:** El TEAR ha perdido, por obsolescencia, la capacidad de EW. Sería conveniente dotarlo de medios, no solo a nivel Brigada, sino también a nivel BRD e inferior. Esta capacidad, con carácter ofensivo, puede resultar decisiva para suprimir/neutralizar medios del sistema A2/AD.

El cambio en el paradigma estratégico mundial ha aumentado la probabilidad de que se desarrollen conflictos convencionales que podrían afectar a los intereses españoles y de nuestros aliados. La evolución de estrategias como el A2/AD, junto con una posible proliferación de elementos híbridos, hace necesario la recuperación, actualización e implementación de las capacidades de la Armada y la FIM.

España, debido a su situación geográfica, archipiélagos, peñones, territorios extra peninsulares y posición estratégica; debe disponer de una Armada moderna, tecnológicamente avanzada, adiestrada y de carácter ofensivo, capaz de enfrentar cualquier amenaza a su soberanía y/o intereses. La defensa autónoma requiere de una Fuerza Marítima capaz de proyectar el poder naval de forma rápida, precisa y contundente. Los compromisos internacionales e intereses compartidos, puede demandar actuar en cualquier parte del mundo, integrados con nuestros aliados y en escenarios disputados o denegados.

La plena integración de los componentes de la FIM y sus capacidades en el Control y Denegación del Mar, como unidades de maniobra, constituiría un elemento multiplicador para la Armada.

Otras Infanterías de Marina de nuestro entorno intentan abordar el mismo problema desde diferen-



Infantes de Marina españoles tras desembarcar de un MV-22B Osprey de la 2ª Ala Aérea del US Marines, durante el ejercicio FLEETEX en Camp Lejeune (CPL Channah Chilton)

tes enfoques, pero coinciden en la necesidad de unidades ligeras, rápidas, de baja firma y altas capacidades; para actuar en el entorno WEZ y en apoyo directo a la Fuerza Naval.

Aplicar el concepto Espacio Anfibio Ininterrumpido, complementaría la doctrina existente y permitiría a la FIM aportar un enfoque innovador y disruptivo, aplicable al Control y Denegación del Mar y al combate en entorno litoral disputado.

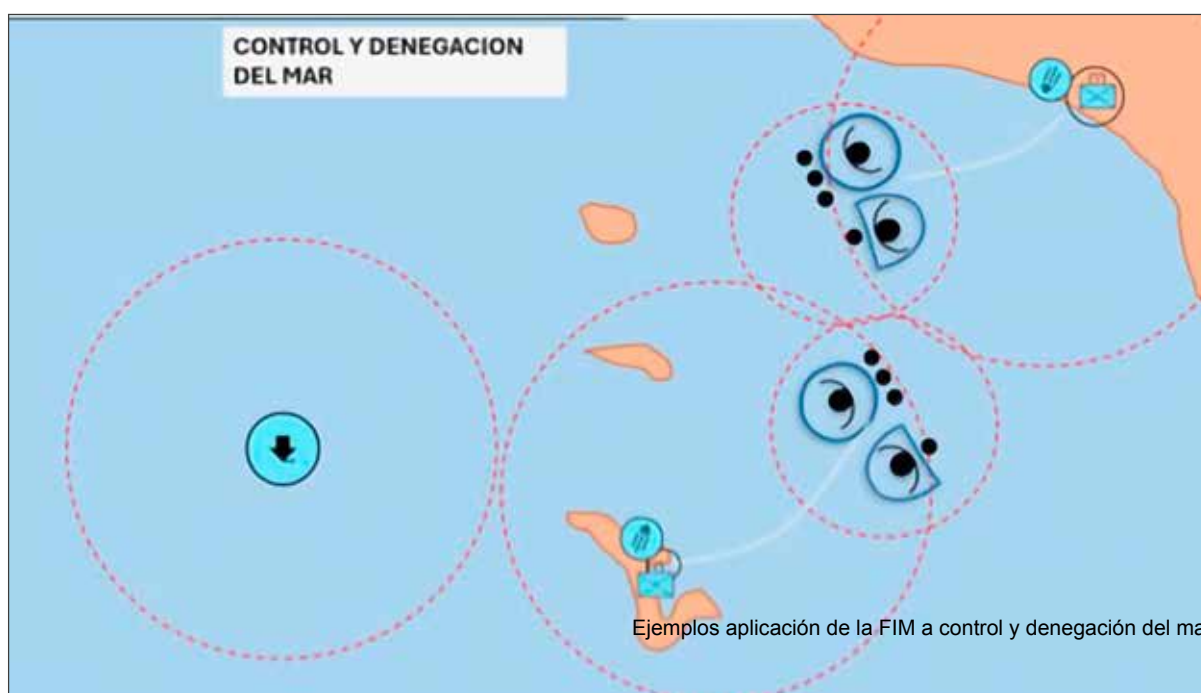
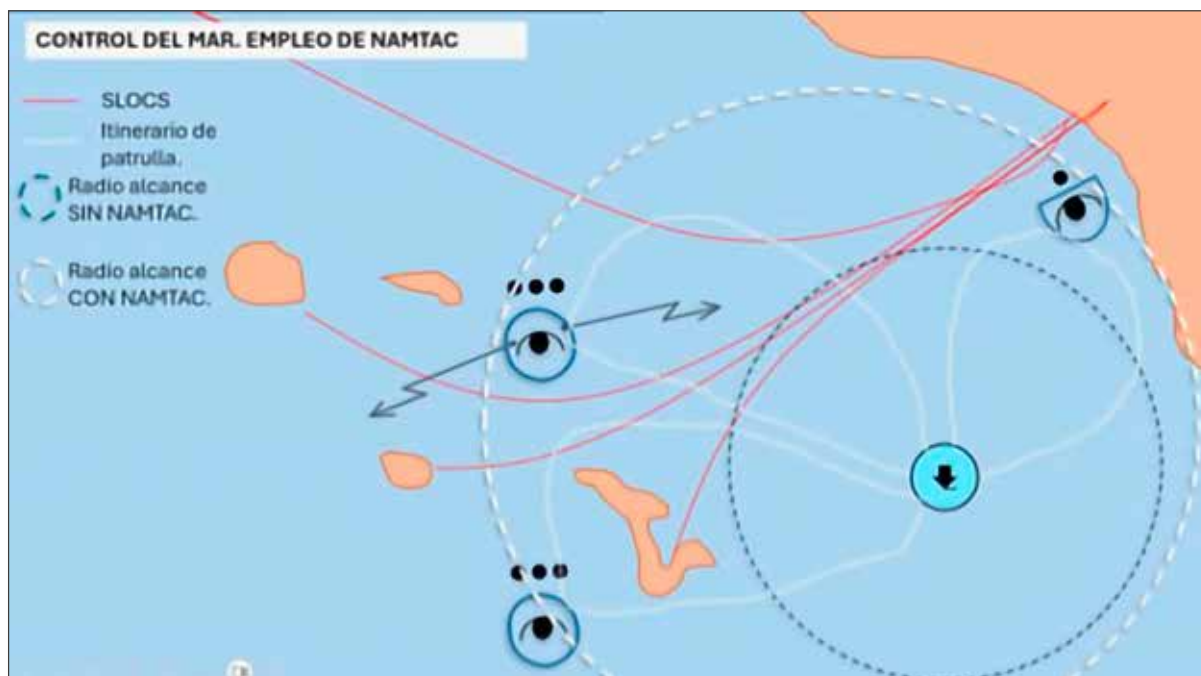
Los proyectos en desarrollo prevén una recuperación, refuerzo y modernización de las capacidades de la FIM, que permitirá un mayor apoyo al Control y Denegación del Mar. Si, además, se desarrollan los descritos NAMTAC y el concepto Espacio Anfibio Ininterrumpido, la aportación de la FIM incrementaría notablemente las capacidades de la Fuerza Naval. Operando desde los NAMTAC, todas las unidades cons-

tituyentes de la FIM ampliarían las posibilidades de actuación en sus roles específicos.

Las unidades de Infantería de Marina con el empleo de los NAMTAC, podrían de manera limitada realizar el control del mar desde la costa, permitiendo a los buques desplegar en zonas de aguas abiertas donde serán menos vulnerables a ataques desde costa.

La FIM puede convertirse en un activo clave en la Armada, contribuyendo a una Fuerza Naval moderna y contundente, capaz de desarrollar una defensa activa de la soberanía e intereses de España; proyectar el Poder Naval sobre el litoral de toda el área de interés nacional y participar en la defensa de los intereses comunes con nuestros aliados en cualquier parte del mundo.

Los proyectos en desarrollo prevén una recuperación, refuerzo y modernización de las capacidades de la FIM, que permitirá un mayor apoyo al Control y Denegación del Mar



Ejemplos aplicación de la FIM a control y denegación del mar



Puntos del asalto a Venezuela (infografía de RTVE. Pedro Jiménez. Fuente: CBS, NYT, Reuters)

EL ASALTO A CARACAS: ANÁLISIS DEL COMPONENTE ANFIBIO

Cap (IM)

Juan Romero Roquette

Cap (IM)

Jesús García Buendía

Para los Estados Unidos de América (USA o EE.UU.) el Caribe ha sido y será una zona clave para su seguridad nacional y el desarrollo de sus intereses, donde ha visto desarrollarse amenazas a su hegemonía por parte de fuerzas externas como China, Rusia e Irán apoyando a países como Venezuela y Cuba, ya sea económica, política o armamentísticamente. Además, han surgido, o se han aumentado, otras amenazas derivadas del narcotráfico, terrorismo e inmigración que afectan directamente a su seguridad y que han sido clave en la evolución de la política exterior e interior del país (Ellis, 2022).



Situación general y contexto: breve descripción del escenario en el Caribe, como zona de fricción en la seguridad hemisférica

Para los Estados Unidos de América (USA o EE.UU.) el Caribe ha sido y será una zona clave para su seguridad nacional y el desarrollo de sus intereses, donde ha visto desarrollarse amenazas a su hegemonía por parte de fuerzas externas como China, Rusia e Irán apoyando a países como Venezuela y Cuba, ya sea económica, política o armamentísticamente. Además, han surgido, o se han aumentado, otras amenazas derivadas del narcotráfico, terrorismo e inmigración que afectan directamente a su seguridad y que han sido clave en la evolución de la política exterior e interior del país (Ellis, 2022).

Las palabras textuales del Secretario de Estado de los USA, Marcos Rubio, en una entrevista de la NBC, donde se abordaba la cuestión venezolana, son clara muestra de la idiosincrasia del país ante situaciones en las que la hegemonía estadounidense se pueda ver en entredicho: *«Este es el Hemisferio Occidental. Aquí es donde vivimos, y no vamos a permitir que el Hemisferio Occidental sea una base de operaciones para adversarios, competidores y rivales de Estados Unidos»* (Rubio, 2026).

Con estas palabras, y las últimas intervenciones de los EE.UU., se puede observar cómo se ha vuelto a poner en práctica el Corolario Roosevelt, evolución de la doctrina Monroe, con el que los EE.UU. se reservan el derecho a intervenir en el hemisferio occidental (Office of the Historian, s.f.).

En este escenario, EE.UU. sitúa a Venezuela como el centro de gravedad de la amenaza en el Caribe, y consideraba a Nicolás Maduro como figura clave del narcoterrorismo, de la presencia china, iraní y rusa en el Caribe y de los flujos migratorios masivos.

Por todo ello, se planteó la Operación *«Absolute Resolve»* en enero de 2026, una operación anfibia enmarcada dentro de la campaña operacional *«Southern Spear»*, donde se pueden observar los factores que conforman y dan validez a las operaciones anfibias como una herramienta estratégica aún vigente. Son esos factores que definen las operaciones anfibias¹ los que permiten, con éxito, maniobrar desde la mar para alcanzar objetivos en el litoral superando los desafíos que presentan los entornos anti acceso y denegación de área (A2/AD), como ocurre en Caracas y su entorno cercano (NATO STANDARDIZATION OFFICE (NSO), 2017).

En estos términos, podemos plantear la siguiente cuestión: en un escenario A2/AD y defensa urbana integral, ¿siguen siendo las Operaciones Anfibias una herramienta resolutoria o es una maniobra avocada al fracaso estratégico?

La posible respuesta e hipóte-

«Este es el Hemisferio Occidental. Aquí es donde vivimos, y no vamos a permitir que el Hemisferio Occidental sea una base de operaciones para adversarios, competidores y rivales de Estados Unidos» (Rubio, 2026)

¹ como la constitución de una Fuerza Anfibia (FA) que disponga de capacidades de guerra electrónica, sistemas de targeting, aeronaves, apoyo conjunto, etc.

sis de esta investigación sería: *«El asalto anfibio de Caracas demuestra que las Operaciones Anfibias siguen siendo relevantes en entornos urbanos costeros, aumentando su efectividad al aplicar la integración multidominio (aéreo, terrestre, marítimo, ciber/EW, información)»*.

Breve análisis del entorno operativo (EO) y la amenaza

La Operación *«Absolute Resolve»* se llevó a cabo en un entorno operativo en el que predominaba uno de los sistemas A2/AD más densos y sofisticados de América Latina, según fuentes abiertas, sobre las bases de sistemas rusos y chinos, principalmente, integrados con las posibilidades que ofrecía la geografía litoral (Baker, 2026).

Las propias características físicas del entorno litoral y metropolitano de la ciudad de Caracas favorecen un entorno de negación de acceso a cualquier fuerza atacante debido a la muralla natural que materializa el macizo del Ávila (2700 m), otorgando una posición ventajosa al defensor con observación y campos de tiro sobre el litoral. En estos términos, se deduce que al atacante deberá operar desde una postura OTH (*Over the Horizon*).

Según fuentes abiertas, el sistema A2/AD venezolano se articulaba en un dispositivo estratificado con sistemas de diferentes alcances y capacidades:

- (Loyola, 2025) largo alcance: S-300VM (Antey-2500), con capacidades publicadas de interceptación del orden de 200 km;



- (Servaes, 2026) medio alcance: Buk-M2E, con alcance publicado de hasta 45 km, y S-125 Pechora-2M (familia SA-3) como capa complementaria;
- (Baker, 2026) corto alcance: Igla-S (MANPADS) con alcance publicado de 6 km y piezas AA ZU-23-2 con alcance efectivo publicado de 2,5 km;
- y (Radartutorial, 2026) sensores/radares: radares chinos JY-27A, hasta 500 km.

La prensa describe que el dispositivo defensivo venezolano se organizaba en torno a fuerzas regulares e irregulares bajo un mando centralizado con fuerte dependencia política, compuesto por personal de la Guardia de Honor Presidencial, el contingente Cubano de Avispas Negras², las Fuerzas Armadas y Milicias Bolivarianas, con capacidad de movilidad en carros de combate rusos T-72B1V, vehículos blindados anfibios rusos 8x8 BTR-80^a y artillería rusa MLRS de 122 mm sobre vehículo 6x6.

El componente anfibio y naval en la operación

El factor decisivo que conecta el caso con la hipótesis es la función de la FA. De la decisión de emplear una FA para crear el efecto político (captura de líder), se deduce que, cuando el objetivo es limitado y el entorno hostil, una FA aporta una combinación de capacidades que permite crear las condiciones para penetrar, golpear y salir de la AOA sin depender de infraestructuras terrestres seguras. La conclusión es que esa independencia es precisamente la relevancia de una unidad de esta naturaleza en litoral urbano disputado.

Las descripciones públicas de la operación señalan una fuerza conjunta estadounidense con componente anfibio, aeronaval y fuerzas de operaciones especiales (Idrees Ali, 2026):

A) Componente de C2: SOUTHCOM y JSOC.

B) Fuerzas terrestres y de Operaciones Especiales (SOF): Delta Force, SEAL Team 6, CIA.

C) Componente Naval (Fuerza Anfibia (FA): MAGTF+ SOF + CSG):

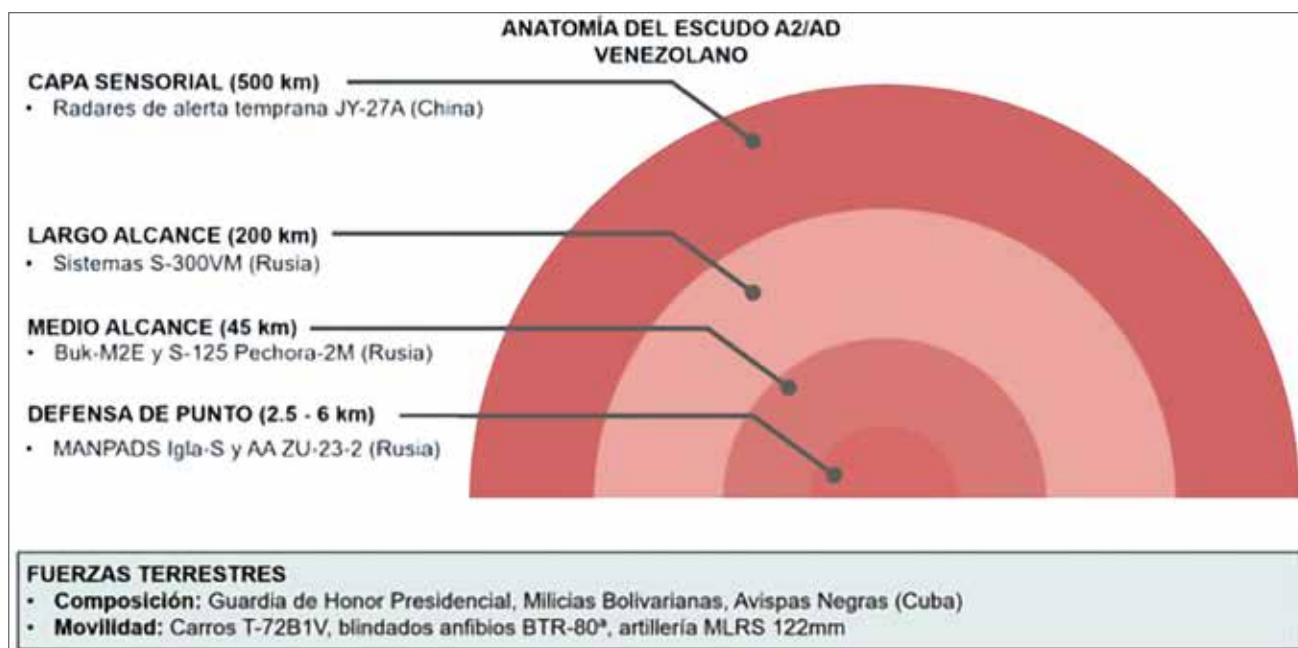
Amphibious Ready Group (ARG) compuesto por los buques USS Iwo Jima (LHD-7) y USS San Antonio (LPD-17).

22ª Unidad Expedicionaria de Marines (22nd MEU).

MV Ocean Trader (buque SOF del SOCCOM).

Carrier Strike Group (CSG) 12, liderado por el portaaviones USS CVN-78 Gerald Ford. (Commander, 2026)

D) Componente aéreo: 150 aeronaves de ala fija/rotatoria y aeronaves no tripuladas.



Anatomía del escudo A2AD venezolano. Gráfico de los autores

² Asesores y fuerzas especiales integradas en la seguridad de Miraflores y Fuerte Tiuna, residencia de Nicolás Maduro.

Fuerza	Categoría	Capacidad
Grupo de ataque de Portaaviones 12		
 Portaaviones 'Gerald Ford'	Portaaviones de propulsión nuclear	4.500-5.000 tripulantes, 75 aeronaves
 USS Winston Churchill	Destructor	380 tripulantes, 2 helicópteros
 USS Mahan	Destructor	158 tripulantes
 USS Bainbridge	Destructor	270 tripulantes, 2 helicópteros
Grupo anfibio Iwo Jima		
 USS Iwo Jima	Buque de asalto clase Wasp	3.000 tripulantes, 30 helicópteros, 6-8 aviones
 USS Fort Lauderdale	Transporte anfibio clase San Antonio	Hasta 800 tripulantes, hasta 4 helicópteros
 USS San Antonio	Transporte anfibio clase San Antonio	Hasta 800 tripulantes, hasta 4 helicópteros
22.ª Unidad Expedicionaria de Marines	Escuadrón de Helicópteros de Transporte Mediano 263 (Reforzado), Batallón de Logística de Combate 26 y Equipo de Desembarco del 3º Batallón, 6º Regimiento	2.200 personas
Otros buques desplegados		
 USS Gravelly	Destructor	312 tripulantes, 2 helicópteros
 USS Stockdale	Destructor	380 tripulantes, 2 helicópteros
 USS Lake Erie	Crucero lanzamisiles	329 tripulantes, 2 helicópteros
 USS Gettysburg	Crucero lanzamisiles	330 tripulantes, 2 helicópteros

Principales recursos del despliegue naval de EE.UU. en el mar del Caribe (Fuente: U.S. Naval Institute)

Función operacional de la Fuerza Anfibia en entorno urbano costero

Analíticamente, podría tener mayor relevancia considerar las capacidades que aportan estas unidades, siendo estas: plataformas de mando y control (C2) a flote, sanidad y sostenimiento orgánico, medios de inserción, protección de la fuerza y capacidad de extracción inmediata. La deducción es que el mar funciona como base logística y de mando y control, reduciendo vulnerabilidades en tierra y facilitando el control del ritmo, concluyendo que el componente anfibio del nivel táctico es útil cuando el fin político exige rapidez y huella mínima.

El propio carácter urbano del Objetivo de la FA, unido con las características del EO descritas, descartaba la realización de una operación anfibia con establecimiento de cabeza de playa (CPL). En su lugar, se planeó y ejecutó una operación *Ship to Objective Movement* (STOM), basada en el multidominio, que permitió alcanzar los objetivos operacionales, reduciendo la exposición de la fuerza y los daños colaterales.

Sea basing y postura OTH

El concepto de *Sea basing* refuerza este argumento. Alineado con la

doctrina aliada, la independencia de infraestructuras en tierra, se materializó en el empleo de los buques de la ARG, CSG y plataformas logísticas. Los buques actuaron como plataformas de C2, apoyo sanitario y sostenimiento, manteniendo una postura OTH que redujo la firma de la fuerza desde el comienzo de la operación, permitiendo mantener los buques fuera del alcance efectivo de los sistemas de defensa y detección adversarios. La deducción es que, en un raid urbano, mantener C2 a flote favorece discreción, seguridad y sostenimiento, pero exige plataformas adecuadas, enlaces redundantes y coordinación rigurosa. Se concluye que el componente anfibio no solo aporta la capacidad de transporte, sino una arquitectura de C2 robusta que garantiza precisión bajo fricción (Ríos, 2026). (NATO, 2017).

Convergencia de fuerzas regulares con fuerzas de operaciones especiales

La sinergia entre la FA y las SOF resultó esencial. Gracias a que la FA garantizó la capacidad de inserción, apoyo de fuegos y sostenimiento, las SOF materializaron la acción directa sobre los Objetivos de alto valor (del inglés, *High Value Target*, HVT). De ello se deduce que la combinación de ambas reduce la probabilidad de desgaste en un combate generalizado, al reservar a la fuerza convencional la función de habilitar, aislar y sostener, y a la fuerza especial la de penetrar, localizar y resolver sobre los objetivos decisivos. En consecuencia, un mando conjunto que asegure integración, interoperabilidad y adecuada relación de apoyo entre fuerzas regulares y especiales incrementa de forma sustancial la eficacia, la economía de medios y la coherencia estratégica de operaciones de esta magnitud. (NATO SOF NEWS, 2023).

La integración multidominio como clave del éxito

El mecanismo causal propuesto es cómo generar la ventana de oportunidad. El núcleo causal³ es que la integración multidominio abre la ventana de acceso sin necesidad de destruir el sistema completo. El factor es la necesidad de generar superioridad local y temporal en corredores concretos para insertar y

extraer en periodos cortos de tiempo, deduciéndose que es suficiente degradar capacidades críticas A2/AD (sensores, C2, defensas de sectores clave) el tiempo justo para habilitar la maniobra. La conclusión es que la intervención de la FA se vuelve relevante porque sincroniza todas las funciones de combate y efectos no cinéticos⁴ para producir un momento explotable, en lugar de buscar control prolongado del terreno (Mehta, 2026).

La doctrina aliada subraya que, para ganar y mantener acceso, el *Joint Force Commander* (JFC) puede emplear fuerzas para establecer superioridad marítima y aérea y, si es necesario, conformar una fuerza de apoyo constituida por fuerzas de respuesta a crisis y SOF que preparen el campo de batalla mediante operaciones de conformación. La deducción es que la entrada en escena de la FA no tiene lugar el Día D a la Hora H, sino que empieza en la fase de conformación. Por tanto, para entender el éxito de la operación «*Absolute Resolve*», debe comprenderse que la ventana se abre con



Imagen del vuelo de helicópteros de EE.UU. sobre Caracas (Europa Press)

operaciones previas, integradas y orientadas a neutralizar amenazas que, de otro modo, harían inviable las operaciones STOM/OTH. (Mehta, 2026).

Integración de Inteligencia e Información (Dominio de Información)

Meses antes de la incursión, la CIA infiltró equipos en Caracas que, mediante el seguimiento humano y el uso de drones furtivos RQ-170 Sentinel, analizaron el patrón de vida del objetivo. De este hecho se deduce que este esfuerzo es consistente con la importancia que da la doctrina aliada a la preparación del campo de batalla y, en particular, a la elaboración de un PLIINT⁵ y un PROB⁶ que permita proporcionar al mando un conocimiento profundo del EO y reducir la incertidumbre antes de la acción. Se infiere que la transparencia del campo de batalla⁷, lograda mediante la integración del dominio de información, es un requisito para la viabilidad de una OA en entornos urbanos saturados, validando su relevancia estratégica (Barnes, 2026)

3 Mecanismo causal central: conjunto mínimo de procesos y relaciones causa-efecto que explican cómo una acción o condición produce un resultado. (Beach, 2019).

4 Efectos no cinéticos: aquellos causados por acciones que no implican el uso directo de la fuerza física, sino el de herramientas informativas, psicológicas, diplomáticas, económicas y sociales para lograr objetivos. Se materializan con ciberataques, campañas psicológicas y acciones diplomáticas, entre otros. (EMAD, 2018).

5 PLIINT: Plan Inicial de Inteligencia.

6 PROB: Programa de Obtención

7 Transparencia del campo de batalla: capacidad de detectar y localizar todos los elementos presentes en el teatro de operaciones en un plazo de tiempo muy breve (Sánchez, 2024).



El buque anfibio de asalto USS Iwo Jima (imagen de archivo compartida por RTVE)

La ofensiva cibernética y el aislamiento del objetivo (Dominio Ciber/EW)

La operación se inició con una ofensiva cibernética que interrumpió el suministro eléctrico en amplios sectores de Caracas, sumiendo a la ciudad en la oscuridad justo antes del asalto de las SOF y del empleo de más de 150 aeronaves para neutralizar radares y defensas antiaéreas. Se deduce que esta acción es una operación de conformación destinada a degradar el C2 y que, al explotar la vulnerabilidad de la infraestructura electromagnética, la FA logró cegar al adversario, creando las condiciones idóneas para los vectores de inserción. Se concluye, entonces, que la integración ciber/EW aumenta la supervivencia de la fuerza, al impedir una respuesta coordinada, demostrando que las Operaciones Anfibias (OAS) multidominio pueden penetrar zonas densamente defendidas manteniendo la sorpresa hasta últimos instantes (Ríos, 2026).

Ejecución quirúrgica en Forte Tiuna (Dominio Terrestre)

Los operadores de la Delta Force (SOF) irrumpieron en la residencia de Maduro y, en un tiempo reportado entre 47 segundos y 5 minutos, neutralizaron la resistencia inmediata y pusieron al objetivo bajo custodia antes de refugiarse en un búnker blindado (Ríos, 2026). De aquí se puede deducir y refutar que la rapidez y fuerza aplicada en un solo punto decisivo son fundamentales en la guerra de maniobra, al centrar el esfuerzo en el descabezamiento del régimen, logrando el efecto estratégico con una huella física mínima en tierra. La conclusión es que el asalto a Caracas valida que las operaciones anfibias modernas, integradas con SOF, pueden alcanzar objetivos político-estratégicos decisivos, explotando la velocidad y el sigilo y reduciendo el riesgo de una escalada hacia un conflicto de combate generalizado. (Vázquez, 2026).

La operación se inició con una ofensiva cibernética que interrumpió el suministro eléctrico en amplios sectores de Caracas, sumiendo a la ciudad en la oscuridad justo antes del asalto de las SOF y del empleo de más de 150 aeronaves para neutralizar radares y defensas antiaéreas



Sincronización C2 - COP. Gráfico de los autores

Sincronización y mando multidominio

La operación fue supervisada en tiempo real desde Mar-a-Lago por el presidente de EE.UU. y el alto mando militar, empleando enlaces satelitales y vídeo de drones, coordinando la acción de agencias como la CIA, el FBI, la DEA y el JFC. Se deduce que un sistema C2 integrado y redundante es el requerimiento crítico que permite la sincronización de efectos en múltiples dominios. La capacidad de compartir una imagen operativa común (COP) entre los niveles estratégico y táctico aseguró que los riesgos fueran gestionados en tiempo real y que las oportunidades fueran explotadas inmediatamente. El éxito del asalto demuestra que la sincronización multidominio bajo un mando unificado aumenta exponencialmente la efectividad de las OAS, permitiendo que una fuerza logre efectos estratégicos globales (PD3-006. Mando y Control, 2024).

Impacto en la estabilidad regional

Según la prensa hispanoamericana, esta operación ha modificado la percepción de seguridad regional, alterado el equilibrio político interno venezolano y ha cuestionado la soberanía estatal al haberse ejecutado sin consenso del Consejo de Seguridad de la ONU. Además, muestra la voluntad de EE. UU de asegurar su entorno estratégico mediante el control de recursos clave y la reducción de la influencia rusa, china, iraní y cubana en el Caribe. De ello se infiere que la operación perseguía la reconfiguración política y geoestratégica del espacio regional, a costa de debilitar la legitimidad jurídica internacional de la intervención. En consecuencia, la operación ha ofrecido una ventaja estratégica inicial a EE.UU, pero incorpora deterioro de la legitimidad internacional y desestabilización geopolítica sostenida a medio y largo plazo. (Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2026).

La operación evidencia que la Fuerza Anfibia, empleada como instrumento expedicionario flexible y apoyada en la superioridad tecnológica, puede generar efectos estratégicos

Conclusiones

Tras la operación, de gran éxito para todos los niveles de la estructura estadounidense, se pueden extraer varias lecciones, de aplicación en las FAS modernas:

1. La densidad A2/AD y la defensa urbana integral no anulan la viabilidad de una operación anfibia, pero obligan a rediseñarla. En el caso de Caracas, la combinación de siste-



Nicolás Maduro escoltado por agentes de la DEA en Nueva York (Agencia EFE)

mas antiaéreos estratificados, sensores de largo alcance y geografía favorable al defensor descartó esquemas tradicionales de CPL, imponiendo una maniobra de acceso indirecto, rápida y selectiva.

2. La Fuerza Anfibia permitió el acceso al Área de Operaciones, garantizando libertad de maniobra, sostenimiento y capacidad de extracción, sin dependencia de infraestructuras terrestres vulnerables. Su preposicionamiento en el marco de *Southern Spear* fue decisivo para reducir tiempos de reacción y maximizar la sorpresa estratégica y táctica.

3. El empleo del concepto Sea Basing y una postura OTH permitió mitigar la amenaza A2/AD, reduciendo la firma de la fuerza, protegiendo los nodos C2 y otorgando al JFC la capacidad de regular el tempo de la operación en función de la degradación progresiva del sistema defensivo venezolano.

4. La convergencia entre fuerzas convencionales y fuerzas de operaciones especiales resultó crítica.

La FA proporcionó inserción, fuegos y sostenimiento, mientras que las SOF ejecutaron la acción directa sobre los HVT, alineando la maniobra táctica con el objetivo político y evitando una escalada hacia un combate urbano prolongado.

5. La integración multidominio fue el mecanismo causal que generó la ventana de oportunidad. La sincronización de fuegos aéreos y navales de precisión, EW, ciberoperaciones e ISR persistente permitió alcanzar una transparencia casi total del campo de batalla, degradar el C2 adversario y explotar temporalmente las vulnerabilidades del sistema A2/AD sin necesidad de su destrucción completa.

A la luz de los hallazgos expuestos, la hipótesis planteada queda plenamente validada. El asalto anfibio de Caracas demuestra que las OAS siguen siendo una herramienta resolutive en entornos urbanos costeros, incluso bajo condiciones A2/AD y defensa urbana integral, especialmente ejecutadas como operaciones de alta precisión, corta duración y mínima huella logística, y

que se integren eficazmente en un marco multidominio.

Lejos de constituir una maniobra obsoleta o condenada al fracaso, la operación evidencia que la Fuerza Anfibia, empleada como instrumento expedicionario flexible y apoyada en la superioridad tecnológica, puede generar efectos estratégicos, especialmente cuando el objetivo es la decapitación política y la alteración del equilibrio regional. En este sentido, Operación *Absolute Resolve* confirma que el valor de las operaciones anfibias contemporáneas no reside exclusivamente en la conquista territorial, sino en su capacidad para habilitar el acceso, imponer el ritmo, explotar la sorpresa y facilitar la acción decisiva, en coherencia con los objetivos políticos del nivel estratégico.



Bibliografía

Baker, S. (2026). Russian-made air defenses in Venezuela didn't shoot down a single US aircraft during the Maduro raid. Here's what that means. *Business Insider*.

Barnes, J. E. (2026). Inside "Operation Absolute Resolve", the US effort to capture Maduro. *The New York Times*.

Beach, D. (2019). *Process-Tracing Methods: Foundations and Guidelines*.

Commander, U. 2. (2026, marzo). *Official website of Carrier Strike Group (CSG) 12*. Retrieved from <https://www.c2f.usff.navy.mil/csg12>

Ellehuss, R., Haenlein, C., Hurel, L. M., Marks, D., & Scotland, J. (2026, enero 07). The wider implications of US action in Venezuela: RUSI experts React. *The Royal United Services Institute for Defence and Security Studies (RUSI)*.

Ellis, E. (2022). *The Caribbean in the Crossfire: Between Covid-19, Narcotics, China, and Russia's Invasion of Ukraine*. Washington DC: Center for Strategic and International Studies.

EMAD. (2018). *PDC-00. Glosario de terminología de uso conjunto*. Madrid.

Global Initiative Against Transnational Organized Crime. (2026, enero 06). After the capture: What are the implications of the US intervention in Venezuela for organized crime?

Idrees Ali, E. B. (2026). Mock house, CIA source and Special Forces: The US operation to capture Maduro. *Reuters*.

Loyola, E. d. (2025). Los S-300 de Venezuela serían el primer blanco si EE. UU. ataca. *El Confidencial Digital*.

Mehta, A. (2026). 150 aircraft, cyber effects and "overwhelming force:" How the Venezuela operation unfolded. *Breaking Defense*.

NATO. (2017). *ATP-08 Vol I Ed.D v.1. Doctrine for amphibious operations*.

NATO SOF NEWS. (2023, MAYO). *ALLIED SOF COMMAND*. Retrieved from https://www.nshq.nato.int/contents/article/sofad_conf_role_of_sof_and_collective_defence?utm_source=chatgpt.com

NATO STANDARDIZATION OFFICE (NSO). (2017). *ATP-08, Volume I (ED. D) (VER. 1) Doctrine for Amphibious Operations*.

Office of the Historian. (n.d.). *Office of the Historian*. Retrieved from <https://history.state.gov/milestones/1899-1913/roosevelt-and-monroe-doctrine>

PD3-006. Mando y Control. (2024).

Radartutorial. (2026).



Ríos, B. F. (2026). Así se ejecutó la Operación Resolución Absoluta que dio con la captura de Nicolás Maduro por Estados Unidos. *El Colombiano*.

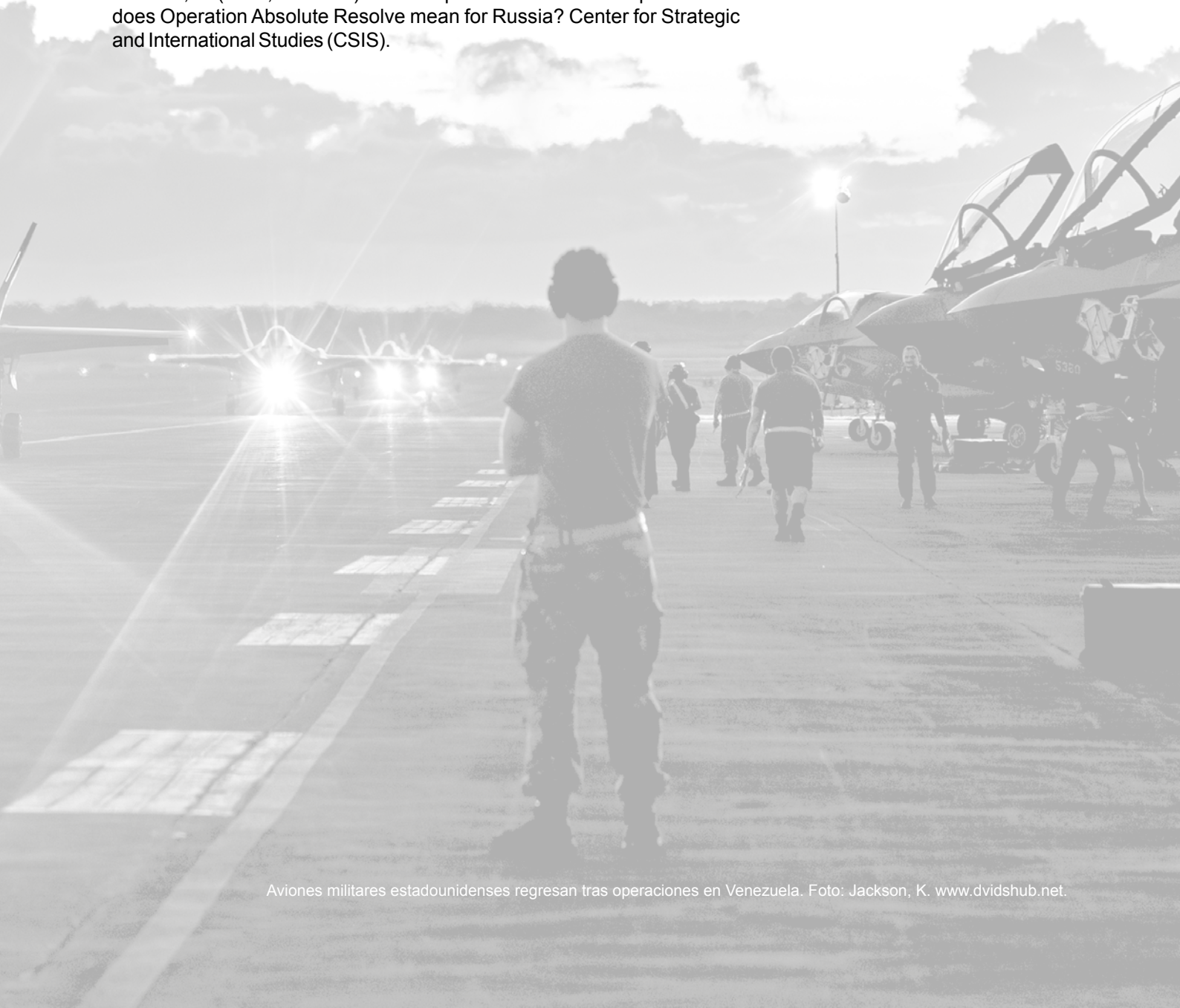
Rubio, M. (2026, enero 4). Meet the Press. (K. Welker, Interviewer)

Sánchez, C. J. (2024, febrero 16). *CESEDEN*. Retrieved from <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/rusia-ucrania-y-el-campo-de-batalla-%C2%ABtransparente%C2%BB>

Servaes, A. (2026). Venezuela despliega sistemas de misiles de defensa aérea BUK cerca de Caracas. *Galaxia Militar*.

Vázquez, N. (2026). LA MANIOBRA MILITAR QUE LLEVÓ A MADURO ANTE LOS TRIBUNALES. *Vértigo político*.

Ziemer, H. (2026, enero 20). The Geopolitics of Maduro's Capture: What does Operation Absolute Resolve mean for Russia? Center for Strategic and International Studies (CSIS).





El Estrecho de Ormuz, clave para el mercado energético mundial. (Google Maps)

EL ESTRECHO DE ORMUZ Y LAS LECCIONES DEL PASADO

Coronel (IM-Retirado)
Juan A. López Díaz

«Lo único que impide el tránsito por el Estrecho de Ormuz ahora mismo es que Irán está disparando contra los barcos. Estaría abierto el tránsito en caso de que Irán no lo hiciera». Esto fue lo que dijo el Secretario de Guerra Pete Hegseth y es una de las razones por las que ninguno de los aliados de los Estados Unidos, a los que se pide que se unan a la batalla por Ormuz, se nieguen a hacerlo. No fueron consultados, como se hace en una alianza militar, no es una operación OTAN y, lo más importante, los líderes al mando han demostrado una gestión cuestionable.



Organizar una acción militar sobre Irán, sin haber previsto el día D-1, la toma de la costa oriental del Estrecho de Ormuz, es claramente una negligencia. Pero claro, eso podría suponer bajas, y los EEUU, como Occidente en general, son alérgicos a las bajas¹.

El fracaso aliado en los Dardanelos

El estrecho de Ormuz es considerado uno de los *chokepoints* (puntos estratégicos marítimos) más importantes del mundo debido al gran volumen de petróleo que lo atraviesa y a las tensiones geopolíticas que lo rodean. Ormuz tiene 274 kilómetros de largo y 56 kilómetros de ancho en su punto más angosto. La profundidad varía entre 40 y 201 metros, con una media de unos 49 metros. Las canales para el tránsito son de 3,2 kilómetros de ancho para el tráfico de entrada y salida, con una zona buffer de 3,2 k entre ellos. Irán lleva años desarrollando capacidades militares para el cierre del estrecho, que incluyen armamento convencional, incluidos misiles antibuque, así como capacidades asimétricas: lanchas rápidas con misiles, minas y vehículos submarinos no tripulados.

El dilema actual tiene antecedentes históricos de gran relevancia. En la 1ª Guerra Mundial, un bloqueo similar en los estrechos del Mar Negro, los Dardanelos, provocó un aumento del 95 % en el precio del trigo británico respecto al promedio 1904-1914. Esta crisis puso en aprietos no solo al Reino Unido, sino también a la Rusia zarista, que obtenía el 85% de sus ingresos extranjeros de exportaciones agrícolas y minerales a través de este corredor marítimo. Winston Churchill,

entonces Primer Lord del Almirantazgo, ordenó sin consultar al gabinete, la apertura de hostilidades contra Turquía tras el cierre de los Dardanelos el 27 de septiembre de 1914.

El «sencillo» plan de Churchill, consistía en que la Royal Navy, con algunas unidades navales francesas, atravesará el Estrecho de los Dardanelos, el mar de Mármara, y el estrecho del Bósforo, se plantará ante Constantinopla, que se rendirá y abandonará la guerra, y llegará al mar Negro, a los puertos rusos de Odessa y Sebastopol, dejando el paso franco y libre para el abastecimiento a Rusia desde el Mediterráneo. Sencillo...

El resultado fue un desastre militar al intentar forzar el paso de los estrechos: el 18 de marzo de 1915, la Marina británica perdió tres de sus dieciséis *capitalships* y otros tres resultaron inutilizados. Unas semanas después, el ataque fue detenido tras dejar alrededor de 30.000 bajas entre muertos y heridos, incluyendo más del 60% del contingente francés. Para evitar la pérdida de prestigio el gobierno británico autorizó

La campaña se prolongó durante nueve meses, pero la rivalidad entre las fuerzas presentes en el frente, la indecisión del Mando y los cambios en la dirección política agravaron el estancamiento. Finalmente, los Aliados tras una retirada bien ejecutada, se retiraron a principios de 1916, tras haber sufrido más de 250.000 bajas sin obtener ningún beneficio estratégico. Las campañas de los Dardanelos y Galípoli se convirtieron en ejemplos de la falta de cálculo en las campañas militares y el fracaso estratégico².

Las lecciones de los Dardanelos

Existen diferencias geográficas y tecnológicas notables entre Ormuz y los Dardanelos, lo que hace que la mayoría de las comparaciones tácticas resulten poco útiles en la actualidad. Sin embargo, existen lecciones aplicables a un escenario como el del Estrecho de Ormuz: Una de las razones por las que fracasó el intento de forzar los Darda-

El estrecho de Ormuz es considerado uno de los *chokepoints* (puntos estratégicos marítimos) más importantes del mundo debido al gran volumen de petróleo que lo atraviesa y a las tensiones geopolíticas que lo rodean

una invasión terrestre para tomar la península de Galípoli y neutralizar las defensas costeras que controlaban el estrecho. El 25 de abril, tropas británicas, y contingentes de Australia y Nueva Zelanda, desembarcaron en varias playas. Los desembarcos estuvieron mal liderados, encontraron una fuerte resistencia y el avance se estancó, en una inútil guerra de trincheras.

nelos fue la eficacia de los campos de minas otomanos. Apesar del éxito inicial al neutralizar la artillería de costa, los Aliados perdieron varios buques de guerra a causa de las minas en un solo día, lo que obligó a un cambio de estrategia hacia las operaciones terrestres en Galípoli.

¹ Jefe del Pentágono asegura que no hay que «preocuparse» por ataques en estrecho de Ormuz, EFE, 13-03-2026

² Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War. Lambert, Nicholas, Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press, 2012.



Estrecho de los Dardanelos, Mar de Mármara, Estambul (La Guía de la Historia, publicado por Daniel Terrasa)

En el Estrecho de Ormuz, Estados Unidos probablemente se enfrentaría a una amenaza similar: minas navales y otros sistemas asimétricos de negación de acceso marítimo. Irán posee un considerable arsenal de minas marinas, algunas de las cuales pueden ser desplegadas por submarinos o buques mercantes camuflados. La US Navy sólo cuenta con cuatro buques de medidas contra minas estacionados en Bahrein, pero la US Navy, y las marinas occidentales en general, han descuidado este campo de la guerra naval durante muchos años, como ya se vio en Corea y en la Guerra del Golfo. No obstante, los cazaminas sólo serían eficaces si no hubiese amenazas distintas a las minas, pero las hay, por lo que el desminado llevaría tiempo y sería arriesgado. Y, además, con 4 barcos es mejor ni intentarlo. Al igual que en los Dardanelos, los Estados Unidos podrían cometer el mismo error en el estrecho de Ormuz. No haber pensado en los retos reales de la operación.

La campaña de los Dardanelos comenzó con objetivos vagos, en la actual campaña de Irán, el presidente Trump llegó a decir que el final del conflicto *dependerá de su intuición* o lo que él denomina *sentir en*

sus huesos. Los líderes británicos y franceses creían que podían abrir el estrecho solo con su poder naval, desestabilizar el régimen del Imperio Otomano e incluso lograr su rendición. Lo que siguió fue una serie de errores operativos basados en suposiciones erróneas y desconexión entre los objetivos políticos y los medios militares. Ante la falta de una misión clara, esto es Objetivo más finalidad superior, claridad política, las acciones podrían derivar en una guerra regional más amplia, sin un propósito claro ni objetivos alcanzables; es decir, el camino que condenó al fracaso el esfuerzo aliado en los Dardanelos en 1915.

La campaña de los Dardanelos fue un fracaso de comunicación. Los aliados exageraron la facilidad de la operación, pero después no fueron capaces de gestionar las expectativas públicas cuando la campaña se estancó. Ello hizo que decayera el apoyo de la sociedad y dificultara los esfuerzos diplomáticos con aliados y estados neutrales. Irán ha demostrado su habilidad para crear narrativas a su favor, haciendo ver que es una víctima de la agresión occidental y generando un sentimiento anti americano. Estados Unidos, en cambio, desprecia la

comunicación estratégica y la considera algo secundario frente a la acción militar. Sin embargo, la Guerra de Irán es tanto una batalla de narrativas como un enfrentamiento militar. La historia demuestra que ganar en el ámbito militar no garantiza el éxito de la narrativa.

La campaña aliada en los Balcanes estuvo plagada de indecisiones, relaciones de mando nefastas y un ritmo exageradamente lento. Como ejemplo, Sir Ian Hamilton, comandante en jefe de la Fuerza Expedicionaria del Mediterráneo en Galípoli, dirigió la operación desde el acorazado *HMS Queen Elizabeth* en lugar de establecer su cuartel general en tierra. Esta decisión contribuyó a la desconexión con el frente, la falta de visión directa de la batalla y las deficiencias en el mando. Los altos mandos militares carecían de unidad de acción, y las autoridades políticas vacilaban entre distintas opciones. El resultado fue una campaña confusa, que desperdició la iniciativa y agravó las pérdidas. La crisis en el estrecho de Ormuz ha alcanzado un grado de alta tensión política con plazos ajustados. Y se está convirtiendo en un polvorín geopolítico, donde un incidente podría escalar en cuestión de horas. En este contexto, la claridad en el mando y la rapidez en la toma de decisiones son esenciales, pero la indecisión podría ser fatal para las fuerzas americanas y su credibilidad y para la disuasión³.

Conclusión

Los Dardanelos nos advierten de las consecuencias de la falta de coherencia entre fines y medios, subestimar las amenazas asimétricas,

3 Strait Comparison Lessons Learned from the 1915 Dardanelles Campaign in the Context of a Strait of Hormuz Closure Event, Jonathan Schroden, Center for Naval Analyses, September 2011.



La península de Gallipoli

la comunicación incoherente y la lentitud en la toma de decisiones. El fracaso de los Dardanelos se pudo evitar. Las decisiones unilaterales de Trump de empezar la guerra, quizás se hubiesen evitado con una propuesta similar a la que ha solicitado al Congreso, pedir 200.000 millones de dólares (174.000 millones de euros) para continuarla.

Estos recursos podrían, no lo sabemos, servir para acabar *con los malos*, en palabras del Secretario de la Guerra, pero también podrían servir para continuar una campaña poco pensada, profundizando en el error y repetir errores del pasado. Pero hay algo peor en esta acción sorpresiva y de resultados inciertos. Las guerras libradas para prevenir la proliferación nuclear pueden terminar acelerándola, al hacer que la bomba parezca más valiosa, y no solo para el país objetivo. Los países que observan la destrucción de Irán llegarán a la misma conclusión que Corea del Norte hace años: un arma nuclear es esencial para prevenir un ataque de Estados Unidos.

Por otro lado, Occidente debe de empezar a informar a sus ciudadanos que los muertos no siempre los ponen otros, ni se producen en lugares lejanos. Las guerras, si se quieren ganar, dependen de muchas cosas, dinero, logística, armamento, pero hay algo sin lo cual ninguno de esos factores sirve para nada. La voluntad del pueblo. Occidente y Europa en particular debe de empezar a aleccionar a sus ciudadanos de que el mundo que conocíamos ha desaparecido.

La situación de bienestar y libertad que tenemos no durará eternamente. La Guerra de Ucrania ha despertado a Behemot⁴ y si no reaccionamos y asumimos que habrá que luchar para mantener nuestros valores y libertades, Behemot acabará con Occidente y su sueño democrático.

4 Behemot: En la literatura hebrea representa la fuerza terrestre máxima, a menudo emparejado con Leviatán, que simboliza la fuerza marina.

La campaña de los Dardanelos fue un fracaso de comunicación. Los aliados exageraron la facilidad de la operación, pero después no fueron capaces de gestionar las expectativas públicas cuando la campaña se estancó. Ello hizo que decayera el apoyo de la sociedad y dificultara los esfuerzos diplomáticos con aliados y estados neutrales

LHD *Juan Carlos I* (L61) durante el Despliegue Atlántico-26

MARINE ASSAULT VEHICLE ZAHA: LA NUEVA APUESTA ANFIBIA TURCA

Comandante (IM)
Fernando Bausá López

La evolución de las operaciones anfibias en los teatros de Operaciones modernos ha exigido un replanteamiento integral de los vectores de proyección desde mar a tierra. El Marine Assault Vehicle (MAV¹) ZAHA², desarrollado por la empresa turca FNSS, emerge como una alternativa competitiva al tradicional AAV-7A1. Su diseño modular, adaptado específicamente a los nuevos requerimientos del buque LHD TCG Anadolu, lo convierte en un referente en términos de capacidad de proyección, protección y adaptabilidad al entorno operativo.

Es 27 de febrero de 2025 a las 0645, la luz grisácea del amanecer en la provincia de Esmirna recorta la silueta del LHD Juan Carlos I sobre el mar Egeo, aquel día en aparente calma. El Grupo Táctico Lobo, constituido sobre la base del Segundo Batallón de Desembarco, se dispone a desembarcar en la playa de Dogambey, empleada por las Fuerzas Armadas turcas (TSK) para adiestrarse en operaciones anfibas. La finalidad es la de ejecutar una fase de *Cross-Training* con la Infantería de Marina turca (Amfibi Deniz Piyade Tugayı). El ejercicio se enmarca en el despliegue en el Mediterráneo del Grupo Expedicionario de Combate Dédalo-25. El ambiente en el dique está cargado con esa mezcla particular de salitre, humedad y el olor inconfundible de los gases de escape diésel que expulsan tanto las lanchas de desembarco LCM 1-E como los vehículos tácticos de Infantería de Marina.

Al desembarcar de las LCM-1E procedentes del *Juan Carlos I*, la atención de nuestros fusileros de la 5ª Compañía «Víbora» no se centra inmediatamente en la arena o en los objetivos tierra adentro, sino en los vehículos que aguardan en la línea de pleamar, rugiendo al ralentí. No son los familiares «orugas» de perfil tan característico que llevan sirviendo en el Cuerpo más de cincuenta años, ni los modernos VBA³ 8x8 de ruedas que ocupan los titulares de la prensa de defensa y que esperamos recibir en el futuro próximo. Son los angulosos, robustos y modernos MAV ZAHA.

Para muchos de nuestros jóvenes «víboras», esta interacción supone la primera toma de contacto real con un vehículo de asalto anfibio, ya que los veteranos AAV-7A1 han llegado a su final de vida. La curiosidad profesional es palpable. La experiencia es enriquecedora, pues nuestros Infantes de Marina experimentan el movimiento en tierra, la entrada a la zona de rompiente y la navegación dentro del mismo. Es entonces cuando surgen inevitablemente los interrogantes sobre el estado actual de la capacidad de asalto anfibio protegido en el seno de la Infantería de Marina.

En este artículo, que no pretende ser una mera ficha técnica del ZAHA, se pretende diseccionar qué ofrece realmente este blindado, cómo se posiciona en el complejo debate entre ruedas y cadenas, y cómo su diseño parece aprender de las principales debilidades de las generaciones anteriores de vehículos de asalto anfibio, respondiendo a las amenazas existentes en los actuales teatros de operaciones.

Para muchos de nuestros jóvenes «víboras», esta interacción supone la primera toma de contacto real con un vehículo de asalto anfibio



Desembarco administrativo en la playa de Dogambey (Turquía)



Infantes de la 5.ª compañía del BDE-II durante *cross training* con infantes de marina turcos

1 MAV: siglas en inglés que se corresponden con "Marine Assault Vehicle". La empresa FNSS lo denomina comercialmente como FNSS MAV.

2 ZAHA: *Zirhli Amfibi Hücum Aracı* o Vehículo de Asalto Anfibio Blindado. Por tanto, el nombre nacional del vehículo es ZAHA.

3 VBA: Sus siglas en italiano «Vehicolo Blindato Anfibio». Se trata del prototipo 8x8 de Iveco Defence que se propone a adquirir la Infantería de Marina.



AAV-7A1 en el campo de adiestramiento Sierra del Retín (archivo)



Imagen de archivo de FNSS en la que se muestra el perfil proa babor del MAV ZAHA



Imagen de archivo de FNSS en la que se muestra el perfil proa estribor del MAV ZAHA

La obsolescencia del AAV-7A1

Para comprender la relevancia del ZAHA, primero debemos mirar nuestros propios garajes. El AAV-7A1 ha sido el principal vehículo que ha aportado la capacidad de asalto anfibio protegido en numerosos países durante décadas. Su fiabilidad mecánica y su capacidad para proyectar tropas y material de los buques anfibios a costa los han convertido en un referente. Sin embargo, los conflictos asimétricos de las últimas dos décadas, especialmente la experiencia de los US Marines Irak y Afganistán, expusieron sus costuras.

El diseño original del AAV-7A1, con su casco de aluminio y su fondo plano, fue concebido para navegar y ofrecer protección ligera contra pequeños calibres, no para sobrevivir a los efectos de los IEDs (Artefacto Explosivo Improvisado), cargas huecas o municiones cinéticas. La vulnerabilidad de su panza ante las minas y la insuficiente protección balística frente a las armas modernas obligan a replantear íntegramente el diseño, cosa que impactará inevitablemente en un incremento de peso y una reducción del espacio disponible. La Infantería de Marina española se encuentra bajo la necesidad de sustituir una flota actualmente inoperativa por una plataforma que garantice la supervivencia de los fusileros, garantizando la capacidad de asalto anfibio protegido.

Es en este contexto donde la industria turca, liderada por FNSS —una *joint venture* en la que la británica BAE Systems posee una participación del 49%, facilitando la transferencia de tecnología—, ha dado un paso al frente para cubrir el hueco dejado por la cancelación de los programas de modernización de los AAV estadounidenses, desarrollando una solución específica para operar desde su buque insignia, el

LHD *Anadolu*, gemelo de nuestro *Juan Carlos I*.

En mayo del 2023, FNSS entregó veintisiete (27) Vehículos Blindados de Asalto Anfibio (ZAHA) a las Fuerzas Armadas de Turquía (TSK). La distribución de modelos es la siguiente: veintitrés (23) son MAV ZAHA-P (Porta Personal), dos (2) son MAV ZAHA-C (Mando) y dos (2) son MAV ZAHA-R (Recuperación de Vehículos).

Ingeniería Anfibia: Un vistazo bajo el blindaje del ZAHA

El MAV ZAHA no es simplemente una copia de lo existente; es una reingeniería del concepto de vehículo de asalto anfibio de cadenas. A primera vista, sus dimensiones generales (8,3 metros de largo, 3,3 metros de ancho y una altura de 3,8 metros) nos resultan familiares, situándose en una categoría dimensional similar a la de nuestros AAV, aunque con un perfil más alto y voluminoso, así como un mayor peso, pues el ZAHA pesa 30 ton frente a los 25,5 ton del AAV-7A1 con su EAAK (Enhanced Applique Armor Kit), hablando de carga de combate de sendos vehículos. Esto se debe a las soluciones de blindaje y flotabilidad adoptadas.

El vehículo ha sido diseñado con un enfoque hidrodinámico, llegando a ofrecer un comportamiento en agua muy similar al del AAV-7 A1. Una de las características más destacadas y novedosas es su capacidad de autoadrizamiento. En caso de vuelco en el mar, una situación catastrófica que históricamente ha costado vidas en operaciones anfibias, el ZAHA está diseñado para recuperar su posición natural sin asistencia externa, una capacidad crítica para la supervivencia de la dotación y la fuerza embarcada.

Para comprender la relevancia del ZAHA, primero debemos mirar nuestros propios garajes. El AAV-7A1 ha sido el principal vehículo que ha aportado la capacidad de asalto anfibio protegido en numerosos países durante décadas



MAV ZAHA navegando en un mar en condiciones ideales

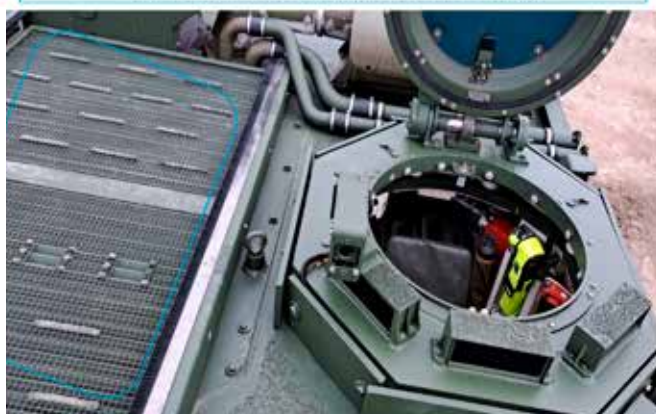


AAVP-7A1 navegando en la mar (condiciones ideales)

MAV ZAHA OPERANDO EN AGUA



MAV ZAHA OPERANDO EN TIERRA



Imágenes de las pruebas industriales del MAV ZAHA

Su mecanismo de propulsión en el agua es mediante dos waterjets que se encuentran en las aletas de popa y que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 7 nudos (aproximadamente 13 km/h). Esta velocidad, aunque modesta para una lancha rápida, es superior a la de muchos blindados anfibios y esencial para minimizar el tiempo de exposición en la zona de batida durante el movimiento buque-costa.

Tiene una autonomía en el agua de 60 millas náuticas (en condiciones ideales y velocidad de crucero). Además, el diseño incluye una válvula hidráulica de trimado en la proa, comúnmente llamado plano de proa. Este sencillo, pero imprescindible componente es un estabilizador que optimiza la actitud del vehículo durante la navegación, reduciendo la resistencia al avance y evitando que el morro se hunda al

cortar el oleaje. El ZAHA puede llegar a operar en condiciones reales adversas, estados de mar hasta fuerza 4 (según escala Douglas, con olas de hasta 2,5 m).

En tierra, el ZAHA aporta movilidad todo terreno, protección y gran potencia de fuego. Impulsado por un motor diésel de 600 caballos situado en el frontal del casco y acoplado a una transmisión auto-

mática, el vehículo alcanza los 70 km/h en carretera. Su tren de rodaje de orugas, con suspensión de barras de torsión, seis ruedas dobles por banda, con una rueda tensora trasera y la rueda motriz delantera, le otorga una capacidad de franqueo de obstáculos verticales de 90 centímetros y zanjas de 2 metros, además de superar pendientes del 60%.

El ZAHA tiene la capacidad de operar efectivamente en los terrenos más demandantes gracias a su tren de rodaje. Las orugas siguen siendo las reinas de la movilidad táctica en terrenos blandos, arena suelta y barro, entornos muy frecuentes en zonas de litoral donde normalmente operan las unidades de Infantería de Marina.



Mecanismo de propulsión del MAV ZAHA mediante dos waterjets

Su mecanismo de propulsión en el agua es mediante dos waterjets que se encuentran en las aletas de popa y que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 7 nudos (aproximadamente 13 km/h)



MAV ZAHA. Pruebas en tierra



- V. Navegación MAX: 7 Nudos (14 Km/h).
- Dos HIDROJETS para propulsión y gobierno.
- Autonomía en agua: 60NM
- Capacidad Auto adrizamiento
- Opera hasta condición de mar 4



- Motor Diesel de 600 CV
- Transmisión completamente automática.
- Tren de rodaje: orugas con 6 ruedas, rueda motriz y tensora.
- Autonomía en tierra: 500 Km.



- V. Max. (Carretera): 70 km/h
- Gradientes: 60%
- Inclínación lateral: 40%
- Obstáculo vertical: 0.9 m
- Cruce de zanjas: 2 m

Potencia de Fuego: La Torre ÇAKA

Donde el ZAHA marca una diferencia cualitativa respecto a las configuraciones más antiguas de nuestros AAV es en la integración de sus sistemas de armas. Históricamente, el jefe de vehículo o el tirador debían exponerse parcialmente para operar las armas, o hacerlo desde torretas tripuladas con limitaciones de visión y estabilización. El ZAHA integra de serie el Remote Weapons System (RWS) ÇAKA, diseñada y fabricada por FNSS específicamente para este vehículo.

La torre ÇAKA es un diseño específico para el ZAHA, resistente a la corrosión salina y con un sellado estanco que garantiza su operatividad tras la inmersión. Se trata de un sistema bivalente, que monta una ametralladora pesada de 12,70 mm (.50 cal) y un lanzagranadas automático de 40 mm, proporcionando una potencia de fuego considerable. Lo más relevante es la tecnología asociada: doble sistema de alimentación, estabilización en dos ejes, y un sistema de control de tiro con cámaras térmicas y diurnas que permite al tirador adquirir y batir objetivos en movimiento, tanto de día como de noche, desde la seguridad del interior del casco.

Esta capacidad de «Hunter-Killer», sumada a los lanzadores de granadas fumígenas integrados, permite al ZAHA no solo actuar como un vehículo blindado de transporte de tropas (APC), sino actuar como un verdadero vehículo de combate de infantería (VCI) ligero, proporcionando potencia de fuego precisa y eficaz desde el mismo momento en que abate la rampa en la playa, proporcionándose una burbuja de auto protección durante el movimiento buque costa.



Torre ÇAKA del MAV ZAHA



Torre ÇAKA del MAV ZAHA



- Optimización del volumen interno utilizable dentro del vehículo.
- Sistema de puntería térmica, que permite la ejecución de operaciones de tiro tanto de día como de noche.
- Diseño específico para el MAV.
- Soluciones de protección contra los efectos del agua salina.
- Proporciona potencia de fuego durante el desembarco en la playa como en las fases posteriores de avance en tierra.

Protección y Supervivencia

Al analizar la arquitectura de protección del ZAHA, es difícil para aquellos conocedores de la evolución del AAV no sentir un déjà vu técnico. Las soluciones adoptadas por FNSS: casco de aleación de aluminio y magnesio de calidad aeroespacial, blindaje aplique cerámico modular, protección reforzada en los bajos, depósitos de combustible externos y la disposición de los asientos antiminas, guardan un razonable parecido con el extinto programa *Assault Amphibious Vehicle Survivability Upgrade* (AAV SU) de los US Marines.

Aquel programa, desarrollado por SAIC (ahora parte de BAE Systems), buscaba otorgar a la vieja plataforma AAV una protección similar a la de los vehículos MRAP (Mine-Resistant Ambush Protected). El objetivo era ambicioso: transformar un «autobús de playa» en un vehículo capaz de resistir IEDs, ya que era la amenaza principal en las operaciones de contrainsurgencia. El AAV SU incorporaba paneles de blindaje cerámico flotante (EAAK de nueva generación), un vientre de aluminio reforzado, y asientos suspendidos para desacoplar a los infantes de la onda de choque transmitida por el chasis.

Curiosamente, el programa AAV SU fue cancelado por el USMC en favor del desarrollo del ACV (Amphibious Combat Vehicle) de ruedas en el año 2018, debido a una mezcla de costes elevados, desafíos técnicos y un cambio doctrinal que priorizaba la movilidad estratégica de las ruedas. Sin embargo, la ingeniería puede haberse aprovechado para inspirar al modelo que nos ocupa. Dado que BAE Systems posee una participación significativa (49%) en la empresa turca FNSS, no es descabellado pensar que el ZAHA es,



Comparativa del diseño AAV SU - BAE SYSTEMS (2018) y MAV ZAHA – FNSS (2023)



MAV ZAHA-P empleado durante operaciones anfibias combinadas en el despliegue
Dédalo 25/01

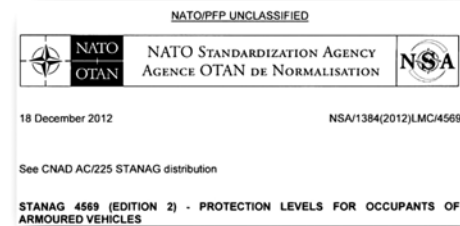


Interior del MAV ZAHA



NIVELES DE PROTECCIÓN STANAG 4569

Level	KE-Threat	Reference – Artillery – Threat
6	Weapon: Automatic Cannon, 30 mm Ammunition: APFSDS and AP Distance: 500 m Angle: frontal arc to centreline: $\pm 30^\circ$ sides included; elevation 0°	Artillery 155 mm Estimated range of burst: 10 m Azimuth 360° Elevation: $0 - 90^\circ$
5	Weapon: Automatic Cannon, 25 mm Ammunition: APDS and APFSDS Distance: 500 m Angle: frontal arc to centreline: $\pm 30^\circ$ sides included; elevation 0°	Artillery 155 mm Estimated range of burst: 25 m Azimuth 360° Elevation: $0 - 90^\circ$
4	Weapon: Heavy Machine Gun, 14.5 mm Ammunition: AP Distance: 200 m Angle: azimuth 360° ; elevation 0°	Artillery 155 mm Estimated range of burst: 25 m Azimuth 360° Elevation: $0 - 90^\circ$
3	Weapon: Machine Gun and Sniper rifles, 7.62 mm Ammunition: AP tungsten carbide and AP hard steel core Distance: 30 m Angle: azimuth 360° ; elevation $0-30^\circ$	Artillery 155 mm Estimated range of burst: 60 m Azimuth 360° Elevation: $0^\circ - 30^\circ$
2	Weapon: Assault rifles, 7.62 mm Ammunition: AP steel core Distance: 30 m Angle: azimuth 360° ; elevation $0-30^\circ$	Artillery 155 mm Estimated range of burst: 80 m Azimuth 360° Elevation: $0^\circ - 22^\circ$
1	Weapon: Assault rifles, 7.62 and 5.56 mm Ammunition: Ball Distance: 30 m Angle: azimuth 360° ; elevation $0-30^\circ$	Artillery 155 mm Estimated range of burst: 100 m Azimuth 360° Elevation: $0^\circ - 18^\circ$



Level	Grenade and Blast Mine threat		
4	4b	Mine Explosion under belly	10 kg (explosive mass) Blast AT Mine
	4a	Mine Explosion pressure activated under any wheel or track location	
3	3b	Mine Explosion under belly	8 kg (explosive mass) Blast AT Mine
	3a	Mine Explosion pressure activated under any wheel or track location	
2	2b	Mine Explosion under belly	6 kg (explosive mass) Blast AT Mine
	2a	Mine Explosion pressure activated under any wheel or track location	
1	Hand grenades, unexploded artillery fragmenting submunitions, and other small anti personnel explosive devices detonated anywhere under the vehicle		

en espíritu y en ingeniería aplicada, el heredero intelectual de todas aquellas lecciones aprendidas.

El ZAHA recoge ese testigo tecnológico. Su casco de aluminio soldado ofrece la estructura base, sobre la que se montan placas de blindaje adicional y un revestimiento interior anti-fragmentos (spall liner). El fabricante declara niveles de protección balística y contra minas conformes al STANAG 4569 Level 2-3, aunque las cifras exactas se mantienen, lógicamente, clasificadas. La disposición de los 21 asientos (3 de tripulación y 18 de tropa) está diseñada para mitigar los efectos de las explosiones bajo el casco, utilizando arneses de cuatro puntos y estructuras de absorción de energía que evitan el contacto directo con el suelo del vehículo.

Su casco de aluminio soldado ofrece la estructura base, sobre la que se montan placas de blindaje adicional y un revestimiento interior anti-fragmentos (spall liner)

El Gran Debate: Ruedas (ACV) vs. Cadenas (ZAHA)

La aparición del ZAHA reaviva el debate doctrinal sobre el futuro de la movilidad anfibia. Mientras la Infantería de Marina española y el USMC miran hacia el futuro con el programa ACV 8x8 (basado en la plataforma SuperAV de Iveco), Turquía ha decidido apostar por la continuidad de las cadenas. Esta divergencia no es baladí y responde a prioridades tácticas diferentes.

El ACV 8x8 representa la apuesta por la velocidad operacional en tierra y la fiabilidad logística. Las ruedas ofrecen un menor coste de ciclo de vida, un menor consumo de combustible y una mayor velocidad de desplazamiento en caminos y carreteras, permitiendo a la fuerza

anfibia realizar maniobras en profundidad (STOM). Además, su casco en forma de V junto con un mayor stand off respecto del suelo ofrece una mejor deflexión de la onda expansiva de las minas o cualquier amenaza explosiva desde el suelo.

Por el contrario, el ZAHA representa la optimización del asalto puro. Las cadenas ofrecen una tracción superior en la zona de rompiente, donde la arena mojada y el fango pueden inmovilizar a un vehículo de ruedas si no se gestiona correctamente la presión de los neumáticos. En terrenos compartimentados, con obstáculos verticales o pendientes extremas, la cadena sigue teniendo una ventaja marginal en movilidad táctica.

Al comparar ambos sistemas con el veterano AAV-7A1, vemos dos filosofías de evolución. El ACV rompe con el pasado cambiando el



VS





MAV ZAHA desembarcando de un mar en condiciones ideales



tren de rodaje para ganar movilidad estratégica y protección. El ZAHA mantiene el tren de rodaje para preservar la movilidad táctica extrema, pero aplica toda la tecnología moderna de blindaje y potencia de fuego para subsanar las vulnerabilidades del diseño original. Representa la evolución más reciente de una filosofía de diseño que lleva vigente desde la Guerra Fría.

El ACV rompe con el pasado cambiando el tren de rodaje para ganar movilidad estratégica y protección

Ergonomía y Sistemas de Mando y Control

Durante la inspección del vehículo en *DEDALO 25*, otro aspecto que llamó la atención fue la ergonomía y la integración de sistemas C4I. A diferencia del espartano interior del AAV-7, el ZAHA cuenta con un sistema de aire acondicionado potente —un lujo que se convierte en necesidad operativa cuando se transporta a 18 infantes equipados en un clima cálido— y un sistema de gestión del campo de batalla (*Battlefield Management System*) integrado.

El conductor dispone de pantallas multifunción que le proporcionan datos de navegación, estado del motor y visión perimetral a través de cámaras, mejorando la conciencia situacional que suele ser crítica y deficiente en estos vehículos en los que durante la conducción táctica se realiza literalmente «mirando por una ranura». La rampa trasera hidráulica es similar en concepto a la del AAV, incluyendo una puerta de emergencia manual integrada para garantizar la salida en caso de fallo de los sistemas hidráulicos, además de escotillas superiores sobredimensionadas para facilitar la evacuación rápida.

Conclusiones

La experiencia durante el ejercicio DEDALO 25 y la integración con nuestros aliados turcos nos ha permitido ver en acción una plataforma que representa una solución equilibrada y pragmática. Mientras la Armada transita el complejo camino administrativo y técnico hacia la adquisición de los futuros VBA (Vehículo Blindado Anfíbio) 8x8 de la empresa italiana Iveco Defence, es enriquecedor observar cómo otras naciones resuelven el mismo problema operativo.

El ZAHA se presenta como un vector robusto, bien armado y con una protección teórica muy superior a la de nuestros actuales medios. Combina una elevada capacidad de carga de personal en conjunción con una tecnología de supervivencia modernizada. Sin embargo, la prudencia del profesional nos obliga a mantener un escepticismo saludable, ya que nos encontramos ante un sistema joven, entregado a las Fuerzas Armadas turcas apenas en 2023. A diferencia del AAV-7A1, que ha demostrado su valía (y sus defectos) en combate real en escenarios tan dispares y diversos como Grenada, Kuwait, Somalia, Haití, Japón, Gaza, Korea del Sur, etc. El ZAHA aún no ha pasado la prueba de fuego del combate de alta intensidad.

La fiabilidad de sus sistemas hidráulicos, la resistencia real de su blindaje cerámico ante impactos de diversos tipos de municiones y calibres, así como la durabilidad de su tren de rodaje en los terrenos mas exigentes son incógnitas que solo el tiempo desvelará. Por ahora, para nuestros infantes en la playa de Dogambey, el ZAHA es una visión interesante y respetable de lo que la industria aliada es capaz de producir. Un «primo lejano» y musculado de nuestros viejos AAVs que ha sabido evolucionar adaptándose a



Vehículo MAV ZAHA desembarcando en Doganbey (Turquía)



Infantes de Marina de la 5.ª compañía del BDE-II durante el cross training con los Infantes de Marina turcos

las amenazas letales del campo de batalla moderno.

En el actual entorno estratégico del Mediterráneo, caracterizado por la competencia por el acceso, la proliferación de sistemas A2/AD y la inestabilidad permanente en su ribera sur y oriental, la capacidad de asalto anfibio protegido adquiere una dimensión que trasciende lo puramente táctico. Para una fuerza como la Infantería de Marina española, integrada plenamente en la arquitectura de la OTAN, la interoperabilidad con aliados que operan plataformas de nueva generación

no es solo una cuestión técnica, sino un requisito operativo. La estandarización de procedimientos, la compatibilidad de sistemas C2 y la capacidad de integrarse en fuerzas anfibias multinacionales en escenarios litorales complejos refuerzan la necesidad de disponer de un vector protegido, fiable y plenamente interoperable que garantice la credibilidad de nuestra contribución en el flanco sur de la Alianza

Notas

1. El STANAG 4569 es el acuerdo de estandarización de la OTAN que define los niveles de protección para los ocupantes de vehículos logísticos y blindados ligeros frente a amenazas cinéticas, artillería y minas/IED.

2. El buque TCG Anadolu (L-400), basado en el diseño del Juan Carlos I de Navantia, requiere vehículos con capacidades de navegación específicas para operar con seguridad desde su dique inundable en estados de mar adversos.

3. La designación oficial del vehículo en Turquía es Zirhli Amfibi Hücum Aracı (ZAHA), que se traduce literalmente como Vehículo de Asalto Anfibio Blindado. En el mercado internacional se comercializa como MAV (Marine Assault Vehicle).

4. El sistema de protección catódica instalado en el ZAHA es fundamental para prevenir la corrosión galvánica del casco de aluminio, un problema recurrente en vehículos que operan en ambientes altamente salinos.

Bibliografía

1. FNSS Defence Systems. (2024). *Marine Assault Vehicle (MAV) Technical Specifications and Capabilities*.

2. Hernández Suárez-Llanos, M. (2022). El nuevo vehículo de combate anfibio del USMC: ¿Una oportunidad para nuestra Infantería de Marina?. *Revista General de Marina*, 282(4), 497-506.

3. Armada Española. (2022). *Documento de Necesidad Operativa: Capacidad de Asalto Anfibio Protegido*. Estado Mayor de la Armada.

4. NATO Standardization Office. (2012). *STANAG 4569: Protection Levels for Occupants of Logistic and Light Armoured Vehicles*.

5. FNSS. (2023). *ÇAKA Remote Controlled Turret System Technical Brochure*.

6. Foss, C. F. (2016). *AAV Survivability Upgrade moves ahead*. *Jane's Defence Weekly*.



Siglas

AAV: *Amphibious Assault Vehicle* (Vehículo de Asalto Anfibio).

AAV SU: *Assault Amphibious Vehicle Survivability Upgrade*.

ACV: *Amphibious Combat Vehicle* (Vehículo de Combate Anfibio).

BRIMAR: Brigada de Infantería de Marina.

FNSS: *FNSS Savunma Sistemleri A.Ş.* (Empresa fabricante del ZAHA).

IED: *Improvised Explosive Device* (Artefacto Explosivo Improvisado).

LCM: *Landing Craft Mechanized* (Lancha de Desembarco Mecanizada).

LHD: *Landing Helicopter Dock* (Buque de Asalto Anfibio).

MAV: *Marine Assault Vehicle* (Vehículo de Asalto de Infantería de Marina).

MRAP: *Mine-Resistant Ambush Protected* (Resistente a Minas y Protegido contra Emboscadas).

STANAG: *Standardization Agreement* (Acuerdo de Estandarización de la OTAN).

STOM: Ship to Objective Maneuver (Maniobra anfibia directa desde buques hasta objetivos en tierra, sin consolidación previa del litoral).

USMC: *United States Marine Corps* (Cuerpo de Marines de los Estados Unidos).





COMPARATIVA VEHÍCULOS DE ASALTO ANFIBIO			
VEHICULO	ACV 8X8 (BAE SYSTEMS)	MAV ZAHA (FNSS)	AAV7A1 RAM RS* (BAE SYSTEMS)
FABRICANTE	BAE SYSTEMS & IVECO DEFENCE	FNSS	BAE Systems Land & Armaments.
AÑO DE FABRICACIÓN	2020	2023	1999
PESO DE COMBATE	32 Tm	30 Tm	26,4 Tm con blindaje EAAK*
DIMENSIONES (LARGO X ANCHO X ALTO) EN M	9,2 X 3,2 X 3,3	8,3 X 3,3 X 3,8	8,16 X 3,29 X 3,31 (Sin blindaje EAAK)
CAPACIDAD PERSONAL (Version Porta Personal)	TRIPULACION: 3 TROPAS: 13	TRIPULACION: 3 TROPAS: 18	TRIPULACION: 3 TROPAS: 18
TREN DE RODAJE	RUEDAS 8X8	ORUGAS	ORUGAS
VERSIONES	Porta-personal (ACV-P) De mando (ACV-C) De recuperación (ACV-R) Cañón 30mm (ACV-30)	Porta-personal (MAV-P) De mando (MAV-C) De recuperación (MAV-R)	Porta-personal (AAV-P) De mando (AAV-C) De recuperación (AAV-R)
CAPACIDADES EN AGUA			
VELOCIDAD	6 nudos	7 Nudos	7 Nudos
AUTONOMIA	45 NM	60 NM	45 NM
LIMITE DE OPERATIVIDAD	Hasta estado de la mar 4 (2,5m ola) MSI no superior a 6.0	Hasta estado de la mar 4 (2,5m ola) MSI no superior a 6.0	Normal: estado de la mar 3 (1,25m ola) Limitado: estado de la mar 4 (2,5m ola) Sobrevive: estado de la mar 5 (4m ola)
PROPULSION EN AGUA	2 HIDROJETS DIRECCIONABLES	2 HIDROJETS CON DEFLECTORES PARA DIRECCIONAR	2 HIDROJETS CON DEFLECTORES PARA DIRECCIONAR
MOTOR	Diesel (690 CV)	Diesel (600 CV)	Cummins Diesel VT400 (400 CV)
CAPACIDADES EN TIERRA			
VELOCIDAD	105 km/h	70 km/h	72,4 km/h
AUTONOMÍA	523 KM (325 mi)	500 KM (310 mi)	480 KM (298 mi)
CAPACIDAD OBSTACULOS	Gradientes / Pendiente longitudinal: >60% Inclinación lateral: >30% Obstáculo vertical: 0.9 m Cruce de zanjas: 2 m	Gradientes / Pendiente longitudinal: 60% Inclinación lateral: 40% Obstáculo vertical: 0.9 m Cruce de zanjas: 2 m	Gradientes / Pendiente longitudinal: 60% Inclinación lateral: 40% Obstáculo vertical: 0.91 m Cruce de zanjas: 2,4 m
CAPACIDAD DE COMBATE			
ARMAMENTO	M2A1 .50 Ca (12,7 mm) Heavy Machine Gun MK-19 AGL 40mm ***Una de dos, no ambas a la vez) ACV-30mm Cañón MK44S MOD 3 Linkless Cannon (Northrop Grumman)	M2A1 .50 Ca (12,7 mm) Heavy Machine Gun MK-19 AGL 40mm BOTES DE HUMO: 2 Cuádruples	M2A1 .50 Ca (12,7 mm) Heavy Machine Gun MK-19 AGL 40mm BOTES DE HUMO: 2 Cuádruples.
TORRETA	Stabilized Remote Weapon Station (RWS). Solo se puede montar 1 sistema de armas con la RWS 1. ACV-P y ACV-C: ⊖ HMG M2A1 de .50 cal ⊖ AGL MK-19 de 40 mm 2. ACV-30 ⊖ Cañón automático de 30 mm MK44S MOD 3 sin cinta (Northrop Grumman) ⊖ M240: ametralladora media de calibre 7.62x51 mm	RWS CAKA: con capacidad de montar dos sistemas de armas simultaneamente: ⊖ HMG M2A1 de .50 cal ⊖ Lanzagranadas automático MK-19 de 40 mm	UPGUNNED WEAPONS STATION: Legacy weapon station with M36E Thermal sight con capacidad de montar dos sistemas de armas simultaneamente: ⊖ HMG M2A1 de .50 cal ⊖ Lanzagranadas automático MK-19 de 40 mm COMMON REMOTE OPERATED WEAPON STATION (CROWS): Remotely operated, stabilized, single weapon station. Thermal and visible sight with integrated laser range finder con capacidad de montar dos sistemas de armas simultaneamente: ⊖ HMG M2A1 de .50 cal ⊖ Lanzagranadas automático MK-19 de 40 mm
BLINDAJE	Casco en V de cero de alta resistencia. Incorpora en su versión más protegida blindaje cerámico de 45 mm de grosor. Mine Resistant Ambush Protected (MRAP) protección contra minas e, Improvised Explosive Device (IED), Protección contra proyectiles cinéticos (Kinetic Energy - KE) Protección en la parte superior (overhead protection)	Casco de aleación de aluminio y magnesio, protección reforzada en los bajos, depósitos de combustible externos y asientos antiminas. Protección contra minas e IEDs Protección Balística 360° mediante blindaje cerámico.	Welded Aluminium Hull EEAK (Enhanced Applique Armor Kit)
		*RAM/RS – Reliability, Availability, and Maintainability / Rebuilt To Standard ** EAAK: Enhanced Applique Armor Kit	

Cuadro con comparativa entre diferentes vehículos anfibios actuales



Adiestramiento con embarcaciones

ADIESTRAMIENTO FÍSICO DE COMBATE EN EL TERCIO DE ARMADA

**Brigada de Infantería
de Marina «Tercio de Armada»**

El adiestramiento físico militar (AFM), junto con la instrucción en tiro y la asistencia sanitaria de combate, constituye uno de los pilares básicos de la preparación de los infantes de marina del «Tercio de Armada».

Como parte del adiestramiento diario, el AFM se concibe como la base en la preparación del infante de marina para soportar las exigencias propias del combate, favorecer la cohesión de las unidades y reforzar valores fundamentales como la disciplina, el compañerismo y el espíritu de sacrificio.

En este sentido, el adiestramiento físico se orienta específicamente a reproducir esfuerzos y situaciones propias del combate y a mejorar de forma integral la resistencia, la fuerza, la agilidad y la coordinación. El objetivo es garantizar que todo el personal del Tercio de Armada mantenga un nivel de preparación física acorde con las exigencias del combate anfibio y terrestre, caracterizados por el esfuerzo prolongado, la movilidad y la necesidad de resistir la fatiga y el estrés. Este enfoque permite que el adiestramiento físico se constituya como un medio eficaz para reforzar la autoconfianza del combatiente y mejorar su rendimiento.

El adiestramiento físico se orienta específicamente a reproducir esfuerzos y situaciones propias del combate y a mejorar de forma integral la resistencia, la fuerza, la agilidad y la coordinación



Adiestramiento Físico Militar



Paso de la pista militar



Paso de obstáculos y transporte de heridos

Con este propósito se ha implantado en el Tercio de Armada la Aptitud Física de Combate de la Fuerza de Infantería de Marina (AFC-FIM), regulada por la Circular núm. 02/2025 del Comandante General de la Infantería de Marina, y que complementa el plan de preparación física específico. Estas pruebas tienen carácter complementario a las pruebas físicas reglamentarias de la Armada y se han diseñado para aportar un mayor realismo al adiestramiento físico.

Cada sesión de AFC se estructura en tres bloques ejecutados en una única jornada y se ha integrado en los planes de adiestramiento de las unidades.

Estas sesiones incluyen una prueba de carrera de 800 metros, elevaciones de caja de munición, circuito de agilidad, transporte de cargas y heridos y lanzamiento de granadas.



Unidades del TEAR realizan carrera con chaleco y armamento

Para ello, y con carácter obligatorio, todas las unidades subordinadas del GETEAR realizan sesiones específicas de entrenamiento semanales.

La ejecución anual de estas pruebas permite disponer de una evaluación objetiva del nivel de preparación física de combate, identificar fortalezas y detectar áreas de mejora que deben ser reforzadas mediante el AFM.

Asimismo, los resultados obtenidos contribuyen a orientar la planificación del adiestramiento y a consolidar una cultura de preparación física vinculada directamente a la eficacia en combate. La experiencia inicial derivada de la aplicación de la AFC-FIM en el Tercio de Armada refleja una mejora general del nivel de preparación física del personal.

El adiestramiento físico se orienta específicamente a reproducir esfuerzos y situaciones propias del combate y a mejorar de forma integral la resistencia, la fuerza, la agilidad y la coordinación



Unidades del TERSUR realizan carrera con chaleco y armamento



Entrenamiento para pruebas AFC-FIM



Carrera con chaleco y armamento



Las unidades de la Brigada de Infantería de Marina “Tercio de Armada” son herederas directas del Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles de don Pedro Padilla, constituido en 1566 con las Compañías Viejas de la Mar de Nápoles que había creado Carlos I como guarniciones de las galeras del Mediterráneo en el año 1537. El actual Tercio de Armada se creó el 19 de julio de 1969, con la misión de «llevar a cabo en la costa acciones iniciadas en la mar», sustituyendo de esa manera al Grupo Especial que se había creado en 1957 para recuperar la Fuerza de Desembarco de la Armada, sobre la base del Tercio del Sur y otras unidades del Cuerpo. (IPO 01/2015, de 12 de marzo, del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada)



Vuelta al acuartelamiento tras realizar natación de combate





Imagen generada por IA. O.R.P. San Fernando

EL ENEMIGO INVISIBLE: DRONES Y EL FIN DEL DESEMBARCO TRADICIONAL

Capitán (IM)
Pedro Mataix Ponce

Capitán (IM)
Juan De La Torre Díaz

Durante décadas, el litoral ha sido considerado un espacio ambiguo y relativamente opaco donde la maniobra anfibia podía explotar la decepción, la velocidad y la sorpresa. Sin embargo, la proliferación de sistemas aéreos no tripulados (UAS) y de superficie (USV) ha transformado progresivamente este entorno en un espacio permanentemente observado, cuestionando los fundamentos del desembarco anfibia tradicional.

Desde este enfoque, el concepto de *Littoral Operations in Contested Environments* (LOCE) redefine el desafío de una Fuerza Anfibia no como la simple superación de una burbuja A2/AD¹ (1), sino como la necesidad de operar dentro de un campo de batalla único en el cual la complejidad para lograr la libertad de acción y la sorpresa, considerada a lo largo de la historia como el centro de gravedad en las operaciones anfibias, se dificulta debido a la detección temprana resultado de los múltiples sensores que integran el sistema de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR) del adversario (Department of the Navy, 2017).

En este sentido, cobra especial importancia la expansión de los UAS, debido a su bajo coste y alta disponibilidad, actuando como un multiplicador del sistema ISR capaces de integrarse como nodos de una «Kill Web»² garantizando vigilancia de manera ininterrumpida y corrección de fuegos en tiempo real dentro de la estructura de mando y control (Centre, 2021).

La consecuencia en la operación anfibia es directa, ya que la ventana entre la detección y neutralización de las fuerzas propias se estrecha hasta niveles sin precedentes, permitiendo al adversario imponer un ciclo de *targeting* continuo sobre medios anfibios que, por su propia naturaleza, son concentrados, costosos y críticos. Bajo esta premisa de vulnerabilidad crítica, se presenta la hipótesis central de este artículo: La proliferación de drones de bajo coste y alta disponibilidad obliga a una transformación doctrinal del concepto de operación anfibia, desplazando el énfasis del desembarco tradicional hacia maniobras

distribuidas y descentralizadas basadas en la negación de sensores enemigos.

El desembarco anfibia tradicional bajo amenaza

Según la doctrina, una operación anfibia se define como una operación militar lanzada desde la mar por una fuerza anfibia con el propósito de proyectar una fuerza de desembarco en el litoral (NATO Standardization Office, 2017). Su esencia radica en el empleo del mar como espacio de maniobra permitiendo ganar flexibilidad, libertad de acción y generar diferentes puntos de entrada en la costa. En la actualidad, la ejecución de un asalto anfibia contra una playa defendida representa hoy en día una de las múltiples modalidades posibles dentro de los tipos de operaciones anfibias, y probablemente sea la más vulnerable en escenarios donde la Fuerza Anfibia se deba enfrentar a un adversario convencional dotado de sistemas de armas de última generación.

Tradicionalmente, una operación anfibia encuentra su fortaleza en los principios de concentración, masa y sorpresa. La concentración de fuerzas en un punto decisivo permite superar las defensas enemigas; la masa garantiza la rápida acumulación de potencia de combate en tierra para sostener la maniobra posterior; y la sorpresa busca desorganizar al defensor mediante la incertidumbre sobre el lugar y momento del desembarco. Sin embargo, la aplicación simultánea de estos principios implica la necesidad de constituir una cabeza de playa, hecho que genera una pausa operacional restando velocidad e ímpetu a la acción, condicionando la explotación inmediata del éxito inicial ya que en la mayoría de ocasiones conlleva la pérdida de la sorpresa de la operación. Este modelo, se basa en la proyección de fuerzas mediante el método conocido como *Ship-to-Shore Movement* (STSM), movimiento buque-costa, centrándose en el establecimiento progresivo de una cabeza de playa mediante la descarga de los diferentes medios para construir la potencia de combate necesaria. No obstante, este hecho es cuestionado por su lentitud, previsibilidad y elevada exposición inicial de blancos de alto

Concentración de medios en la cabeza de playa durante los días posteriores al desembarco, Playa de Omaha, Normandía, Francia



1 Anti-Acceso (A2) y Negación de Área (AD)

2 Red integrada de sensores y sistemas de armas que conecta fuerzas dispersas para localizar y batir objetivos.



Tradicionalmente, una operación anfibia encuentra su fortaleza en los principios de concentración, masa y sorpresa. La concentración de fuerzas en un punto decisivo permite superar las defensas enemigas

valor (HVT's) en tierra durante las primeras fases del desembarco.

Con el fin de solventar esta vulnerabilidad, el Cuerpo de Marines de los EE.UU. (USMC) promovió una revisión conceptual en la forma de ejecutar el asalto anfibio. En ese proceso, la Maniobra Operacional desde la Mar (OMFTS), formulada en 1996, abrió un debate doctrinal orientado a adaptar las operaciones anfibias a los principios de la guerra de maniobra y a los retos del siglo XXI. De ese marco surgió el *Ship-to-Objective Maneuver* (STOM), concebido como su aplicación operativa: un método para proyectar la fuerza de desembarco directamente desde los buques hacia objetivos situados en profundidad, evitando la consolidación de una cabeza de playa y la formación de una gran huella logística en el litoral (Association, 2001).

Pese a esta evolución conceptual, la fase de preparación del desembarco (*Shaping*) continúa siendo una fase crítica y especialmente detectable. En este sentido, el despliegue de una fuerza avanzada con cometidos de reconocimiento, limpieza de zonas minadas y fuegos de preparación genera firmas electromagnéticas y acciones difíciles de ocultar en un entorno saturado de sensores, siendo imprescindible equilibrar la eficacia de esta fase con la conservación de la sorpresa y la seguridad de la operación.

En este contexto, la expansión de UAS y USV, incrementa de forma exponencial la capacidad del

defensor para detectar de manera temprana la aproximación de una fuerza anfibia, corregir fuegos de largo alcance y negar la construcción progresiva de potencia de combate una vez en tierra. Estos sistemas, de bajo coste y fácil empleo, reducen la libertad de acción debido a las capacidades de vigilancia, disminuyendo las ventajas de la fuerza anfibia durante las fases iniciales de la operación. Por ende, el desembarco anfibio tradicional, basado en la concentración visible y prolongada de fuerzas en el litoral, se enfrenta hoy día a un paradigma que obliga a reflexionar acerca de los procedimientos, tiempos y formas de proyectarse desde la mar.

El dron como factor disruptivo de la operación anfibia

Tomando como punto de partida esta evolución, la operación anfibia se enfrenta a un entorno operativo radicalmente distinto de aquel para el que fue concebida. La proliferación de UAS-USV genera un ambiente en el cual la libertad de acción se ve gravemente afectada. La detección anticipada por parte del adversario tiene consecuencias particularmente graves para una fuerza anfibia que depende, por naturaleza, de la concentración, sorpresa y sincronización de las acciones. De este modo, la sorpresa deja de apoyarse únicamente en el sigilo físico y pasa a depender del

dominio del espectro electromagnético y de la capacidad para degradar los sistemas enemigos.

La dificultad actual de entrada en el Área Objetivo Anfibia (AOA) puede explicarse como el choque entre el diseño clásico del asalto anfibio y un entorno donde los UAS/USV abaratan la observación y aceleran el ciclo de *Targeting* enemigo. La experiencia en conflictos recientes demuestra que los drones aportan ISR continuo y reducen el coste de vigilar y corregir fuegos, incrementando la probabilidad de detección temprana, limitando la sorpresa necesaria para concentrar fuerzas sin ser neutralizadas (Molloy, 2024).

Paralelamente, los análisis recientes señalan que las operaciones anfibias ya no se deciden únicamente en la playa, sino en la capacidad de mantenerse en un litoral bajo vigilancia continua y ataques de precisión, desplazando el centro de gravedad hacia la resiliencia del mando y control, la movilidad y la logística (Kaushal & Totten, 2024).

Este cambio de paradigma obliga a abandonar la concentración visible en favor de una maniobra distribuida. Los buques anfibios carecen de la robustez defensiva de un grupo de portaaviones y que, en un entorno A2/AD, la aproximación al litoral queda expuesta a sensores y misiles anti-buque de gran precisión (Yeadon, 2020). Aunque el concepto más allá del horizonte (OTH) reduce la exposición directa, no elimina la detección cuando el adversario dispone de los medios adecuados. En consecuencia, la dispersión, la reducción de firma y la creación de múltiples ejes de progresión con el fin de generar dilemas al adversario dejan de ser opciones doctrinales para convertirse en requisitos que garanticen la supervivencia. La concentración pasa de ser una ventaja inherente a una condición que solo debe

alcanzarse en el momento y lugar decisivos, minimizando la ventana de exposición.

Desde la perspectiva de las funciones de combate, el impacto del dron se extiende al conjunto de la operación anfibia. En cuanto al mando y control (C2), los ciclos de decisión se comprimen: la combinación de ISR y fuegos reduce drásticamente el tiempo disponible para coordinar esfuerzos durante el desembarco. Además, la dependencia de comunicaciones expone al C2 a las acciones de guerra electrónica (EW) enemigas, obligando a elegir entre comunicarse con las unidades subordinadas y ser detectado o evitar su empleo para garantizar la supervivencia de los puestos de mandos.

En cuanto a la inteligencia, el adversario puede desplegar un sistema basado en capas de sensores económicos que abarcan desde mini-UAS, UAS comerciales militarizados y USV que convierten el litoral en un espacio de batalla transparente. Esta circunstancia afecta a la sorpresa y decepción facilitando la detección de agrupaciones navales, ejes de progresión y nodos logísticos antes de que la fuerza pueda imponer su ritmo en la operación (Molloy, 2024).

Con respecto a los fuegos, los drones no solo añaden una amenaza, sino que se integran plenamente en el *targeting*, ya que actúan para designar y corregir fuegos aumentando la eficacia de artillería de campaña, cohetes y misiles, mientras que las municiones mero-deadoras y FPV posibilitan ataques de oportunidad contra vectores de desembarco, defensas de punto o nodos C2 en los momentos de mayor vulnerabilidad. La saturación del espacio favorece al defensor, ejecutando ataques por oleadas que fuerzan el empleo de sistemas extremadamente costosos, elevando el riesgo de que el atacante quede fijado antes de consolidar la cabeza de playa (Tallis, 2024; Johnson,



Vehículo no tripulado de superficie USV SEAD23 en la Base Naval de Rota (ARMADA)

2020). La respuesta, como subrayan los estudios de transformación del concepto de operación anfibia, no es simplemente emplear mayor número de sistemas defensivos, sino rediseñar el alcance, protección y capacidad de fuego de los medios de desembarco.

Relativo a la función de combate maniobra, las mayores limitaciones emergen con los conectores buque-costa. Por un lado, acercar la Fuerza Anfibia Operativa (ATF) a costa reduce el tránsito, pero se expone frente a sistema enemigos; y, por otro lado, alejarlos incrementa el tiempo expuesto de los conectores. Esta situación se agrava en el entorno presentado, donde cada minuto adicional se traduce en oportunidades de sufrir un ataque (Clark & Sloman, 2016). Los conectores actuales no proporcionan suficiente espacio para transporte de tropas, protección frente a las amenazas del entorno, velocidad para proyectarse en tierra y potencia de fuego que permitan maniobrar tácticamente en el escenario actual y futuro (Smith & Webber, 2023). De ahí que la necesidad de vectores más rápidos y protegidos no sea una preferencia tecnológica, sino una condición operativa necesaria

para reducir la exposición dentro de una «Kill web» habilitada por UAS-USV, planteándose que la primera ola de un desembarco en una costa hostil debería ser completamente no tripulada, capaz de ejecutar reconocimiento hidrográfico, limpieza de minas y supresión inicial del adversario. Además, el empleo de UAS para apoyo de fuegos y de vehículos autónomos para logística reduce la exposición del personal en las fases más críticas.

Finalmente, en las funciones de protección y sostenimiento, el problema es la permanencia. Aun logrando desembarcar, sostener una cabeza de playa exige flujos lo-

La saturación del espacio favorece al defensor, ejecutando ataques por oleadas que fuerzan el empleo de sistemas extremadamente costosos, elevando el riesgo de que el atacante quede fijado antes de consolidar la cabeza de playa

gísticos repetidos y previsibles que los drones son capaces de localizar y destruir.

Respuestas emergentes en el entorno litoral: operaciones marítimas distribuidas, stand in forces y EAB

El progresivo deterioro de las condiciones de proyectar el poder naval sobre tierra y maniobrar en el entorno litoral, ha impulsado una revisión de la doctrina actual. En este contexto, emergen las Operaciones Marítimas Distribuidas (*Distributed Maritime Operations*, DMO) como una respuesta conceptual destinada a restaurar la libertad de acción de la fuerza naval y la fuerza anfibia frente a adversarios capaces de imponer amplias zonas de enfrentamientos de armas (WEZ) sobre

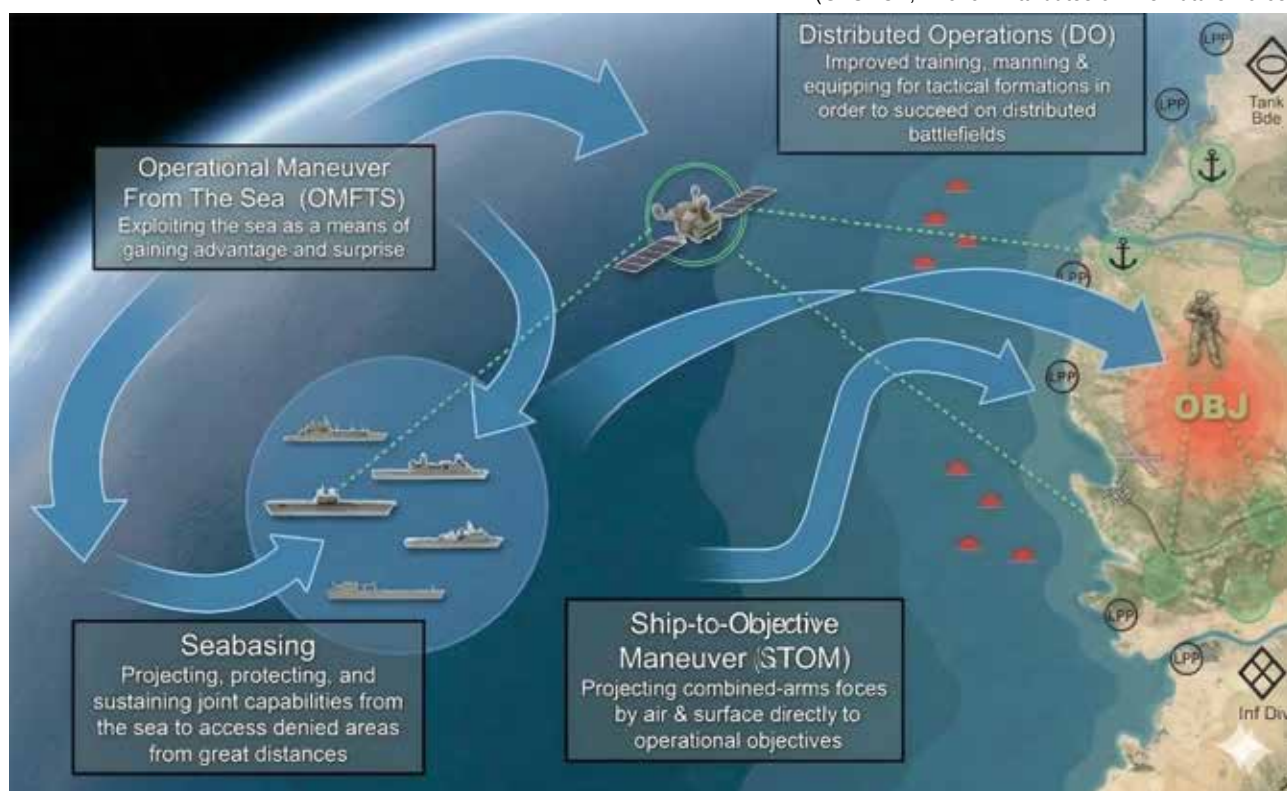
el espacio marítimo-litoral y burbujas A2/AD. La expansión de estas zonas no responde únicamente al incremento del alcance de los sistemas de armas, sino, de forma creciente, a la proliferación de UAS-USV, que aumentan el número de sensores del adversario y reducen drásticamente los espacios de maniobra no observados, convirtiendo el campo de batalla en un espacio transparente.

Las DMO se caracterizan por la explotación del OMFTS y se fundamentan en la dispersión de fuerzas que operan de manera separada, simultánea y coordinada a lo largo de áreas muy extensas para obtener ventaja sobre el adversario como mecanismo de supervivencia. En un entorno caracterizado por la combinación de ISR y targeting, operar bajo el alcance efectivo de los sistemas de armas enemigos se convierte en el escenario más probable y, en estas circunstancias, las grandes formaciones de unidades navales concentradas con firmas

elevadas resultan especialmente vulnerables a ataques de drones marinos y aéreos. Por el contrario, fuerzas organizadas en unidades más pequeñas, móviles y distribuidas reducen la eficacia de los sistemas de armas más avanzados.

Aplicado al OMFTS, esto supone una ruptura clara con el concepto clásico de desembarco centrado en un único punto decisivo y una acumulación progresiva de potencia de combate en playa. La maniobra de la fuerza anfibia bajo un enfoque DMO prioriza múltiples ejes de progresión y puntos de entrada desde la mar y aire, de forma escalonada y no lineal, con el objetivo de reducir la exposición prolongada de las fuerzas en áreas bajo el alcance de los sensores y fuegos enemigos. Este planteamiento pretende disminuir la eficacia de los fuegos defensivos y drones, generando dilemas en el ciclo de decisión del adversario, obligándole a dispersar sus medios. El escalonamiento temporal y espacial de fuerzas

Ejemplo de Operación Distribuida a través del OMFTS / STOM. Imagen generada con IA basada en (GLUECK, K. J. Jr.: Attributes of The Future Force)





La proliferación de drones convierte el litoral en un entorno de vigilancia y amenaza casi permanentes, donde la maniobra distribuida, descentralizada y basada en la degradación del sistema adversario deja de ser una opción para convertirse en una condición indispensable

permite, además, adaptar el ritmo de la operación a la evolución de la situación táctica, evitando concentraciones prematuras que, en un entorno saturado de drones, serían rápidamente detectadas y atacadas (Department of Defense, 2005).

Este cambio doctrinal encuentra coherencia en la convergencia entre DMO y el concepto de *Stand-in Forces* (SIF). Las SIF se definen como fuerzas pequeñas, letales, persistentes, de baja firma y altamente móviles, diseñadas específicamente para operar desde dentro de la WEZ, en lugar de proyectarse exclusivamente desde posiciones de relativa seguridad fuera de su alcance (U.S. Marine Corps, 2021). La proliferación de drones obliga a asumir que la ocultación absoluta es difícil de lograr; en su lugar, la supervivencia se basa en la ocultación, la movilidad frecuente, la decepción y la degradación de los sensores adversarios. Desde esta perspectiva, las operaciones anfibias dejan de concebirse únicamente como un medio de entrada inicial para convertirse en un instrumento permanente de presencia avanzada y control del espacio marítimo-litoral.

El sostenimiento logístico de las SIF se basa en el empleo de las *Expeditionary Advanced Base Operations* (EABO). Las EABO no deben entenderse como instalaciones fijas o semipermanentes, sino como bases temporales, con un carácter austero, establecidas deliberadamente en zonas de riesgo para apoyar el desarrollo de las operaciones.

En un entorno donde los drones permiten observar de forma casi continua el campo de batalla, la viabilidad de estas bases depende de su movilidad, su empleo eventual y su integración en un despliegue de fuerzas dispersas (U.S. Navy & U.S. Marine Corps, 2023).

La relación entre las respuestas formuladas es, por tanto, esencial y complementaria. Las DMO proporciona el marco que justifica la dispersión; las SIF representan el tipo de fuerza capaz de garantizar su supervivencia y el modo de combatir en condiciones de amenaza constante; y las EABO ofrecen el mecanismo práctico para sostener y emplear dichas fuerzas en el entorno litoral. En conjunto, estos conceptos desplazan la idea de empleo de fuerzas para la conquista física del litoral hacia el control funcional del espacio marítimo-litoral, priorizando la negación de sensores enemigos, la información y la capacidad de generar efectos a niveles superiores.

En conclusión, esta respuesta no resta relevancia a la operación anfibia; la transforma profundamente. La proliferación de drones convierte el litoral en un entorno de vigilancia y amenaza casi permanentes, donde la maniobra distribuida, descentralizada y basada en la degradación del sistema adversario deja de ser una opción para convertirse en una condición indispensable. Integrada en un esquema de operaciones distribuidas, la operación anfibia emerge como una respues-

ta coherente a las exigencias del combate actual, al desplazar su lógica táctica desde la conquista y consolidación de una cabeza de playa hacia la proyección directa y distribuida del poder naval sobre objetivos en profundidad. Pese a ello, sigue pendiente el desarrollo de conectores lo suficientemente rápidos, con protección adecuada y capacidad de fuegos, que hagan posible ejecutar la maniobra táctica desde la mar. El desembarco del siglo XXI no desaparecerá, pero sí se transformará: será menos visible, más distribuido y, probablemente, más difícil de detectar y batir. En la era de los drones, la supervivencia de la fuerza anfibia constituye la premisa fundamental de la maniobra, evitando concentraciones innecesarias antes de realizar la acción decisiva de la operación.



Bibliografía

Association., M. C. (2001). *Operational Maneuver From the Sea (OMFTS): A Concept for the Projection of Naval Power Ashore*. . Quantico, VA.

Centre., J. A. (2021). *A comprehensive approach to countering unmanned aircraft systems*.

Clark, B., & Sloman, J. (2016). Advancing beyond the beach: Amphibious operations in an era of precision weapons. . *Center for Strategic and Budgetary Assessments*.

Department of Defense. (2005). *A concept for Distributed Operations*. Washington, DC.

Department of the Navy. (2017). *Littoral operations in a contested environment*.

Johnson, J. (2020). Artificial intelligence, drone swarming and escalation risks in future warfare. . *The RUSI Journal*.

Kaushal, S., & Totten, M. (2024). Amphibious futures: The Royal Marines in contested new operating environments.

Molloy, O. (2024). Drones in modern warfare: Lessons learnt from the war in Ukraine. *Australian Army Research Centre*(29).

NATO Standardization Office. (2017). *ATP-08(A) Volume I: Doctrine for Amphibious Operations*. .

Smith, C. D., & Webber, S. (2023). Connector survivability in the current operating environment. *RAND Corporation*.

Tallis, J. (2024, Julio 31). *The calm before the swarm: Drone warfare at sea in the age of the missile*. Retrieved from War on the Rocks: warontherocks.com

U.S. Marine Corps. (2021). *A concept for stand-in forces*. . Quantico, VA.

U.S. Navy & U.S. Marine Corps. (2023). *Tentative manual for expeditionary advanced base operations (EABO) (2nd ed.)*. Washington, DC.

Yeadon, S. A. (2020). The problems facing United States Marine Corps Amphibious Assaults. *Journal of Advanced Military Studies*, II(11).







Contingente de Infantería de Marina a bordo del buque de asalto anfibio Castilla. Fuente: EMAD

LOGÍSTICA CON ACENTO ANFIBIO EN EL FLANCO ESTE EUROPEO

Capitán (IM)
Jesús García Buendía
Jefe del NSE del contingente
FIMAR-R II

Durante décadas, el litoral ha sido considerado un espacio ambiguo y relativamente opaco donde la maniobra anfibia podía explotar la decepción, la velocidad y la sorpresa. Sin embargo, la proliferación de sistemas aéreos no tripulados (UAS) y de superficie (USV) ha transformado progresivamente este entorno en un espacio permanentemente observado, cuestionando los fundamentos del desembarco anfibio tradicional.



En Cincu, una pequeña comuna situada en el centro geográfico de Rumanía, a casi 500 km del litoral más cercano, la Infantería de Marina española se integra en el refuerzo de la disuasión y defensa de la OTAN en el flanco oriental europeo, formando parte de un *Battle Group multinacional (Forward Land Forces – Battle Group, FLF BG Rumanía)* bajo la nación marco francesa y con apoyo de la nación anfitriona rumana. En este marco, la logística ha demostrado ser no solo un elemento de apoyo, sino un verdadero multiplicador de la capacidad operativa. A lo largo de casi 7 meses de despliegue continuado, el sistema logístico español ha evidenciado solidez, flexibilidad y una notable capacidad de adaptación a un entorno multinacional y exigente.

Conscientes del carácter expedicionario que nos caracteriza, el contingente ha buscado —y logrado— que cada solución logística (desde el repuesto más pequeño hasta la obra más visible) refuerce la idea central: proyectar, sostener y estar preparado para combatir.

Este artículo pretende analizar la estructura y funcionamiento del apoyo logístico del contingente español en Rumanía, establecer paralelismos con experiencias previas, tanto en territorio nacional como en zonas de operaciones—como la operación Inundaciones Valencia, EUFOR/Althea en Bosnia o EUTM Mali—y realizar una breve exposición de los pilares logísticos del contingente.

El sello expedicionario: de Bosnia y Mali a Rumanía

En Bosnia aprendimos a integrar fuerzas y sostener la continuidad; en Mali, a simplificar y priorizar en

entornos austeros. En Rumanía, esas lecciones se convierten en método: logística como maniobra silenciosa y expedicionaria. Bosnia fue escuela de integración y permanencia; Mali, escuela de austeridad y previsión. Rumanía es la síntesis: expedición sostenida en el tiempo, con estándares OTAN y espíritu anfibio intacto.

En Cincu, el sostenimiento es prolongado, diferenciado en dos estaciones marcadas por la intensidad y cadencia de la actividad del FLF BG Rumanía (estival e invernal) y la cadena logística se extiende entre TN y ZO, con las dificultades inherentes a un apoyo logístico de esta naturaleza. Esta condición, unida a las reglas de apoyo multinacional, obligan a una disciplina de planeamiento y control mayor. Sin embargo, la idea es la misma: el éxito operativo se fabrica en la retaguardia.

Mali, en cambio, puso el foco en la distancia y en la dependencia de la cadena logística del Ejército de Tierra y apoyos externos, siguiendo los hitos logísticos que marcaba la cadena de mando y control de la Operación EUTM Mali. Este entorno operativo tan austero al que se enfrentó la Brigada de Infantería de Marina durante 6 años reforzó una idea útil para el despliegue en Cincu: cuando el entorno limita, la

logística debe ser más expedicionaria todavía, es decir, más sencilla, más anticipada y más disciplinada en datos. Rumanía, por tanto, combina lo mejor de ambos mundos: sostenimiento prolongado como en Bosnia, pero con la exigencia de previsión y elasticidad maliense.

Desde el punto de vista logístico, Bosnia demandaba una rutina de sostenimiento prolongado en un teatro relativamente próximo, con 'fricción administrativa' alta (rotaciones frecuentes, integración multinacional y sostenimiento de personal en bases fijas). La lección principal fue el valor del NSE como bisagra. Una unidad que absorbe cambios, mantiene continuidad y permite que la unidad de maniobra siga centrada en la misión.

Por lo tanto, la Infantería de Marina española no «llega» a Rumanía por generación espontánea, llega con memoria operativa tras su participación en EUFOR/Althea o EUTM-Mali. En Bosnia, varias rotaciones FIMEX llegaron a constituir el mando y buena parte de la Plana Mayor del Batallón Multinacional en Camp Butmir, además de aportar un Elemento Nacional de Apoyo (NSE) no integrado en la fuerza multinacional, lo que obligaba a sostener simultáneamente la integración táctica y la autonomía nacional.

Proyección de los vehículos de la FIMAR-R



Operación Inundaciones Valencia: escuela de procedimientos logísticos

El rápido despliegue de la BRIMAR en Valencia, a principios del mes de noviembre del pasado año 2024, ofrece un espejo útil. Allí, la BRIMAR y otras capacidades de la Armada se volcaron en apoyo a la población civil afectada por la DANA que asestó el levante español, con una lógica de respuesta inmediata en territorio nacional. El empleo de los buques anfibios «Galicia» y «Juan Carlos I» como plataformas de alojamiento y apoyo logístico, muestran cómo la Armada convierte sus medios en una base avanzada para asistir y sostener, y la rápida acogida a la Base Militar «Jaime I» de Bétera refleja la naturaleza flexible de los sistemas de mando y control de la BRIMAR.

Este ambiente, también austero, supuso un escenario de alta exigencia logística en territorio nacional,

con necesidades inmediatas, recursos limitados y una coordinación estrecha con autoridades civiles. En aquel contexto, la BRIMAR demostró la validez de un sistema logístico basado en la proximidad al apoyado, la descentralización de la ejecución y la claridad en la cadena de mando.

Ese mismo espíritu se reconoce en Rumanía. Aunque el entorno es radicalmente distinto —una operación multinacional, en zona exterior y bajo paraguas OTAN— los principios se mantienen: anticipación, simplicidad, flexibilidad y coordinación. Al igual que en Valencia, el éxito no reside únicamente en la disponibilidad de medios, sino en la capacidad de integrarlos eficazmente y ponerlos al servicio de la misión y del personal, abarcando desde la gestión de grandes volúmenes de material y vehículos, hasta la mejora progresiva de infraestructuras, pasando por el sostenimiento diario del personal.

La experiencia adquirida en los ámbitos de mantenimiento y aprovisionamiento de primer, segundo y

tercer escalón durante la Operación Inundaciones Valencia asentó, para el Grupo de Apoyo de Servicios de Combate (GASC), las bases para implantar un correcto sistema de control del aprovisionamiento de repuestos sincronizado con el mantenimiento correctivo de los vehículos y sistemas desplegados en Cinco. En Valencia se creó un sistema cerrado que conseguía diagnosticar una avería en un vehículo o sistema, con la identificación del repuesto necesario asociado, y ponerlo a disposición del equipo de mantenimiento en tiempo récord, animado por la necesidad de mantener operativos 74 vehículos que operaban en una operación de apoyo a personal afectado por las inundaciones.

El control del aprovisionamiento y mantenimiento

Este sistema nacido en Valencia, monitorizado por un software informático creado por el NSE del contingente FIMAR-R II en ZO, involucra un circuito claro de operadores de los vehículos y sistemas, talleres, operadores SIGAPEA NSE/EAL, analistas de la sección de logística de G4-BRIMAR y J4-MOPS, gestores de la Célula de Movimiento y Transporte de la Flota, alineando necesidades, existencias y prioridades con los medios de transporte TN-ZO disponibles.

Esta disciplina se ha traducido en operatividades sostenidas entre el 80% y el 98% en la flota de vehículos transferida a la cadena OTAN. El complemento ha sido el mantenimiento de nivel de usuario (alimentado con jornadas de mantenimiento preventivo de nivel de usuario frecuentes) y la continuidad de asistencias técnicas de 3.º escalón en los casi 7 meses de despliegue: dos para Piranha (SBS-GDELS) y

Infantes de Marina durante las operaciones en Valencia con motivo de la Dana





una para VAMTAC (UROVESA). La regla es simple: la asistencia técnica solo funciona si llega con repuesto y diagnóstico previo bien trabajado.

Los objetivos logísticos de Cincu

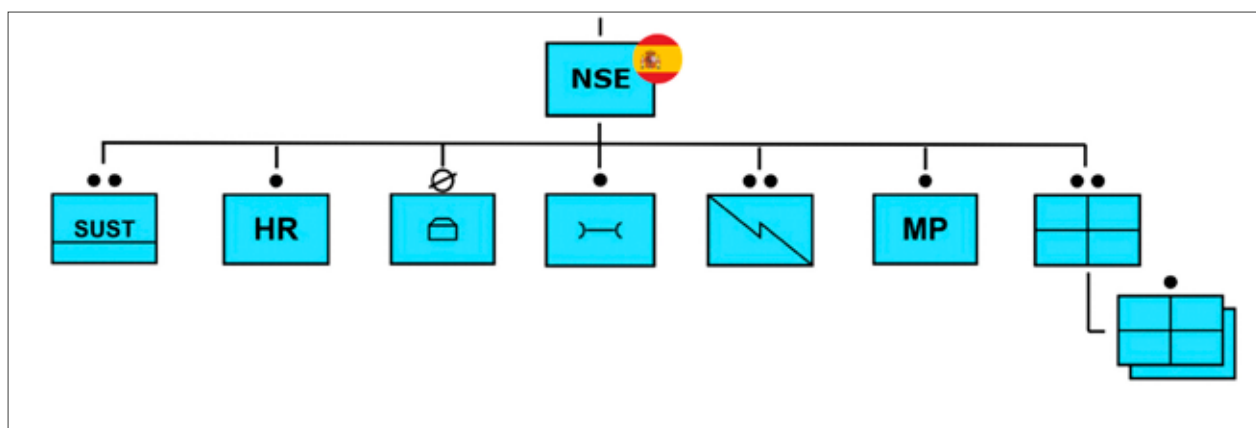
La BRIMAR proyecta en Rumanía, para ejercer la importante función de combate «logística», dos unidades de esta naturaleza, integradas en el contingente FIMAR-R: el Elemento de Apoyo Nacional (NSE), al mando de un Capitán de Infantería de Marina y el Elemento de Apoyo

Logístico (EAL), al mando de un Suboficial de Infantería de Marina.

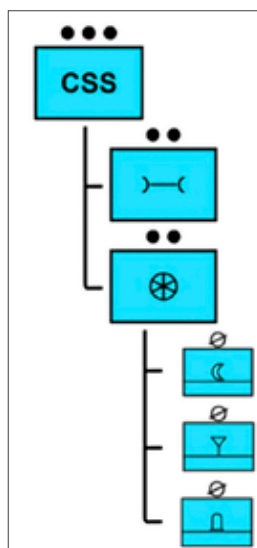
Además, se integra un suboficial en la PLM del FLF BG encargado de ejecutar aquellas coordinaciones inminentemente logísticas relativas al apoyo de la unidad de maniobra, el S/GTMz, en el seno del FLF BG.

El NSE es el encargado de ejecutar, en estrecha coordinación con la cadena orgánica y operativa nacional y con la cadena operativa internacional (FN-HN), aquellas acciones de carácter logístico-administrativo para mantener y sostener el flujo logístico en ZO y entre TN y ZO, con la finalidad de garantizar el apoyo logístico en ZO, adecuado al contingente FIMAR-R.

La experiencia adquirida durante la Operación Inundaciones Valencia asentó, para el Grupo de Apoyo de Servicios de Combate (GASC), las bases para implantar un correcto sistema de control del aprovisionamiento de repuestos



Organización operativa del NSE



Organización operativa del EAL

Elemento de Apoyo Logístico (EAL), el encargado del planeamiento y ejecución de aquellas tareas constitutivas de las funciones logísticas de aprovisionamiento de combate, mantenimiento de combate y movimiento y transportes.

A excepción de las coordinaciones directas que ejecuta el integrante español de la célula S4 del FLF BG, toda la logística asociada al aprovisionamiento, mantenimiento, infraestructuras, moral y bienestar y Real Life Support (RLS) es monitorizada por el Jefe del NSE del contingente y ejecutada tanto por la Célula S4 de NSE como por el EAL.

Estas tareas logísticas esenciales se articulan en torno a cuatro pilares, que deben considerarse como esfuerzos principales de estas dos unidades, trabajando en conjunto:

1. Control del aprovisionamiento de repuestos, con la finalidad de mantener un stock de repuestos de los distintos sistemas de combate del contingente:

- a. Vehículos Piranha.
- b. Vehículos VAMTAC.
- c. Camiones IVECO.
- d. Maquinaria pesada.
- e. Optrónica y material sensible de adquisición.
- f. Armamento individual y colectivo.
- g. Equipos CIS y comunicaciones de combate.

Material individual de combate.

Este control se ha ejecutado de tal manera que se ha conseguido equipar los niveles y stock de repuestos «actuales» en ZO, con los niveles y stock «teóricos» recogidos en la aplicación SIGAPEA, mediante la creación de un Software basado



Actividades logísticas diarias

en Excel denominado «MASTER control aprovisionamiento-mantenimiento FIMAR-R».

2. Mejora de las instalaciones de vida e infraestructuras del contingente, con la finalidad de garantizar la buena calidad de vida del personal del contingente.

3. Control exhaustivo del material permanente e itinerante en ZO, mediante la creación de un Software basado en Excel denominado «MASTER de material FIMAR-R». Este sistema permite monitorizar:

Cargo FIMAR-R: todo aquel material, perteneciente al cargo de material de la BRIMAR, aprobado por GETEAR bajo asesoramiento de su G4, para permanecer de manera perpetua en ZO. Este material

se relevará entre los contingentes FIMAR-R entrantes y salientes.

TAM (Tablas de Armamento y Material): todo aquel material, perteneciente al cargo de material de la BRIMAR, que debe proyectar cada contingente entrante a ZO.

Inventario valorado: todo aquel material adquirido para la FIMAR-R, tanto en TN por la Sección G4-B Aprovisionamiento o SEA de la BRIMAR, como por el OCR de la FIMAR-R en ZO y que, por tanto, se releva en ZO entre los contingentes FIMAR-R entrantes y salientes. Es un documento «vivo», ya que se debe actualizar cada vez que se adquiera cualquier material destinado a uso en FIMAR-R. Este material será controlado por el OCR del contingente FIMAR-R.

4. Establecimiento y mejora continua de procedimientos ordinarios de funcionamiento diario

de los distintos puestos de trabajo, así como estructuración de la base de datos informática del NSE y el EAL.

Conclusión y aspectos aprendidos

El despliegue en Cincu ha confirmado que la logística no es un mero soporte, sino una maniobra silenciosa que hace posible la presencia, la preparación y la disponibilidad real de la fuerza. A lo largo de estos meses, el NSE y el EAL han demostrado que el sello expedicionario de la Infantería de Marina no se proclama: se materializa cada día en disciplina de planeamiento, control de datos, anticipación y soluciones prácticas, desde el repuesto más pequeño hasta la infraestructura más visible.

Los avances alcanzados —la sincronización del stock real en ZO con el stock teórico en SIGAPEA mediante herramientas propias, la sostenibilidad de la operatividad de la flota apoyada por asistencias técnicas de 3.^{er} escalón, el control del material permanente e itinerante y la normalización progresiva de procedimientos— han generado un sistema robusto, replicable y, sobre todo, transferible. Ese es el verdadero indicador de madurez: no depender de soluciones puntuales, sino dejar un método instalado que garantice continuidad y reduzca la fricción a cada relevo.

En adelante, el reto no es «cambiar de modelo», sino consolidarlo y ampliarlo, mantener la cadencia de las asistencias técnicas y la cultura de diagnóstico previo con repuesto disponible; seguir depurando la base de datos y los procedimientos ordinarios; y culminar las mejoras de infraestructura y vida en base como inversión directa en cohesión, moral y rendimiento. Si Bosnia enseñó continuidad y Mali enseñó

austeridad y previsión, Rumanía está demostrando que ambas lecciones pueden convivir sin perder identidad: una fuerza anfibia que, aun lejos del mar, sostiene su espíritu expedicionario con una logística a la altura de la de sus aliados, Francia y Bélgica, en este despliegue.

El despliegue en Cincu ha confirmado que la logística no es un mero soporte, sino una maniobra silenciosa que hace posible la presencia, la preparación y la disponibilidad real de la fuerza

Apoyo Logístico. Fuente: EMAD





Desembarco de Alhucemas por Moreno Carbonero. WikiCommons

DESEMBARCO DE VEHÍCULOS BLINDADOS ESPAÑOLES EN ALHUCEMAS EN 1925

Teniente (ET)
Francisco Campos Luque

El Protectorado Español de Marruecos es el dominio ejercido por España sobre algunas zonas del Imperio Jerifiano (denominación histórica dada al actual Reino de Marruecos entre los siglos XVI y XX) entre 1912 y 1956. Es establecido por encomienda de Francia tras el acuerdo franco-español de 27 de noviembre de 1912, a continuación del acuerdo franco-marroquí de 30 de marzo de 1912, que establece el Protectorado Francés también en Marruecos durante la primera mitad del siglo XX.

En el año 1924 Abd El-Krim, reconocido como Emir del Rif (zona del Protectorado Español con capital en Tetuán), organiza su dominio en dicho territorio. Dispone de la fuerza necesaria, cuyo orden de batalla se estima en 80.000 hombres, unas cien piezas de artillería, tres aviones, centros logísticos y una moderna red telefónica para enlazar con la ciudad donde está instalado, Axdir.



Protectorado Español en Marruecos en 1924. WikiCommon

En 1925, Abd El-Krim ataca las posiciones francesas a lo largo del río Uarga. El país galó designa urgentemente al mariscal Petain para inspeccionar la situación general sobre el terreno. A su regreso a París el mariscal recomienda encarecidamente la colaboración franco-española. España y Francia llegan a un acuerdo el 25 de julio de 1925 en Madrid, resultando del mismo varias decisiones entre ellas la de llevar a cabo una acción combinada de las fuerzas aeronavales para operaciones de interdicción marítima y bloqueo naval, seguida de una operación anfibia sobre Alhucemas. Sin embargo, Primo de Rivera, presidente del Directorio Militar español, tiene otro plan: conseguir un golpe de efecto mediante una operación anfibia sobre Axdir, sin penetrar profundamente en el Rif.

El día 8 de septiembre de 1925 (estaba previsto que comenzara el día anterior pero la climatología adversa propia del otoño en la zona, lo impidió), comienza el Desembarco en Alhucemas. Es una operación conjunta y expedicionaria que forma parte de una campaña posterior más amplia; es la primera acción conjunta y combinada en la que participaba España en la era moderna y en la que, por primera vez en la historia, desembarcan medios blindados.

El empleo de sistemas de armas de nuevo cuño como la aviación y los carros de combate, integrados en una operación aeronaval, constituye una moderna revelación para la estrategia militar. Los aliados tuvieron como referencia la operación durante el planeamiento del Desembarco de Normandía de la Segunda Guerra Mundial.

Los vehículos blindados españoles de la época

La historia de estos medios en España es rica y curiosa. Durante el año 1909, debido a los acontecimientos de la Guerra del Rif, la Comisión de Experiencias de Artillería nombrada al efecto, presenta un informe titulado «Modelos de Automóviles blindados propios para la Campaña de Melilla», donde aconseja la compra de un vehículo blindado ligero de reconocimiento armado con una ametralladora y otro pesado para el transporte de un pelotón de Infantería. En 1912 se envía a Melilla el primer vehículo blindado en dotación en nuestras Fuerzas Armadas, el camión blindado Schneider 1909, del que se adquieren un total de dos vehículos.

El FT-17 es el primer carro de combate en servicio en nuestras Fuerzas Armadas, y el primer ejemplar llega a nuestro país en 1919

En 1921 el entonces Cuerpo de Ingenieros del Ejército comienza a blindar camiones, llegando a construir un total de treinta y uno de los conocidos como camiones protegidos de Ingenieros, algunos de los cuales participaron activamente en los preparativos del Desembarco de Alhucemas que se llevaron a cabo entre el 28 de agosto y el 5 de septiembre. Se realizaron grandes convoyes diarios en los que participaban por término medio ocho ca-

miones protegidos de los adscritos a las fuerzas de Melilla.

Pero los únicos vehículos blindados del Ejército que participan en la mencionada operación anfibia son una compañía de carros ligeros de infantería Renault FT-17 (con entre diez y doce vehículos, dependiendo de la fuente consultada) y según alguna fuente escrita una batería (seis vehículos) de carros pesados de artillería Schneider CA-1.



Camión protegido de Ingenieros. Colección Cervelló Museo Militar de Valencia



Renault F-17 con ametralladora. WikiCommons

El FT-17 es el primer carro de combate en servicio en nuestras Fuerzas Armadas, y el primer ejemplar llega a nuestro país en 1919. Se adquieren más unidades a lo largo de los años, incluso durante la Guerra Civil, tienen dos tripulantes, un peso aproximado de siete toneladas y unos disponen de una ametralladora de 8 milímetros de calibre (sustituida en nuestro país por la de 7 milímetros, reglamentaria en nuestro ejército) mientras que otros disponen de un cañón de 37 milímetros.

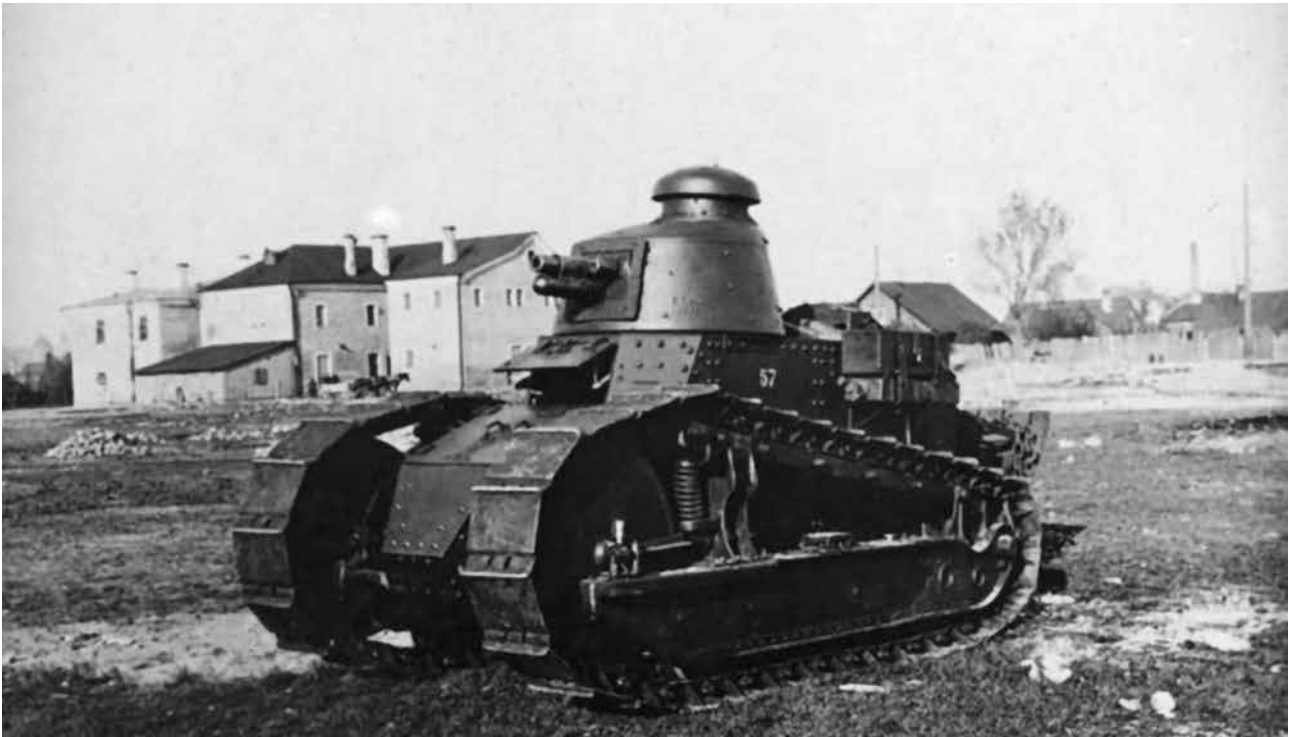
También se dispuso desde el año 1921 de una unidad de mando conocida como TSH, que en vez de torre giratoria montaba una casamata fija cuadrangular en cuyo interior tenía una emisora de radio y no disponía de armamento. Cuatro ejemplares (alguno en funcionamiento) del carro de combate ligero Renault FT-17 se conservan a día de hoy en distintas colecciones museográficas militares en nuestro país.

Del CA-1 se compran seis unidades en 1921, tiene seis tripulantes, pesa casi 15 toneladas y dispone de un cañón de 75 milímetros de calibre y dos ametralladoras de 8 milímetros. Ambos vehículos, de factura francesa, prestaron sus servicios en la Guerra del Rif y en la Guerra Civil, los Renault adscritos a Infantería y los Schneider a Artillería. Del carro de combate pesado Schneider CA-1 solo se conserva un cañón en el Museo de Medios Acorazados en Madrid.

Por entonces otros vehículos blindados están relacionados con el ejército español:

-En 1921 se reciben en Melilla tres vehículos blindados Landa fabricados por Artillería, los cuales acaban convertidos en furgonetas debido a sus escasas prestaciones. También se prueba en la zona el blindado *Romeo*, de diseño y fabricación nacional, que finalmente no es adquirido.

-Al año siguiente se prueba en España el camión oruga Schneider 1921.



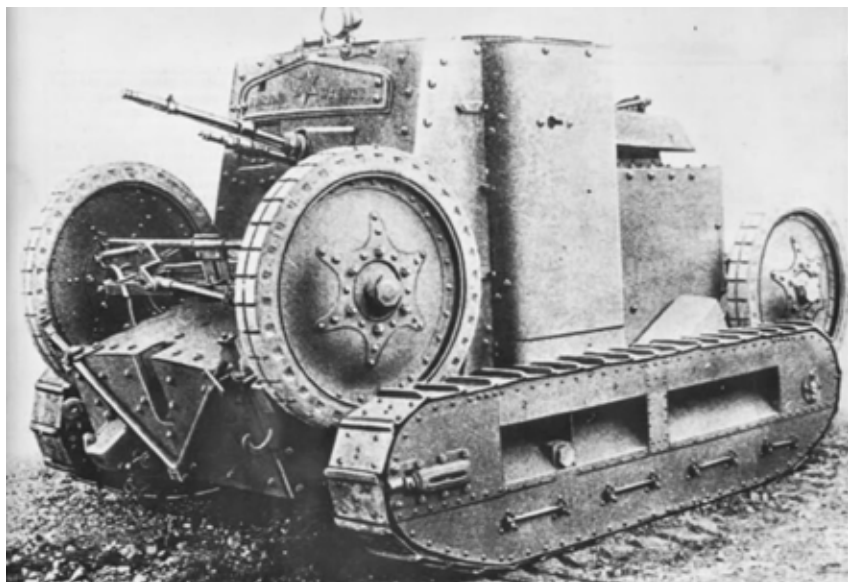
Renault FT-17 con cañón. WikiCommons



Renault FT-17 TSH. WikiCommons



Schneider CA-1. WikiCommons



Chenillette Saint-Chamond M-1921. WikiCommons

No se disponen de más noticias al respecto. También por aquella época se tienen noticias de un camión blindado diseñado por el capitán de artillería José Manuel Lacleta, en la Fábrica de Armas de Trubia (Oviedo). Se desconoce el resultado final del proyecto.

-Durante el año 1923 arriban a Melilla siete unidades del carro de com-

bate ligero *Chenillette* Saint-Chamond modelo 1921. No superan las pruebas de evaluación y se dispone de versiones diferentes sobre el final de los vehículos.

-En 1925 se compra un carro de combate italiano Fiat 3000, que no es adoptado por el Ejército y no se tiene certeza sobre el final del vehículo.

En 1921 se reciben en Melilla tres vehículos blindados Landa fabricados por Artillería, los cuales acaban convertidos en furgonetas debido a sus escasas prestaciones

El desembarco

La fuerza del desembarco inicial está constituida por dos brigadas similares, formadas en las Comandancias Generales de Ceuta y Melilla, sumando unos 13.000 hombres y mujeres (personal sanitario y con La Legión desembarcaron varias *cantineras*) del Ejército y de la Armada, que también aporta un batallón expedicionario de Infantería de Marina. La aviación de entonces estaba dividida entre el Ejército y la Armada. Además; en la operación participan unas ciento sesenta aeronaves y más de un centenar de buques de diversos tipos.

Se utilizan veintiséis embarcaciones de desembarco, conocidas como barcasas K, diseñadas y fabricadas por los británicos en base a las barcasas del río Támesis y compradas a ellos mismos en Gibraltar, donde las tenían almacenadas desde el fallido desembarco de las Potencias Aliadas durante la primera Guerra Mundial en Galípoli (Turquía). Algunas de las mencionadas embarcaciones se encontraban en mal estado en el momento de su adquisición y en ellas, además del personal de la Armada, desarrollan su trabajo componentes de la Compañía de Mar de Ceuta.

Para llevar a cabo su misión, las barcasas, que estaban identificadas con la letra K y un número a continuación, eran remolcadas hasta una distancia de unos 1.000 metros de la costa y a partir de ahí se podían desplazar de forma autónoma. Las características de dichas embarcaciones eran novedosas para su época: casco plano, rampa, capacidad para transportar tropa (hasta 300 hombres totalmente equipados), ganado y suministros a la vez y un calado reducido para facilitar su movimiento muy cerca de la orilla. Disponían de protección blindada ligera, treinta y dos metros de eslora, seis de manga y un desplazamiento de 137 toneladas



Desembarco de Alhucemas. WikiCommons

Para llevar a cabo su misión, las barcasas, que estaban identificadas con la letra K y un número a continuación, eran remolcadas hasta una distancia de unos 1.000 metros de la costa

gracias a un motor de entre 40 y 92 caballos de potencia (según disponibilidad), que les permitía recorrer lentamente el tramo final hasta la varada. Su dotación era de quince hombres. Carecían de armamento, su robustez era lo que más llamaba la atención y sorprende el número de años que estuvieron en servicio en nuestra Armada, llegando a sobrevivir las más longevas hasta la década de los años sesenta del siglo pasado. Había una versión para el transporte de tropa, ganado y material, y otra para el transporte de agua o combustible. Algunas de las barcasas tuvieron que ser modificadas y las rampas fueron reforzadas sobre todo en el caso de las destinadas al transporte de material pesado y de los vehículos blindados.

Los FT-17 de la compañía de carros participante en el desembarco de Alhucemas viajaban de a tres

en las barcasas modificadas específicamente para ello y estaban integrados en la columna del general Saro. Los carros de combate tenían como misión desembarcar en la primera oleada y constituir en la cabeza de playa una línea avanzada de protección para el resto de las fuerzas de tenían que desembarcar. Los CA-1 (si realmente llegaron a participar) también debieron de estar sujetos a los mismos planes y tan sólo se menciona de los mismos que fueron poco efectivos, pero causaron un gran efecto.

El día 8 las barcasas de transporte de los carros no pudieron acercarse a la orilla de la playa de Ixdain para realizar la descarga de los vehículos, la cual parece que se realiza con grandes dificultades, al menos la de los FT-17, el día 9 y en otra playa distinta, a la izquierda de la de La Cebadilla. Según otras fuentes estos vehículos acabaron finalmente

el desembarco el día 8 a las nueve de la noche tras el cambio de playa y durante el día siguiente desembarcaron los CA-1. Una vez desembarcados, los carros se dedicaron a avanzar para ampliar sin parar la cabeza de playa y a proteger y actuar de enlace entre las diferentes columnas del difícil flanco derecho de la operación. Después continuaron su labor junto a la VI y VII banderas de La Legión con un papel en general discreto debido a la agreste orografía que rodeaba la zona de desembarco. Durante aproximadamente dos semanas estuvieron bajo el mando de la operación, añadiendo a la misma una pequeña ventaja táctica significativa.

Conviene mencionar los reconocimientos durante la campaña a las unidades de los vehículos blindados del Ejército, y a los miembros de las mismas. Podemos destacar la Laureada del sargento García Esteban, jefe de un FT-17, la del sargento García Marco, jefe de un camión protegido, la Medalla Militar Colectiva a la Batería de Carros de Artillería y la del Grupo de Camiones Protegidos de Ingenieros.

Resumen

Hace más de siglo, España lleva a cabo en Alhucemas (Marruecos) la primera operación de desembarco anfibio en la que participan medios blindados. Parece ser que el Desembarco de Alhucemas fue estudiado por los aliados con motivo del planeamiento del desembarco de Normandía de 1944.

La intervención de aquellos vetustos medios blindados en una operación anfibia pionera y de tal calado, supuso un reto para la organización, la ejecución y la logística de la operación, en la que unos vehículos que aunque no eran eficaces del todo, en términos generales tuvieron un buen comportamiento, influían positivamente en las tropas propias y aportaban una acción de choque psicológico contra los soldados enemigos.

La intervención de aquellos vetustos medios blindados en una operación anfibia pionera y de tal calado, supuso un reto para la organización, la ejecución y la logística de la operación

Carro de combate Renault. Foto:Rubenchase. Envato



Bibliografía y referencias

MARTÍN PALMA, Raúl J y MOLINA FRANCO, Lucas. *Vehículos blindados españoles en la Guerra de África 1909-1927. Alhucemas: 75 años después, análisis de la primera acción conjunta de las Fuerzas Armadas*. VALLÉS SALES, Alfonso.

GARCÍA, Dionisio. *El desembarco de Alhucemas setenta y cinco años después*.

MARTÍN TORNERO, Antonio. *El desembarco en Alhucemas organización, ejecución y consecuencias*.

JIMÉNEZ MOYANO, José. *El desembarco de Alhucemas, un hito de la historia militar*.

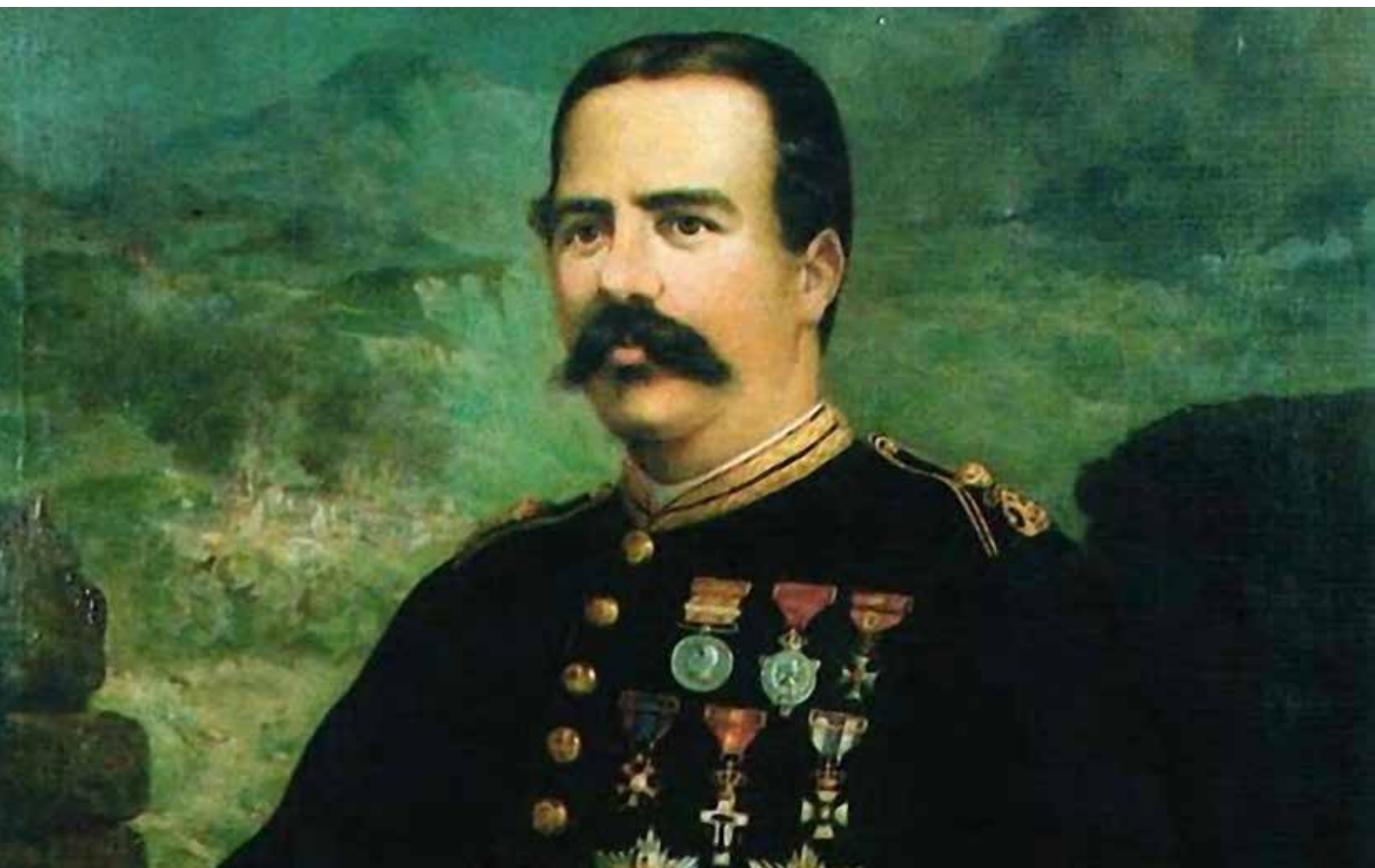
DIEZ RIOJA, Ramón. *El desembarco de Alhucemas. La operación definitiva del colonialismo español en Marruecos (1911-1925)*. Tesis doctoral.

Ministerio de Defensa. *Reacción e innovación. El gran paso para la pacificación del Protectorado*.

Revista General de Marina. Año 2025. Agosto-septiembre.

Wikipedia y Wikimedia Commons.

Fuentes abiertas.



SEGUNDO DÍAZ DE HERRERA. VOCACIÓN Y SERVICIO EN LA INFANTERÍA DE MARINA

Cabo 1.º (IM)
José Miguel Valle Orihuela

Segundo Díaz de Herrera y Serrano nació en La Habana el 26 de febrero de 1836, en una familia profundamente vinculada a la tradición naval española. Su padre, el almirante Segundo Díaz de Herrera y Mella, desempeñó destacados cargos en la Armada, como jefe del Apostadero de La Habana, subdirector del Colegio Naval Militar y capitán general del Departamento de Ferrol. Su madre fue María Isabel Serrano Piedrahita, natural de La Habana, Cuba.



Fue uno de ocho hermanos, varios de los cuales siguieron la carrera militar. José Manuel, Victoriano y Pedro ingresaron en el Cuerpo General de la Armada, mientras que Antonio, al igual que Segundo, perteneció al Cuerpo de Infantería de Marina. Sus hermanas eran Rosa, Carmen e Isabel.¹

La vida de Segundo Díaz de Herrera transcurrió en un periodo histórico convulso, característico del siglo XIX en España y sus dominios de ultramar. Su infancia estuvo marcada por la restauración posterior a las guerras napoleónicas y por los movimientos revolucionarios liberales. En el momento de su nacimiento, España se hallaba bajo la regencia de la reina María Cristina de Borbón-Dos Sicilias, quien gobernaba hasta que la princesa de Asturias, María Isabel (futura Isabel II), alcanzara la mayoría de edad. Este periodo coincidió con la intensificación de la Primera Guerra Carlista, que se prolongó hasta julio de 1840.

En 1847 comenzó la Segunda Guerra Carlista, que terminaría en 1849 con un nuevo fracaso del carlismo, aunque persistieron algunos focos insurreccionales que pronto fueron sofocados. Esta contienda tuvo su principal escenario en Cataluña, donde se defendían los derechos de Carlos VI, conde de Montemolín. A pesar de su coste económico y humano, no puso fin al enfrentamiento entre absolutistas y liberales en España y marcó el inicio de un largo periodo de intervención de los militares en la política nacional.

Inició su carrera naval a una edad muy temprana, apenas doce años, el mínimo permitido para ingresar como aspirante según el reglamento provisional que regía el funcionamiento del Colegio Naval Militar, aprobado por Real Decreto de 26

de febrero de 1844. Este centro de formación, situado en la localidad de San Fernando, en la población de San Carlos, dentro del Departamento de Cádiz, abrió oficialmente sus puertas el 1 de enero de 1845.

El reglamento establecía que los aspirantes debían tener entre trece y quince años, sin embargo, se contemplaba una excepción para los hijos de oficiales del Cuerpo General de la Armada —desde el empleo de teniente de navío en adelante—, quienes podían ingresar a los doce años cumplidos. El proceso de admisión incluía un examen que abarcaba materias como doctrina cristiana, lectura y escritura, gramática y ortografía castellanas, aritmética, nociones de geografía de España,

mos de Cádiz, Ferrol y Cartagena. Cada uno estaba compuesto por seis compañías. En conjunto, las compañías se numeraban correlativamente del 1 al 18, sin embargo, su distribución entre los distintos departamentos no seguía un orden numérico continuo.³

El 22 de septiembre de 1849 fue promovido a subteniente sin sueldo ni antigüedad. Posteriormente, el 14 de octubre de 1853 obtuvo el empleo de subteniente efectivo. Pertenecía a la vigésima tercera promoción de oficiales de Infantería de Marina, numeración iniciada en 1823 tras la fusión del Cuerpo de Artillería con el de Infantería de Marina.

Inició su carrera naval a una edad muy temprana, apenas doce años, el mínimo permitido para ingresar como aspirante según el reglamento provisional que regía el funcionamiento del Colegio Naval Militar

traducción de inglés o francés y principios de dibujo. Asimismo, debían presentar, además de la fe de bautismo y el acta de matrimonio de sus padres, una información judicial de limpieza de sangre. La formación elemental tenía una duración de tres años.²

Segundo Díaz de Herrera ingresó como aspirante en el Colegio Naval el 4 de junio de 1848, año especialmente significativo para la organización de la Infantería de Marina, ya que mediante Real Decreto de 22 de marzo de ese mismo año el Cuerpo de Artillería de Marina fue dividido en dos armas: Artillería de Marina e Infantería de Marina. La Infantería de Marina quedó organizada en tres batallones, establecidos en los departamentos maríti-

Pocos días después de obtener dicho empleo, el 28 de octubre de 1853, se presentó en el Departamento de Cádiz, donde quedó destinado en la 15ª compañía.

Por Real Orden de 8 de noviembre de 1854 fue ascendido a teniente, siendo destinado a la 17ª compañía. El 31 de diciembre del mismo año embarcó en el vapor *Vulcano* para hacerse cargo del mando de su guarnición, permaneciendo embarcado en dicho buque durante todo el año 1855.⁴

¹ Archivo Histórico Municipal de Cádiz. Padrón año 1852.

² Colección Legislativa de la Armada 1844.

³ Colección Legislativa de la Armada 1848, Estado General de la Armada 1854.

⁴ Archivo General de Marina Álvaro de Bazán. Hoja de servicio Segundo Díaz Herrera. Leg 3364/50.11



Cruz de la Marina de la Diadema Real

El 20 de octubre de 1858, Segundo Díaz de Herrera ascendió al empleo de capitán y desembarcó del vapor *Vulcano* para asumir el mando de la 1ª compañía del 3er batallón, con base en Cartagena.

Con motivo de los ataques de los cabileños a Ceuta en 1859, España entró en guerra con Marruecos, dando inicio a la llamada Guerra de África (1859-1860). Durante la campaña destacaron acciones como la batalla de los Castillejos, al sur de Ceuta, en la que intervino el general Prim, y la toma de Tetuán. La victoria en Wad-Ras culminó con la firma de la paz en abril de 1860, mediante la cual Marruecos cedió Ifni y una franja costera.

En reconocimiento a los servicios prestados durante esta guerra, la reina Isabel II decretó que el tiempo transcurrido entre el 26 de septiembre de 1859 y marzo de 1860 se computara por duplicado a efectos de antigüedad para los militares que hubieran participado en las operaciones navales en África.

Asimismo, varios oficiales de Artillería e Infantería de Marina fueron recompensados con la Cruz de la Marina de la Diadema Real, entre ellos el capitán Segundo Díaz de Herrera y Serrano, por su destacada participación en la campaña. (*Historia de la Guerra de África*, Evaristo Ventosa, 1859).

Tras su regreso a Cartagena, se reintegró al tercer batallón. El 30 de agosto de 1860 solicitó el empleo de comandante de infantería del Ejército en atención a los servicios prestados durante la campaña de África.

En 1861 participó en la expedición a México dirigida por el general Prim, motivada por la suspensión de pagos decretada por el presidente Benito Juárez. La intervención armada fue llevada a cabo por Inglaterra, Francia y España. Díaz de Herrera formó parte de esta expedición entre 1861 y 1862. Finalmente, Inglaterra y España se retiraron cuando el Gobierno mexicano resolvió la cuestión de los pagos, a

diferencia de Francia. Tras su regreso, fue destinado al 5.º batallón de la Armada.

El 19 de febrero de 1862 se remitió desde el Apostadero de La Habana una causa por abuso de autoridad contra el capitán Díaz de Herrera. El proceso se instruyó a raíz de un incidente en el que resultaron maltratados un cabo y dos soldados de su compañía, quedando constancia de este procedimiento en su hoja de servicios durante su estancia en Cuba.⁵

Siendo capitán de Infantería de Marina, contrajo matrimonio con María de los Dolores de León y Gregorio el 27 de enero de 1866 en la parroquia de Guadalupe de La Habana. (Francisco Xavier de Santa Cruz y Allen, *Historia de familias cubanas*, tomo III, 1942). La ceremonia tuvo lugar en el oratorio de la residencia habanera de su padre, el almirante Segundo Díaz de

⁵ Archivo General de Marina Álvaro de Bazán. Leg. 3363-192.

En 1861 participó en la expedición a México dirigida por el general Prim, motivada por la suspensión de pagos decretada por el presidente Benito Juárez. La intervención armada fue llevada a cabo por Inglaterra, Francia y España

Herrera y Mella. Su mujer, María de los Dolores había nacido en Málaga el 23 de julio de 1846.

Díaz de Herrera participó en la campaña de Cuba de 1868 y ascendió a comandante el 6 de mayo de ese mismo año. A su regreso fue designado segundo jefe del 5º Batallón del 2º Regimiento⁶.

El 30 de diciembre de 1870 el rey Amadeo I desembarcó en Cartagena. En 1872 comenzó en España la Tercera Guerra Carlista, que se prolongó hasta 1876 con la derrota definitiva del carlismo.

Tras la abdicación de Amadeo I el 11 de febrero de 1873 se proclamó la Primera República, que tuvo

que hacer frente simultáneamente al conflicto carlista y a la rebelión cantonalista. Durante la revuelta cantonalista de Cádiz del 19 de julio de 1873, el comandante Díaz de Herrera participó activamente en la defensa del Arsenal de La Carraca, en San Fernando, frente a las fuerzas enviadas por el Comité Cantonal.

El 26 de agosto de 1873 ascendió a teniente coronel y fue nombrado primer jefe del 1er Batallón del primer Regimiento.⁷

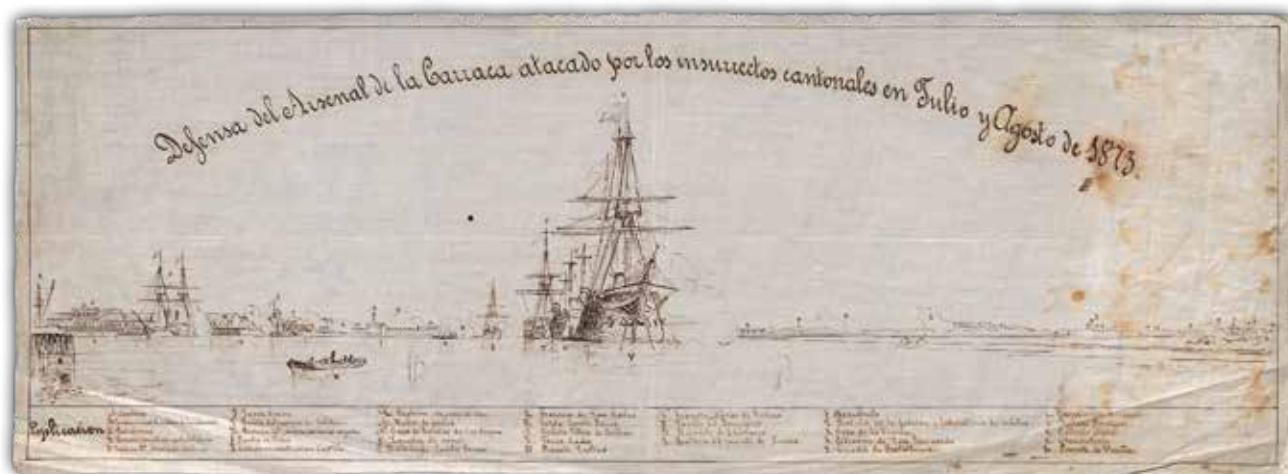
En el contexto de la Tercera Guerra Carlista, el 9 de mayo de 1875 la Armada dispuso la incorporación a la campaña de los batallones que aún no habían intervenido en

operaciones contra los carlistas. El 1º Batallón del 1º Regimiento de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel Segundo Díaz de Herrera, y el 2º Batallón del mismo regimiento —que había operado en la zona de Castro Urdiales bajo el mando del teniente coronel Leopoldo Colombo y Viale y que, tras su repliegue, se hallaba en su base de San Fernando—, integrados ambos en un Regimiento bajo el mando del coronel Adolfo Colombo y Viale, pasaron a depender del Ejército del Centro.

⁶ Estado General de la Armada 1869.

⁷ Estado General de la Armada 1874.

Tras varios desplazamientos marítimos y terrestres, el regimiento se



Defensa del Arsenal de la Carraca atacado por los insurrectos cantonales en julio y agosto de 1873 (Archivo histórico de la Armada J.S. Elcano. Signatura: MN-P-2E-34)



Teniente coronel Segundo Díaz de Herrera, coronel Adolfo Colombo y Viale y teniente coronel Leopoldo Colombo y Viale
(Archivo del autor)

incorporó al contingente militar del teniente general Joaquín Jovellar, formando parte de la 1ª brigada de la 4ª división del Ejército del Centro.

Durante la marcha hacia Cantavieja, las tropas liberales afrontaron el difícil paso del barranco de Monlleó, donde comenzó el combate el

29 de junio de 1875. Los carlistas, parapetados tras muros de piedra, resistieron con firmeza, pero fueron rechazados gracias al fuego de la artillería y al avance de la Infantería de Marina, conducida por el teniente coronel Segundo Díaz de Herrera.

En reconocimiento por esta acción, el Gobierno le otorgó el empleo honorífico de coronel del Ejército.⁸

⁸ Estanislao Guiu y Martí. El año militar español 1890.

Retrato de Segundo Díaz de Herrera, vistiendo la levita del uniforme de Infantería de Marina. Luce una leopoldina con las divisas de teniente coronel de Infantería de Marina, mientras que en la bocamanga de la levita figura su empleo de coronel graduado del Ejército.





Plano de la acción de Monlleó (Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Signatura- Ar.G-T.2-C.2-86)

En junio de 1875 el ejército liberal emprendió la ofensiva final contra Cantavieja, una de las principales plazas fuertes del carlismo. Tras varios días de bloqueo y bombardeos, el 5 de julio se abrió una brecha en la muralla que permitió preparar un asalto nocturno decisivo. Se formaron dos columnas: una al mando del teniente coronel Narciso Fuentes y otra dirigida por el teniente coronel de Infantería de Marina Segundo Díaz de Herrera, quien se ofreció voluntariamente con el propósito de conquistar una corbata de San Fernando para su bandera. En la víspera del asalto, escribió la siguiente frase en una carta de despedida dirigida a su esposa e hijos:

*«Se ha consultado a los jefes sobre quiénes desean presentarse voluntarios para formar en la vanguardia de la columna de asalto a Cantavieja, y no puedo por menos que contarme entre ellos».*⁹

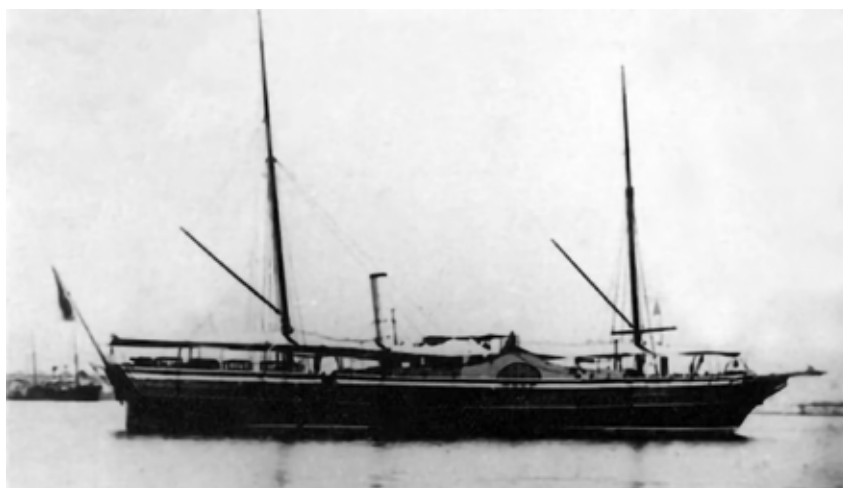
Pocas horas antes de su muerte, y ya en pleno campo de batalla, otorgó testamento ante el coronel Adolfo Colombo Viale, el teniente coronel José Pastor Marra y el capitán Antonio Niño Pretalia, conforme a lo permitido por la Real Orden de 17 de enero de 1835. En dicho

documento dispuso que su esposa, Dolores de León, quedase como tutora de sus hijos Segundo, Dolores, Isabel y Rosa, a quienes designó como herederos universales.¹⁰

Durante el asalto avanzó al frente de su columna bajo intenso fuego enemigo. La brecha estaba defendida con obstáculos improvisados y protegida por fusilería. A pesar de ello, continuó dirigiendo a sus hombres hasta caer mortalmente herido a escasos pasos de la muralla.

⁹ Extracto de la carta de Segundo Díaz de Herrera, conservada en la colección privada de su descendiente Uberto Stabile (archivo familiar).

¹⁰ Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Protocolo 632 de Cádiz, 1875.



Vapor de ruedas Piles (colección de don José Lledó Calabuig. Fuente: Todoavante.es)

La plaza capituló al amanecer del 6 de julio. Se entregaron 1.830 soldados y 88 oficiales carlistas junto con su armamento. La toma de Cantavieja fue considerada por los liberales como el final de la rebelión carlista en el centro de España.¹¹ Días después, la prensa relató con emoción la recogida de los cadáveres tras el combate. Entre ellos se encontraba el del teniente coronel Segundo Díaz de Herrera, hallado entre los escombros de una casa derruida.

Su funeral se celebró con gran solemnidad en la iglesia de la población, presidido por el general Esteban y numerosa oficialidad. El Regimiento de Infantería de Marina le rindió los preceptivos honores de ordenanza.

Por Real Orden, el rey concedió a su hijo mayor, Segundo Díaz de Herrera y León, el empleo de alférez de Infantería de Marina con sueldo y sin antigüedad hasta superar el examen correspondiente, ingresando posteriormente con la 61ª promoción del Cuerpo.

Por el mérito contraído en el asalto de Cantavieja se solicitó para él la concesión de la Cruz Laureada de la Real y Militar Orden de San

Fernando, sin embargo, por Real Orden de 18 de mayo de 1878 se resolvió que no tenía derecho a dicha distinción.¹²

Inicialmente, los restos de Segundo Díaz de Herrera recibieron sepultura provisional en el cementerio de Cantavieja, localidad donde había caído durante el asalto a la plaza el 5 de julio de 1875. La intención inicial de las autoridades militares era trasladarlos al Panteón de Marinos Ilustres, en San Fernando, como reconocimiento a su muerte heroica. Sin embargo, a petición de su viuda, doña Dolores de León, se

autorizó que sus restos fueran trasladados a Puerto Real, localidad en la que ella residía.

Para llevar a cabo esta operación, el 25 de julio de 1876 se desplazó a Valencia una comisión del Cuerpo de Infantería de Marina encabezada por el comandante Demetrio Giménez y Ribero. Allí se ordenó fabricar una caja de plomo destinada a la adecuada conservación de los restos durante su traslado. Una vez exhumados en Cantavieja, fueron conducidos hasta San Fernando, adonde llegaron el 12 de agosto de 1876 a bordo del buque de la Armada *Piles*.

¹² Archivo General de Marina
Álvaro de Bazán. Leg 3363-192.

Placa a Díaz de Herrera en el Panteón de Marinos Ilustres (fotografía del autor)



¹¹ Gaceta de Madrid, 1 de agosto de 1875.

Desde allí fueron trasladados al antiguo cementerio del Olivar de San Benito, en Puerto Real, donde se encontraba el panteón familiar. Posteriormente, en 1882, con motivo de la clausura de dicho cementerio, los restos fueron trasladados nuevamente al actual Cementerio Municipal de Puerto Real, donde permanecen hasta la actualidad.

Una placa conmemorativa, colocada en la quinta capilla (este), en el Panteón de Marinos Ilustres, perpetúa su memoria.

Por Real Orden se dispuso que el retrato de Díaz de Herrera figurara en el Cuarto de Banderas del primer regimiento. Esta obra pertenece a los fondos del Museo Naval de Madrid y ha sido cedida en depósito para su exposición en el Cuartel General de la Fuerza de Infantería de Marina, en San Fernando (Cádiz) por un periodo de cinco años prorrogables a partir del 12 de junio de 2024 (BOD n.º 115, de 12 de junio de 2024). En la Sala de Héroes del Museo Naval, junto con una urna que conserva las armas y prendas de uniforme que llevaba durante el asalto a Cantavieja, se conserva y se expone su leopoldina, la cual ingresó en el Museo Naval el 21 de septiembre de 1876.¹³



Leopoldina de Díaz de Herrera en el Museo Naval (fotografía Archivo de la OCHIM)

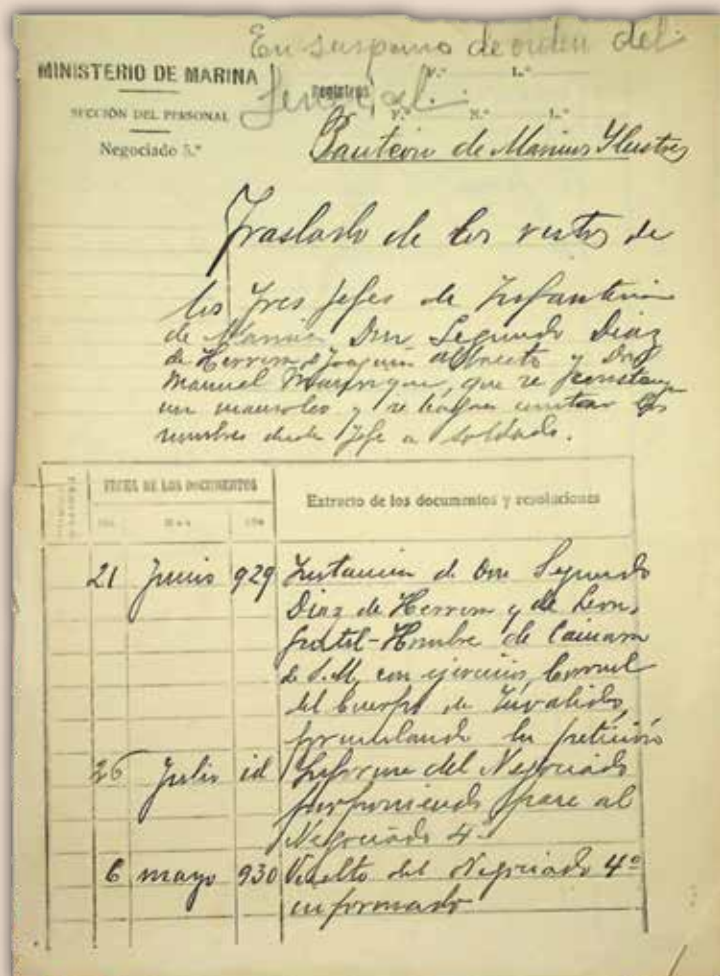
En 1883, su viuda, María de los Dolores de León, se trasladó a residir a Pamplona donde contrajo segundas nupcias con el médico militar Nicasio de Landa y Álvarez de Carballo. Ese mismo año nació su hijo José Joaquín.

En 1929 su hijo, el coronel Segundo Díaz de Herrera y León, promovió la construcción de un mausoleo para trasladar al Panteón de Marinos Ilustres los restos de su padre y de otros tres héroes del cuerpo: Joaquín Albacete y Fuster, Manuel Manrique de Lara y Manuel Puyou

Dávila. Este expediente se estudió en la Junta Superior de la Armada de la Marina de guerra, siendo presidente el almirante Aznar, acordándose el día 11 de julio de 1930 que «*debe aplazarse la resolución definitiva hasta que se disponga del crédito presupuestario*». Resolución que finalmente nunca llegaría. De todos ellos, el único traslado que ha podido realizarse ha sido el de los restos de don Joaquín Albacete Fuster desde el cementerio de la Almudena (Madrid) en marzo de 2016.

Inicialmente, los restos de Segundo Díaz de Herrera recibieron sepultura provisional en el cementerio de Cantavieja, localidad donde había caído durante el asalto a la plaza el 5 de julio de 1875

¹³ El panteón de Marinos Ilustres, Juan Cervera y Jacome, 1926.



Carátula del expediente de traslado de restos al Panteón de Marinos Ilustres cerrado en 1930. A destacar la inscripción escrita a lápiz: “En suspenso de orden del general” (Archivo de la OCHIM).

Actualmente, la lápida del cementerio municipal de Puerto Real donde reposan sus restos no menciona su nombre, lo que ha contribuido a que, con el paso del tiempo, su tumba haya quedado prácticamente en el olvido. Aun así, existe la posibilidad de que los restos sean exhumados y trasladados a un osario común como consecuencia de la finalización de la concesión del panteón.¹⁴ El 5 de julio de 2025 se cumplieron 150 años de su fallecimiento, una efeméride que invita a recordar a este Infante de Marina que entregó su vida al servicio de España.

En relación con ese posible cumplimiento de lo decretado en su día, tras diversas gestiones realizadas por la Oficina de Conservación Histórica de la Infantería de Marina (OCHIM), se logró contactar con sus descendientes, con quienes se mantuvieron varios encuentros. Estos mostraron su plena disposición a la posibilidad de la inhumación en el Panteón de Marinos Ilustres de los restos de su antepasado, siempre que la Armada lo determinase y considerase oportuno. En tal caso, se procedería a su traslado definitivo, tras el cual reposaría para siempre en el lugar que le corresponde, junto a su compañero de armas Joaquín Albacete y Fuster.

El 5 de julio de 2025 se cumplieron 150 años de su fallecimiento, una efeméride que invita a recordar a este Infante de Marina que entregó su vida al servicio de España

¹⁴ Misceláneas Revista General de Marina, diciembre de 2025.



Estado actual del enterramiento donde reposan los restos de Segundo Díaz de Herrera, ubicada en el actual cementerio de Puerto Real. En la lápida no consta ni siquiera su nombre, figurando únicamente el de su hermana (fotografía del autor)

Fuentes

Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC), Padrón de Cádiz 1852.

Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Leg. 3363-192 / Leg 3364/50.11

Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Testamento de Segundo Díaz, Protocolo 632 de Cádiz, 1875

BOD n.º 115, de 12 de junio de 2024

Colección Legislativa de la Armada 1844.

Diario Oficial de Avisos de Madrid, 26 de julio de 1876

Estados Generales de la Armada.

El año militar español, Tomo II, Estanislao Guiu y Martí, 1890

Gaceta de Madrid, nº 213, 1 de agosto de 1875

Historia de familias cubanas, por Francisco Xavier de Santa Cruz y Mallén, Tomo III, Editorial Hércules, 1942

Historia de la guerra de África, Evaristo Ventosa. 1859

Página web de la Real Academia de la Historia.

Real Orden de 30 de enero de 1851.

El Panteón de Marinos Ilustres, Juan Cervera y Jácome, Madrid, 1926.

Periódicos:

El Bien Público, 14 de julio de 1875

El Diario Español, 16 de julio de 1875

El Comercio, 24 de julio de 1875

El Imparcial, 3 de agosto de 1875

El Correo, 28 de junio de 1876

El Tiempo, 1 de agosto de 1876

Revista General de Marina, Miscelánea, diciembre 2025

LOS VERDADEROS ÚLTIMOS...

LOS VERDADEROS ÚLTIMOS DE FILIPINAS

Cuando el tiempo pasa, el olvido cae sobre lo hecho que sucedieron al igual que el polvo cae sobre las murallas de las antiguas civilizaciones, hasta desaparecer. Con el paso de los años nos olvidamos de hechos, acciones, vidas y personas que en su momento fueron conocidas y reconocidas por ser meritorias, pero que con los años desaparecen, y sin embargo, al sacarlas a la luz, como los restos arqueológicos, nos resultan unos hechos insólitos para nuestra manera de pensar y de hacer, en el tiempo presente. Por ello creo que es obligación de todos traer del olvido las vidas de personajes, un infante de marina en este caso, que vivió en el 2.º Regimiento de Infantería de Marina, hoy Tercio Norte, y cuyas vicisitudes, nos pueden iluminar sobre cómo era la vida de un soldado de Infantería de Marina de esa época en la que sufrió las vicisitudes del desastre del 1896, como simple soldado, ascendido a Cabo, pero que sin embargo, nos demuestra la fortaleza del soldado español, y aunque parezca mentira, la eficacia, hasta donde se pudo, de las organizaciones de la época.

Los llamados últimos de Filipinas, los héroes de Baker, Togan a España, a Barcelona, el 1 de septiembre de 1899 en el vagón Alicante. Sin embargo, nuestro héroe y otros compañeros regresan el 9 de junio de 1900, casi un año más tarde... cuando el fin de las cosas se acerca, ya había desaparecido. La Marina tiene un final feliz, pues después de 5 años de más recorriendo mundo, nuestro protagonista pudo regresar a España.

El cabo de Infantería de Marina José Encrías Blaquert, nació en Alberic (Valencia) el 18 de septiembre de 1875 en el seno de una familia de labradores. El 8 de diciembre de 1894 ingresa en la Caja de reclutas de Játiva, donde es declarado:



recluta por un periodo de 12 años. El 14 de mayo de 1895, causa baja en dicha caja de reclutas y pasa a la sección cuarta del cuadro de reclutamiento de Infantería de Marina. El 14 de noviembre de 1895 causa alta en la 3ª Compañía del Primer Batallón del Segundo Regimiento de Infantería de Marina, actual Tercio Norte. No se muy bien que métodos y sistemas usaban en la época pero, 16 días más tarde, el 1 de diciembre jura bandera. ¿Por qué fue destinado a Ferrol y no a Cartagena? No lo sabemos.

Por esa época, el 23 de agosto de 1896, estalla en el Archipiélago de Filipinas la insurrección...

PREMIO GRANADERO MARTÍN ÁLVAREZ
al mejor artículo del BIM 2018
Coronel IM Juan López Díaz

2018	Juan López Díaz	«Los verdaderos últimos de Filipinas»
2019	<i>desierto</i>	---
2020	Enrique Penella Peris	«La primera guerra de Chechenia»
2021	Jesús Campelo Gaínza	«La Infantería de Marina en la guerra de Ifni-Sáhara»
2022	Jesús Díaz del Río Español	«La crisis del Cuerpo de Infantería de Marina de 1931 a 1935»
2023	Jesús Albert Sánchez y Diego Isaac Hernández	«La importancia del wargaming en los procesos de planeamiento»
2024	Enrique Giráldez del Águila	«La munición merodeadora para una fuerza anfibia»
2025	Arturo Esteban Ceballos, José Jiménez Martín-Consuegra, Fernando Aláez Pérez y Roberto Domínguez Sánchez	«El Grupo de Movilidad Anfibia en la operación de apoyo a Valencia»
extraordinario	Fernando Herraiz Gracia	« 60 años de tractores anfibios en la Infantería de Marina»
extraordinario	José Miguel Valle Orihuela	«Ana María Antonia de Soto. Más allá de los mitos»

Fe de errores



En el anterior Boletín de Infantería de Marina nº. 44 se publicó el artículo «El BIM. Un recorrido por la tradición editorial del Cuerpo». Un detallado estudio en el que se hacía un amplio repaso de la historia de nuestra publicación, sus diferentes etapas a lo largo de los años, una reseña de los autores que más artículos habían publicado y de sus Coroneles Directores, así como la institución del premio «Granadero Martín Álvarez» al mejor artículo publicado en un mismo año.

En el artículo mencionado se indicaba que este premio había comenzado su andadura en el año 2020. Recientemente, el coronel (retirado) Juan López Díaz contactó con esta redacción para corregirnos este último dato. Según nos informó, este premio fue instituido en el año 2018, ya que él mismo fue el primer autor galardonado con la estatuilla del granadero de Montemolín, que conserva en su domicilio, por su artículo publicado en el BIM nº. 29 «Los verdaderos últimos de Filipinas».

La entrega fue en un acto privado celebrado en Madrid, del cual no hubo fotografías, ni mención alguna en el BIM y ni siquiera una Nota de Información Corporativa. Difícil rastrearlo así. Una muestra más de que si nuestra historia no se escribe y no se archiva como corresponde, no existe y desaparece. Lección aprendida. El premio de 2019 no se entregó, quedando desierto.

Desde la redacción del BIM queremos agradecer al coronel López Díaz el habernos facilitado este dato que nos permite corregir el historial de los ganadores de este premio.





Imágenes para el recuerdo



El brigada Batallery y el cabo mayor Orrego pliegan la bandera nacional (foto C.1º Gómez Pérez)



El comandante Sanz Alisedo, encabeza el desfile de la UR FIMEX-H por las calles de Fort Liberté. En segunda fila desfilan el alférez de navío Pérez Aragón, el capitán Bravo, el capitán Vereza y el capitán Barrena (foto C.1º Gómez Pérez)

En abril de 2006 la Infantería de Marina finalizaba su misión al servicio de las Naciones Unidas en la República de Haití. A lo largo de casi dos años, cuatro Fuerzas Expedicionarias (FIMEX-H) dieron seguridad al departamento noreste del país caribeño. La Unidad de Repliegue (UR FIMEX-H), constituida específicamente para la misión, fue la responsable de efectuar el relevo con las unidades uruguayas, embarcar los medios en el L-42 Pizarro y trasladarlos a territorio nacional. El 09 de abril de 2006 la UR FIMEX-H arrió la bandera en la Base Cervantes y desfiló por las calles de Fort Liberté camino de República Dominicana.



Desfile de la compañía de seguridad de la UR FIMEX-H. Al frente el capitán Nieto seguido del teniente Herraiz, el sargento De Cristo y los cabos 1° Domínguez, Leal y Porto (foto C.1° Gómez Pérez)



El cabo 1° Leal confraterniza con un militar uruguayo con el que ha efectuado el relevo (foto C.1° Gómez Pérez)



El comandante Sanz Alisedo, en el arco de entrada de Fort Liberté, se prepara para encabezar la columna de vehículos camino de República Dominicana (foto C.1º Gómez Pérez)



El sargento 1º Valle y el cabo 1º Quiroga junto a uno de los Hummer de la columna de vehículos (foto C.1º Gómez Pérez)



La columna de vehículos cruza el puesto fronterizo entre Haití y la República Dominicana camino de Pepillo Salcedo (foto teniente Herraiz)



Carga de vehículos a bordo del L-42 Pizarro en el puerto dominicano de Pepillo Salcedo. El 12 de abril zarpó hacia la Base Naval de Rota, llegando a la misma el 28 de abril (foto capitán Serrano)



¿Conoces?

1. ¿Qué destacado marino español empleó de forma sistemática tropas en acciones anfibias y de proyección naval, antecedente doctrinal del empleo moderno de la Infantería de Marina??

- A) Blas de Lezo
- B) Álvaro de Bazán
- C) Cosme Damián Churruca
- D) Pascual Cervera

2. ¿Qué característica tenía la bandera “Coronela” de los Batallones de Marina según las Instrucciones de Patiño de 1717?

- A) Blanca con la Cruz de Borgoña y anclas en las esquinas
- B) Morada con las armas del rey y anclas en las esquinas
- C) Roja y amarilla con el escudo real
- D) Azul con el aspa de San Andrés

3. ¿Qué rey de España estableció la bandera roja y amarilla como bandera de la Marina de guerra?

- A) Felipe V
- B) Carlos III
- C) Fernando VII
- D) Alfonso XIII

4. ¿Cuál es la diferencia principal entre un guión y un banderín de una unidad de Infantería de Marina?

- A) El tamaño
- B) El material de fabricación
- C) El color del fondo
- D) El tipo de símbolo que llevan

5. ¿Qué organización internacional solicitó en 1920 la participación de tropas españolas como fuerza de interposición en Lituania?

- A) La OTAN
- B) La Sociedad de Naciones
- C) La Organización de las Naciones Unidas
- D) La Unión Europea



6. ¿Por qué motivo se disolvió la Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina española destinada a Lituania en 1921?

- A) Falta de recursos económicos
- B) Derrota militar previa
- C) Acuerdo entre polacos y lituanos
- D) Cambio de gobierno en España

7. ¿Qué condecoración recibió Segundo Díaz de Herrera por su participación en la Guerra de África de 1859-1860?

- A) Cruz de la Marina de la Diadema Real
- B) Cruz Laureada de San Fernando
- C) Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo
- D) Medalla de África

8. ¿En qué combate murió Segundo Díaz de Herrera y dónde reposan sus restos?

- A) Batalla de Wad-Ras y el cementerio de La Habana
- B) Defensa del Arsenal de La Carraca y el Panteón de Marinos Ilustres
- C) Asalto a Cantavieja y el cementerio de Puerto Real
- D) Asalto a Cantavieja y el Panteón de Marinos Ilustres

9. ¿Cómo se denominaban las embarcaciones de desembarco utilizadas en la operación anfibia de Alhucemas?

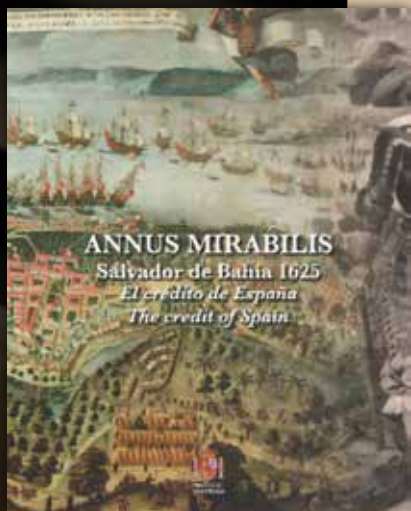
- A) Botes Higgins
- B) Barcazas tipo K
- C) LCM
- D) Lanchas Albatros

10. 10. Durante la Guerra de la Independencia española, ¿qué papel característico desempeñó la Infantería de Marina?

- A) Exclusivamente operaciones en América
- B) Defensa de arsenales y combate terrestre integrado en unidades del Ejército
- C) Acciones de guerrilla
- D) Uso de la artillería embarcada en los buques



Libros recomendados



ANNUS MIRABILIS. Salvador de Bahía 1625. El crédito de España

La exposición del Museo Naval ANNUS MIRABILIS. Salvador de Bahía, 1625: «El crédito de España» es el resultado de un proyecto de investigación interdisciplinar, fruto de la colaboración con la Universidad Carlos III de Madrid. Los primeros avances se presentaron en diciembre de 2024 con la obra escrita Historia sobre lienzo. Sitio y empresa de Salvador de Bahía, 1625. Ahora, es el momento de ir más allá, narrando la historia a través de una exposición, con un valioso patrimonio y una rica cultura visual sobre el acontecimiento y sus protagonistas.

El uso de la expresión Annus Mirabilis pretende enfatizar la trascendencia que tuvo el año 1625 para la Monarquía Hispánica. Una espectacular sucesión de prestigiosas victorias militares, muchas de ellas navales, que permitió mantener e incluso reforzar la relevancia geoestratégica de la que gozaba la principal potencia mundial de la época.

Autor: Cuartel General de la Armada

Detalles: 316 páginas. Editorial Cuartel General de la Armada

EL BARRO DE LAS BOTAS

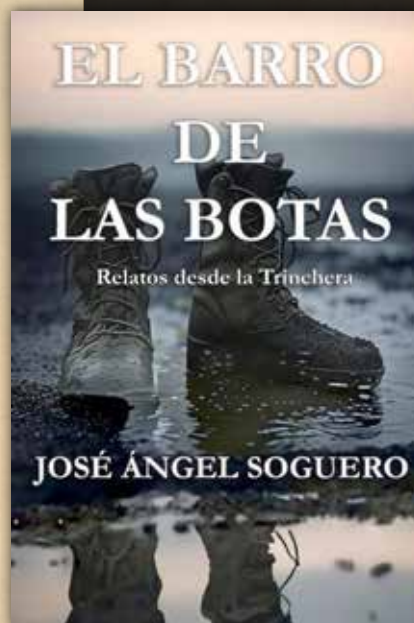
En julio de 2011 inauguré un blog personal titulado Relatos desde la Trinchera, donde periódicamente publicaba relatos breves en los que contaba historias de soldados de todas las épocas. En ellos, mi único propósito era homenajear a quienes me precedieron y a quienes han compartido conmigo más de tres décadas de servicio.

Los relatos que hoy componen este libro guardan una estrecha relación con aquellos que aparecieron en el blog, pues reflejaban mi manera de sentir y ver la vida en el servicio a España, vistiendo el uniforme y con la mente siempre puesta en el juramento que hice a la Bandera a finales de los 80.

Es mi pretensión no faltar al respeto y al honor de aquellas personas en las que, con mesura, me he inspirado para confeccionar uno a uno los relatos. No se trata de una obra fatua; tan solo se trata de la visión simple de un soldado sobre cosas de soldados.

Autor: José Ángel Soguero Salaverra

Detalles: 318 páginas. Editorial AUTOR



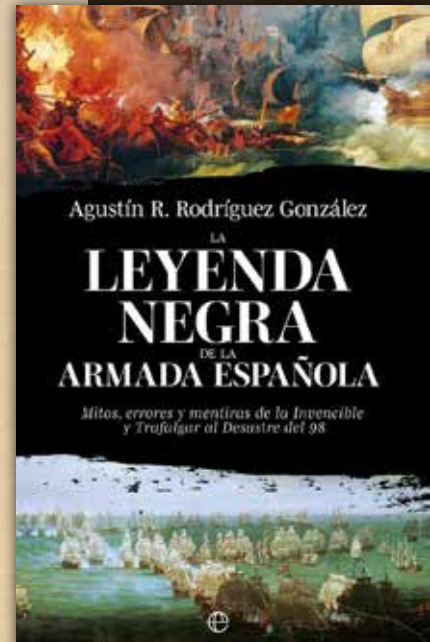
LA LEYENDA NEGRA DE LA ARMADA ESPAÑOLA. «Mitos, errores y mentiras desde la Invencible y Trafalgar al Desastre del 98»

La Armada española encarna una gran historia de éxito, a pesar de las numerosas mentiras que merodean sus principales victorias y sus supuestas derrotas. El mayor especialista en España se sirve de tres episodios repletos de propaganda para destapar su leyenda negra. En estas páginas se analiza la rivalidad con Inglaterra que tanta desinformación ha dado lugar. Ni España perdió el tridente de los mares en el siglo XVI ni la Armada Invencible fue la gran derrota militar que la propaganda anglosajona dejó escrita. Además, la batalla de Trafalgar puso en valor cómo la Armada Ilustrada, arrastrada por errores políticos hacia un auténtico desastre, supo actuar de manera profesional y heroica incluso en las circunstancias más adversas. La guerra contra Estados Unidos de 1898 sirve de colofón a esta manipulación atroz del pasado. La brevedad del conflicto y el trabajo de la prensa amarillista dieron a entender que una flota de velas y madera sin puntería ni cañones modernos había sido arrasada por una fuerza acorazada y una tecnología superior. Un simple análisis de las fuerzas enfrentadas expone la falsedad de esta visión aún vigente. Lejos de ser una fuerza anticuada o en decadencia, el poderío español se contó en vanguardia desde los albores de la Edad Moderna hasta comienzos del siglo XX.

España resistió siempre a flote sobre los mares.

Autor: Agustín R. Rodríguez González

Detalles: 318 páginas. Editorial POLIFEMO



LA ISLA DE LOS 5 FAROS. Cómo mejorar nuestra comunicación y hacerla más memorable

Este es un libro para comunicar. Para comunicarse. Delante de mil personas o de dos. En el trabajo o en nuestra vida personal. Los secretos son los mismos. La isla de los 5 faros es una invitación magistral a convertirnos en grandes comunicadores. Ferran nos lleva, a través de una historia inspiradora, cálida y cercana, a encontrar las claves de la comunicación altamente efectiva. Un libro claro y sencillo de obligada lectura para todos.

Autor: Ferran Ramon-Cortés

Detalles: 176 páginas. Editorial CONECTA

Películas recomendadas (I)

Este año se cumplen cincuenta años de la reunificación de la República Socialista de Vietnam, sellándose legalmente el fin de la guerra tras la caída de Saigón en 1975.

Durante el mandato del presidente John F. Kennedy, Estados Unidos se implicó a fondo en la guerra civil que se vivía entre Vietnam del Norte y Vietnam del Sur. La administración demócrata suministró a su aliado survietnamita una ingente cantidad de material así como el apoyo técnico de centenares de asesores militares.

En 1965 el gobierno de Vietnam del Sur era incapaz de detener tanto a los guerrilleros del Vietcong como al Ejército de Vietnam del Norte, por lo que sumó a su apoyo el envío de sus mejores unidades militares... sin saber en la trampa en la que se estaba metiendo.

Hay decenas de películas, reportajes y series de televisión que abordan, tanto desde un punto de vista puramente militar como social o político, la desastrosa participación estadounidense en el conflicto. Veamos una pequeña muestra.



«PLATOON»

El joven soldado Chris Taylor es enviado a la selva entre Vietnam y Camboya para incorporarse a las filas de la 25ª División de Infantería. Muy pronto sus ideales se vendrán abajo y comprobará que el ejército norteamericano tiene muy difícil ganar una guerra en la que no sólo lucha contra el enemigo sino también contra sus propios demonios.

Oliver Stone ganó con esta cinta cuatro premios Óscar en 1986, entre ellos el de mejor director y mejor película. Veterano de la guerra de Vietnam, Stone completó su trilogía sobre el conflicto con Nacido el 4 de julio y El cielo y la tierra. Considerado uno de los “rebeldes de Hollywood” Stone afrontó en Platoon temas tan escabrosos como los crímenes de guerra, el conflicto racial, las drogas o la total deshumanización de los combatientes.

Rodada en Filipinas, contó con el asesoramiento militar del antiguo capitán de marines Dale Dye. Autor del libro en el que se basa la cinta, Dye fue recompensado con el papel de capitán de la compañía del protagonista. Poco después Dye fundó Warriors Incorporated, empresa dedicada a asesorar a directores y actores participantes en filmes bélicos. Entre sus colaboraciones destacan títulos como Salvar al soldado Ryan, Hermanos de Sangre, Pacific, Maestros del Aire o Forrest Gump.

Director: Oliver Stone

Nacionalidad: Estados Unidos

Año: 1986

«LA CHAQUETA METÁLICA»

El maestro Kubrick, tal y como había hecho unos años antes con Senderos de Gloria, volvió a destacar la sinrazón de la guerra y la alienación del hombre como soldado en esta cinta destinada a remover conciencias pacifistas... que irónicamente pasó a ser de culto para los amantes del cine bélico.

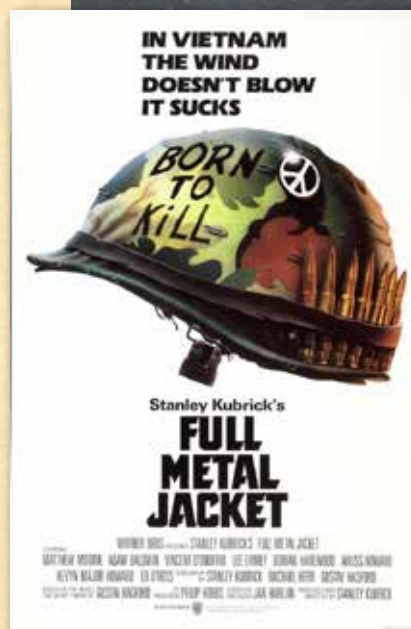
La película, que sigue la historia del soldado Bufón, se divide en dos partes. La primera narra el duro entrenamiento de los reclutas en Parris Island, cómo se desmonta su personalidad, cómo se reconstruye siguiendo el modelo de los marines y cómo se les convierte en máquinas de matar. La segunda, con magníficas escenas de combate, sitúa la acción en Hué, durante la ofensiva del Tet de 1968, ciudad a la que llega Bufón convertido en reportero del periódico militar Barras y Estrellas.

Rodada íntegramente en Gran Bretaña (las ruinas de la ciudad de Hué son las de la fábrica Beckton Gas Works) tiene la originalidad de situar la acción en un entorno urbano en lugar de en las densas junglas vietnamitas. Kubrick apostó por un elenco prácticamente desconocido, centrándose más en la historia que en los actores. Inolvidable el personaje del sargento instructor Hartman, interpretado por Ronald Lee Ermey. Contratado inicialmente como asesor militar, Ermey improvisó durante el rodaje un diálogo insultante contra un grupo de extras vestidos de marines. El director quedó tan impresionado que no dudó en concederle el papel.

Director: Stanley Kubrick

Nacionalidad: Gran Bretaña

Año: 1987





Películas recomendadas (II)



«BAT 21»

La película, basada en hechos reales, toma como base la novela del mismo título escrita por William C. Anderson. Durante la ofensiva del Tet de 1968, un avión EB-66 de guerra electrónica cae derribado en territorio enemigo. El único superviviente es el teniente coronel Hambleton, un experto en misiles y contramedidas electrónicas. Ante la catástrofe que supondría que fuera capturado por los vietnamitas se organiza una misión de rescate.

El capitán Clark, un controlador aéreo avanzado que vuela en una avioneta Cessna O-2 Skymaster, recibe la orden de contactar con Hambleton y coordinar la operación. Sabiendo que los vietnamitas escuchan sus comunicaciones Hambleton, un apasionado del golf, idea un código en el que informa de sus movimientos basándose en las distancias entre los hoyos de diferentes campos de golf.

Entretenida película protagonizada por los siempre solventes Gene Hackman y Danny Glover. El final de la cinta se aparta bastante de la historia real ya que Hambleton, después de que fueran derribados dos helicópteros y tres aviones, fue rescatado por un equipo formado SEAL's y Rangers survietnamitas.

Director: Peter Markle

Nacionalidad: Estados Unidos

Año: 1988

«CUANDO ÉRAMOS SOLDADOS»

Basada en el libro del teniente coronel Harold G. Moore y el reportero de guerra Joseph L. Galloway «Cuando éramos jóvenes y soldados» la película narra las acciones de la 1ª División de Caballería en el valle de la Drang.

A pesar de que los informes de inteligencia desconocían el número de soldados norvietnamitas presentes en la zona, el mando estadounidense envió al denominado Valle de la Muerte a la unidad helitransportada del teniente coronel Moore.

Una vez en territorio enemigo los problemas comenzaron a multiplicarse. Los norteamericanos contaban con la movilidad de sus helicópteros, pero los norvietnamitas eran superiores numéricamente y conocían perfectamente el terreno. La unidad de Moore pronto quedó rodeada y al borde de la aniquilación. Tras varios días de intenso combate y numerosas bajas, los hombres de la 1ª División de Caballería, gracias al apoyo de fuego aéreo y terrestre, consiguieron superar el colapso y derrotar completamente al ejército de Vietnam del Norte.

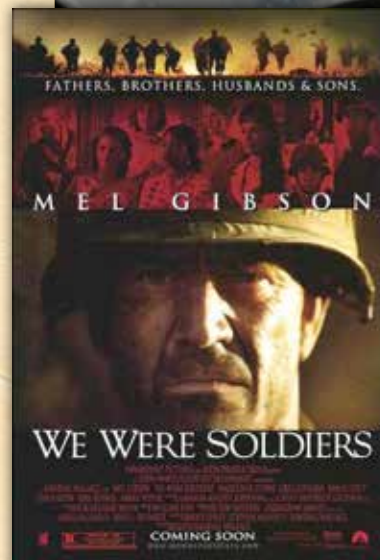
Película a mayor gloria de Mel Gibson que se aleja de otras cintas del género por no entrar en valoraciones políticas o mensajes pacifistas.

Magníficas escenas de combate que presentan a ambos bandos luchando con valor y cumpliendo con su deber.

Director: Randall Wallace

Nacionalidad: Estados Unidos

Año: 2002



«LA GUERRA DE VIETNAM»

Serie documental de diez episodios que da una amplia visión del conflicto ya que abarca desde la ocupación francesa de Indochina a la invasión japonesa, la vuelta de los franceses tras la Segunda Guerra Mundial y, finalmente, la irrupción de los norteamericanos.

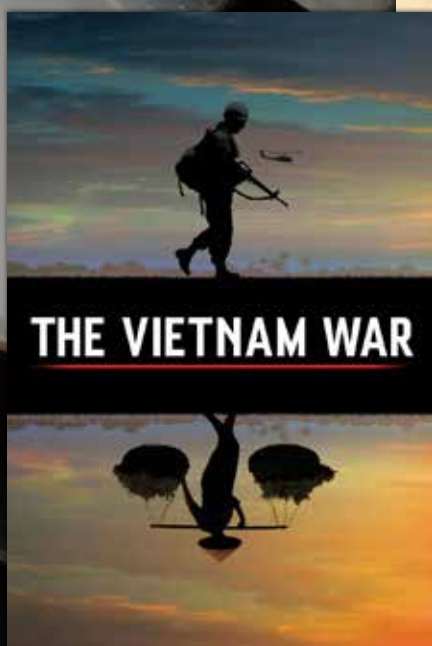
Un aspecto novedoso de la producción es el serio examen del conflicto interno que se vivió en Estados Unidos como consecuencia de la guerra. Así mismo se muestran y analizan documentos secretos desclasificados que no habían sido examinados anteriormente.

Ken Burns y Lynn Novick tardaron diez años en preparar este trabajo. Para tener una visión lo más global posible viajaron por Estados Unidos y Vietnam, revisando miles de fotografías y horas de grabación y entrevistando a militares, políticos y civiles de ambos bandos.

Director: Ken Burns y Lynn Novick

Nacionalidad: Estados Unidos

Año: 2017





Normas de colaboración

1. BOLETÍN DE INFANTERÍA DE MARINA. AUTORES

El BIM es una publicación oficial, de periodicidad cuatrimestral, que recoge y difunde las opiniones personales, experiencias, y conocimientos profesionales, tanto del personal del Cuerpo como de los restantes miembros de las Fuerzas Armadas, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, y personal civil. En él tienen cabida las opiniones, investigaciones, o estudios que se consideren de interés en relación con la Seguridad y la Defensa, así como con la organización, el personal, la preparación, el empleo, la logística, los proyectos, la historia, la cultura militar, y los valores y tradiciones del Cuerpo. Así mismo, el BIM contribuye a fomentar y mejorar la vinculación entre la Armada y Sociedad para una mayor participación en la cultura de Defensa. En el BIM puede colaborar cualquier persona que presente trabajos originales, inéditos y con una redacción adecuada que, por su tema, desarrollo, y calidad se consideren acordes a la anterior finalidad.

2. DERECHOS

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

3. PRESENTACIÓN DE COLABORACIONES

Los requisitos de los textos, así como del material gráfico que los acompañe, se especifican detalladamente al final de estas normas.

4. DOCUMENTACIÓN

Se remitirán los siguientes datos del autor/es:

- Nombre y apellidos. Personal militar: empleo, especialidad fundamental, cuerpo, ejército. Personal civil: breve currículo, licenciatura, diplomatura o título de mayor categoría.

- Dirección postal del domicilio, correo electrónico, y/o teléfono de contacto.

5. DOCUMENTOS MONOGRÁFICOS

Los documentos monográficos son trabajos sobre un tema profesional, especialidad, gran unidad, organización, función organizativa, de combate o logística, operación, etc, que se trata de forma unitaria, insertándose como una sección en los números ordinarios. Se confeccionan a propuesta de una autoridad u organización o a instancias del Boletín. Generalmente estos documentos constan de presentación y una serie de 4 a 6 artículos. La extensión total del Documento no será superior a las 15.000 palabras. Su tratamiento es el mismo que el del resto de colaboraciones, que se especifica al final de estas normas. Por la autoridad u organización proponente, se designará un representante para el documento, que se encargará de la coordinación del trabajo con la Redacción del Boletín.

6. NÚMEROS ESPECIALES

Los números especiales, en similitud a los documentos, son también trabajos sobre un tema profesional, especialidad, gran unidad, organización, función organizativa, de combate o logística, operación, etc, que se trata de forma unitaria, pero con mayor profundidad, detalle y extensión, reservándose un número completo de la Revista para su publicación. Generalmente los «especiales» constan de presentación y una serie de artículos, cada uno entre las 2000 y 3000 palabras. Dependiendo del tema, pueden tener distinto tratamiento. Las normas de remisión de textos y gráficos son las mismas que las del resto de colaboraciones. Así mismo, por la autoridad u organización proponente, se designará un representante para el «especial», que se encargará de la coordinación del trabajo con la Redacción del Boletín.

7. PUBLICACIÓN DE TRABAJOS

La Redacción del Boletín acusará recibo de los trabajos, sin que esto comporte su publicación. Los trabajos no publicados serán devueltos a su autor. Para publicar en otro medio de comunicación un trabajo ya publicado en el Boletín de Infantería de Marina, habrá de solicitarse previamente autorización a la misma.



8. CORRECCIONES

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

9. DIRECCIÓN

Las colaboraciones pueden enviarse a cualquiera de las siguientes direcciones:

Correo electrónico: boletín_im@fn.mde.es

Correo postal: CUARTEL GENERAL
DE LA FUERZA DE INFANTERÍA DE
MARINA SECRETARIA - ORP - BOLETIN
IM Avda. de la Armada s/n (Antiguo
Cuartel de Instrucción) 11100 -
San Fernando (Cádiz)

10. FORMATO DE COLABORACIONES

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

11. TEXTOS

1. Es imprescindible su presentación en fichero informático, formato DIN A4, letra ARIAL de tamaño 12 puntos, a doble espacio. 2. El texto se remitirá sin maquetar, incluyendo título que no superará las diez palabras. Los epígrafes o subtítulos no se numeran. 3. Su extensión no superará las 3.000 palabras, incluyendo notas y bibliografía si las hubiere. 4. Las notas han de ser breves en contenido y número. Han de numerarse (numeración arábica) y se relacionarán al final del texto y no a pie de página. 5. No se remitirán textos clasificados o que muestren marcas de clasificación de seguridad. 6. La bibliografía y fuentes, si las hubiere, estarán debidamente reseñadas y aparecerán al final del artículo. Se relacionará un máximo de diez, entre notas y bibliografía. 7. Con carácter general, en los artículos se recomienda utilizar el menor número de siglas o acrónimos posible. No obstante, cuando se empleen, la primera vez tras identificar su significado completo se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correspondiente. Así mismo, cuando el trabajo requiera el empleo de un número considerable de siglas o acrónimos, al final del trabajo, o en documento aparte, figurará la relación de siglas empleadas con su significado.

GRÁFICOS

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

1. El material gráfico aportado contará con el permiso de su autor. Si procede de Internet, se habrá de verificar que la imagen tiene el permiso de uso y copia, y que se encuentra libre de cualquier derecho de autor (sin copyright o cualquier otra limitación de difusión).

2. Los autores ceden al Boletín los derechos de comunicación pública de sus obras para su difusión y explotación electrónica a través de las redes (Intranet, Internet) y dispositivos inalámbricos que decida el Boletín para el acceso on line de su contenido.

3. No se remitirá al Boletín material gráfico clasificado o que tenga alguna marca de clasificación de seguridad.

4. Los archivos del material gráfico han de ser:

- De extensión «.jpg» o «.tif» (nunca «.bmp», «.gif» o cualquier otro formato).

- Identificados con un nombre inferior a los 20 caracteres.

- De un tamaño mínimo de 1.200 píxeles de ancho.

- Independientes, es decir, no estar incrustados en un documento de texto (Word o similar) o en una presentación (Powerpoint o similar).

- Sin marcas de agua, símbolos o letras sobreimpresas.

5. El material gráfico no estará insertado en el texto remitido por el autor, sino que se incorporará a este la referencia (número o nombre del material gráfico) que indique el lugar en que desea que aparezca.

6. Se debe presentar un archivo, en documento aparte, con los pies de foto o título de los gráficos o tablas (máximo de 15 palabras). Si proceden de Internet, se deberá indicar la dirección de la página web de donde se hayan extraído.

7. En el caso de aparecer menores de edad, no deberán ser reconocibles sus facciones.



Pida los números anteriores por el sistema de impresión bajo demanda o consúltelos online:

<https://publicaciones.defensa.gob.es/boletin-de-infanteria-de-marina-44-revistas-pdf.html>



BIM número 44 - Abril 2026



Innovador doctrinal
de la guerra conjunta
que hoy estructuran el
operativo moderno

BIM Y LA
OPERACIONES

El quinto centenario del
nacimiento de don Álvaro de
Bazán, ofrece una
visión de su aportación
a la guerra, mediante la
acción de las fuerzas de

Don Álvaro de Bazán y la génesis de las operaciones navales modernas / Álvaro de Bazán



Don Álvaro de Bazán

En aquella época, la mayor parte de las potencias europeas seguían contribuyendo la guerra marítima y la terrestre como ámbitos relativamente separados. Las operaciones de desembarco se realizaban de forma improvisada y ad hoc, sin una doctrina común y sin una estructura de mando integrada. Frente a esto, don Álvaro de Bazán diseñó un sistema unificado en el que el jefe de la fuerza naval asumía

también la responsabilidad sobre el empleo de las tropas embarcadas. En términos contemporáneos, su unificación puede equipararse a la de la Operación (C2A), responsabilidad de la proyección de la fuerza en el teatro de operaciones, fuerzas de combate sobre el teatro.

El éxito de este modelo no habría sido posible sin la existencia de otros factores capaces de comprender y asumir la lógica de la guerra desde la mar. En este sentido, la figura de don Lope de Figueroa, resultado fundamental de la guerra de las compañías de Italia y Flandes, Lope de Figueroa pertenecía a una generación de oficiales formados en la tradición de los tercios, caracterizada por elevada disciplina.

En aquella época, la mayor parte de las potencias europeas seguían concibiendo la guerra marítima y la terrestre como ámbitos relativamente separados

Don Álvaro de Bazán fue una figura excepcional no solo por sus victorias, sino también por su pensamiento militar. Desde sus primeras campañas en el Mediterráneo, comprendió que el dominio del mar implicaba la victoria sobre tierra. Esta concepción lo llevó a concebir la batalla no solo como un enfrentamiento en combate naval, sino como medio de transporte, protección y apoyo para las fuerzas de combate proyectadas desde la mar.

Ante ya en el siglo XVII se sentaron las bases de un concepto de operaciones conjuntas que se aplicó en las Operaciones Anfibias.

Alas era de su prestigio como jefe de las mayores acciones de guerra de la Monarquía hispánica, don Álvaro de Bazán, el primer jefe de la guerra conjunta, el primer jefe de la guerra conjunta, el primer jefe de la guerra conjunta.



BOLETÍN DE INFANTERÍA DE MARINA
Cuartel General de la Fuerza de Infantería de Marina
OCHIM-Secretaría
Avda. de la Armada S/N
11100 San Fernando (Cádiz)
Tlf: 956 599 089 / 956 545 554
RPV: 823 9089 / 823 5554
Fax: 956 599 363
E-mail: boletin_im@fn.mde.es



PUBLICACIONES
DE DEFENSA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL



Contraportada: infantes de Marina desplegados en el flanco este de la OTAN. FIMAR R.III. Ejercicio EAGLE SPEARHEAD
Portada: Infantes de Marina y Marines estadounidenses tras realizar un entrenamiento conjunto con helicópteros, durante el ejercicio
FLEETEX 250, en la base de Camp Lejeune