

Ejércitos



**LAS MENTIRAS
DEL MINISTERIO**

**EL PROGRAMA
NUCLEAR DE
BRASIL**

**RADARES AESA PARA
EL F-16**

DOSSIER: INDUSTRIA DE DEFENSA TERRESTRE



REDACCIÓN

Director: Christian D. Villanueva López. **Subdirector:** Román Mariette Ruiz de Erenchun. **Editor:** Christian D. Villanueva López. **Administración:** Gurutze Ruiz Colina. **Redactores y colaboradores:** Antonio J. Candil Muñoz, José Luis García Benavides, Roberto Martín Jiménez., Alberto Velasco Gil.

AGRADECIMIENTOS

Menacho, Hornblower, Patriota, Charly015, Incoming, Alfavega.

CONTACTO

ejercito@ejercitos.org

PUBLICIDAD

publicidad@ejercitos.org

NÚMEROS ANTERIORES

www.ejercitos.org/revista.php

NOTA LEGAL

Ejércitos del Mundo es una publicación gratuita y todo el contenido bajo el logo Ejércitos del Mundo queda a disposición de los lectores. No obstante, rogamos se cite la fuente original del mismo modo que, en el caso de utilizar fuentes privadas, nosotros nos esforzamos en hacerlo.

Ejércitos del Mundo no se hace responsable de las opiniones de sus redactores y colaboradores.

REALIDAD

En este cuarto número hemos dejado de lado muchas cosas para dar cabida a unas imágenes que nos han enviado de forma anónima -entendemos que desde el Ejército de Tierra- y que representan, con toda la crudeza con que puede hacerse, la realidad de una guerra en la que, para no participar, nos estamos dejando demasiado.

En el plazo que va entre el N° 3 y el N° 4 un soldado más, -Dios quiera que sea el último-, esta vez de la JTM, ha muerto en Afganistán. Nuevamente, en un BMR, que no ha soportado, como en demasiadas ocasiones anteriormente, un IED -o lo que fuese-. Hemos decidido hablar sin tapujos y, además de una editorial -del que quien suscribe se hace responsable, como Director- y que muchos criticarán, José Luís García Benavides da una buena lista de culpables. Culpables, como suena. Sino de acción -y aquí todos entendemos que ninguno de ellos ha buscado este resultado voluntariamente-, de omisión. Simplemente, no han hecho su trabajo o, cuando menos, no de la forma en que debieran, ya que uno de sus cometidos es evitar que estas cosas sucedan.

Aquí nadie pide imposibles. En toda guerra hay bajas y deben aceptarse. Es más, deben honrarse y continuar. Continuar siempre, pues ante todo, un militar, entiende de sacrificio. El problema aparece cuando las bajas son innecesarias o, al menos, evitables. De haberse desplegado a tiempo unos vehículos que nadie sabe porque extraña razón no están en Afganistán ni qué diablos está haciendo SBS en ellos, muy posiblemente uno de los nuestros estaría vivo. No cabe ahora, en cualquier caso, más que mirar hacia adelante y exigir cambios.

Por lo que a nosotros respecta, no nos vamos a callar. Somos conscientes de que, atacando a Santa Bárbara, o a Santana o a quien se tercie, si creemos que no cumple con lo que nuestra defensa necesita, no hacemos más que echar piedras sobre nuestro propio tejado. Nos seguirán enviando algún mensaje crítico, por decirlo de una manera suave, nos buscarán las cosquillas desde el Ministerio y probablemente, solo probablemente, al final conseguirán que dejemos de hacerlo... porque estaremos muertos de risa.

Señores, hay que ser serios. El gran problema de España es que tanto sus políticos, como sus ciudadanos en muchos casos y, aunque parezca mentira, algunos militares -que ya es decir-, están totalmente desconectados de la realidad. Nos estamos hundiendo en nuestras propias contradicciones y no somos capaces de ver que profundizando en la demagogia, en la corrección política y en el discurso fácil, no arreglamos nada. Somos el país del mirar hacia otro lado, del ya-me-buscaré-la-vida y sobre todo, de ese lema reivindicado por el genial Homer J. Simpson: "que lo haga otro". Pero la realidad es terca y tarde o temprano nos daremos de bruces con ella. Está en cada uno de nosotros el exigir que aquellos a quienes pagamos para velar por nuestros intereses, cumpla. Eso es lo que hacemos y en eso vamos a seguir.

Dicho todo esto, solo me queda esperar no defraudar a nadie. Prometemos que en el futuro incluiremos los artículos que hemos dejado de lado y haremos algo especial sobre el conflicto de Líbano, cuyas lecciones aun siguen dando de que hablar y sobre ese nuevo pájaro ruso que tiene atónitos a buena parte de nuestros foristas...

CHRISTIAN D. VILLANUEVA LÓPEZ



LO QUE OCULTA EL MINISTERIO DE DEFENSA...

Mientras sigue utilizando medios desfasados en Afganistán y Líbano

Cabía esperarlo, y efectivamente, en estos comienzos de 2010 nuevamente un soldado español ha perdido la vida en Afganistán, debido a la incapacidad de las autoridades políticas y militares de su propio país. Las responsabilidades de éstas son ciertamente ineludibles, aunque se disfrazen con lágrimas de cocodrilo, y se hagan votos de lo que se va a hacer ¡en 2012 o en 2014! Dependiendo de quien hable, si la Ministra o el Secretario de Estado

A pesar de lo que se diga en el Parlamento, ante una oposición tibia y relajada, los BMR –con más de 30 años de servicio–, continúan operativos y desplegados en misiones en el exterior, dado que el Ejército no dispone de otros medios, y los nuevos vehículos protegidos se entregan con cuentagotas, y las más de las veces permanecen sin utilizarse, por motivos que no alcanzan a comprenderse.

Lo que sigue es un relato basado en el informe oficial entregado al Ministerio, tras el ataque sufrido por una columna de BMRs en octubre de 2009, a raíz del cual perdió la vida el cabo de Infantería Cabello Santana. Sin más comentarios.

EL INFORME

“El 7 de octubre de 2009, una columna española al mando de un capitán –un convoy de la denominada TF Fuerteventura–, compuesta por 11 vehículos, todos ellos BMR y VAMTAC –no había ningún vehículo protegido Lince–, se desplazaba sobre un itinerario, al S. de Herat, desde la Base española de Camp Arena, hacia la zona de Pash-tun Zarghun, con regreso posterior a la misma Base, y por el mismo recorrido.

Hacia las 11:55 horas, cuando el convoy español ya regresaba a Camp Arena, se produjo un ataque con un explosivo improvisado (IED) contra el citado convoy, en un lugar a unos 12 kilómetros de la Base.

El vehículo directamente afectado por el ataque fue un BMR-600, con matrícula ET-VE-6536, al mando del Alférez de la Escala Media, Rafael Raúl

Santana Alcalde, que ocupaba el tercer lugar del convoy, y que fue alcanzado por los efectos de la explosión, produciéndose entre los miembros de la tripulación cinco heridos de diversa consideración, y un fallecido, resultando completamente destruido el vehículo.

El Capitán Jefe del convoy de la TF Fuerteventura, iba al mando del vehículo BMR inmediatamente siguiente al que sufrió el ataque, a unos 65 m de distancia, y resultó altamente sorprendido. A pesar de su proximidad, no vio ni ninguna llamada ni explosión de perforación alguna. Solamente vio una nube de humo gris oscuro que envolvía de repente al vehículo, y saltar dos ruedas de éste, una a cada lado del vehículo. Entre el humo vio saltar a un soldado, que salió corriendo visiblemente desorientado por el flanco izquierdo, y luego vio saltar al Alférez y a una soldado por el otro flanco. Otro soldado

▲ Tanto el informe, que no publicamos enteramente por evitar referencias personales, como las fotografías nos han sido enviadas de forma anónima desde el M° de Defensa.

lograría saltar por el costado izquierdo, y ya nadie más.

El Alférez Jefe del vehículo atacado da su propio relato:

"Iba de pie sobre un cajón de madera que le separaba del suelo algo más de 30 cm. Lleva puesto casco, auriculares, y chaleco anti-fragmentos. Escuché una explosión. Sentí como un golpe por la derecha, y que el vehículo era zarandeado violentamente, pero sin levantarse del suelo. Creí que nos habían disparado con un lanzagranadas RPG, pero no vi ninguna llamada, pero sí mucho humo y aceite caliente dándome en la cara y el cuerpo. Sentí mucho calor en las piernas. Pensé estaba ardiendo y que había que abandonar el vehículo, por lo que grité a mis hombres: ¡Salir! ¡Salir!. De repente vi mi brazo derecho herido, con un boquete en la cara interna del bíceps

y sangrando, pero no sentía dolor ni el brazo".

El conductor se expresa en los siguientes términos:

"Ibamos a una velocidad muy lenta de unos 10 km/h o 15 km/h porque estábamos cruzando un arroyo. Yo llevaba la escotilla cerrada. No llevaba cinturón puesto porque no lo hay, y el asiento estaba fijado en la posición más inferior. Llevaba puesto el casco, los auriculares y el chaleco anti-fragmentos, en el suelo, porque creía que era mejor si llegábamos a pisar una mina. De repente sentí una explosión fortísima. Me di un golpe muy contra el techo y sentí un fuerte golpe en la cadera y en el brazo derecho. No vi ningún fuego, pero noté, de repente mucho calor en la cara, y no podía ver nada. Sentía como si el cristal me hubiese dado en

▼ Las fotografías se han dispuesto en el mismo orden que aparecen en la presentación que acompaña al informe, salvo en la fotografía del encabezado, que es la segunda de dicho archivo.

la cara y la tuviese llena de cristales. Tardé casi 3 minutos en abrir la escotilla y poder salir del vehículo".

El terreno en esa zona es despejado y desértico, y hay pequeñas zonas cultivadas de melonares y muy aisladas. La zona en la que sucedió el ataque está al Sur del conflictivo barrio de Siahvashan, que es una zona muy hostil a la presencia extranjera, hasta el punto que la pista al sur de esta población es impracticable para las fuerzas de la OTAN, dados los ataques continuos de que son objeto por parte de la población hostil, que emplea armas ligeras, e incluso lanzagranadas RPG





◀ El conductor tardó aproximadamente tres minutos en conseguir abrir la escotilla, mientras que se gastaron alrededor de 20 en liberar el cuerpo del tirador.

y morteros.

El día del ataque hacía sol y existía buena visibilidad. La marcha del recorrido del convoy se podía apreciar a gran distancia, no obstante, debido a la gran polvareda que levanta. El lugar donde sucedió el ataque está localizado en el vado seco de un arroyo, con una anchura de 32 m aproximadamente, con unas orillas de accesos poco pronunciados, de forma que se podía cruzar el citado arroyo por diferentes sitios a la vez.

El enemigo eligió, sin duda, el vado para perpetrar su ataque, como punto de paso obligado del convoy, posiblemente a la luz de la observación efectuada y por el hecho de que las patrullas eligen siempre el mismo itinerario tanto de ida, como de regreso, algo muy propio de nuestras fuerzas en el país afgano y, sin duda, un error táctico. El artefacto explosivo estaba colocado en el terreno, de forma que afectara al posible vehículo justo en su panza, es decir, en su parte menos protegida. Para ello se había colocado el sistema de iniciación bajo la rodada más al Sur de las dos marcadas en el terreno cuando pasó inicialmente el convoy, la primera vez, esperando que fuera pisado por las ruedas izquierdas de algún vehículo en su regreso a la Base. La carga explosiva estaba adelantada 1,70 m

respecto al sistema de iniciación en la dirección de marcha hacia a la Base, y colocada en el centro de las rodadas.

Posiblemente, el artefacto explosivo fue colocado después de que el convoy pasara por el lugar, y en la previsión, o quizás conociendo que su vuelta se haría por el mismo lugar de regreso a Camp Arena. Los procedimientos aplicados permiten que el itinerario de regreso del convoy fuera previsible para cualquier habitante local de la zona que lo observase. De hecho, desde el barrio de Siahvashan (al S. de Herat y del río Hari Rud), zona considerada como muy hostil, y concretamente desde el poblado de Kowrt, se podía ver el movimiento del convoy, y calcular su destino y dirección. Una motocicleta —un medio habitual en la zona—, tarda unos cinco minutos en llegar desde esta población hasta el lugar donde se produjo el ataque, y la colocación de un artefacto, de las mismas características, por dos individuos instruidos no lleva más de 5 minutos. Al mismo tiempo, el enmascaramiento del artefacto es fácil dadas las características de terreno, que al ser un arroyo seco, es terreno arenoso con mucho canto y piedra suelto. Resulta llamativo que por parte de la TF Fuermentura no se emplease ningún UAV, ni se solicitase ningún vuelo de helicóptero como apoyo de reconocimiento.

El análisis de las evidencias encontradas, y su descripción, da una idea de los efectos de la explosión y por tanto del explosivo utilizado, y una aproximación a la cantidad empleada del mismo. Las evidencias también nos permiten reconstruir el artefacto y determinar su tipo e incluso su intención última.

El cráter inicial de la explosión presentaba unas dimensiones totales de 2,70m x 2,10m de diámetro aproximadamente y 30 cm. de profundidad, y una vez limpio de tierra suelta resultó ser de 1 m. de diámetro aproximadamente, por 55 cm. de profundidad.

El Grupo de Desactivación de Explosivos de la Compañía de Maniobra española, en el lugar del incidente recogió evidencias, incluyendo una muestra de terreno del cráter y una muestra de terreno cercano no contaminado por la explosión para su posterior análisis en España, recuperándose por completo el sistema de iniciación, el cual estaba compuesto por un sistema eléctrico de presión, una fuente de alimentación, y cableado eléctrico.

El conjunto del plato de presión estaba medio cubierto por una bolsa de plástico, con una inscripción en negro en la que se lee **WORLD CUP**, y letras chinas en negro, y dos letras grandes rojas: **CU**. La fuente de alimentación resultó ser una batería comercial de motocicleta de 12 voltios, marca **LAZER**. Respecto al cableado eléctrico, éste es de cobre, y hay dos tipos de cables, uno de color azul y otro de color verde, con un diámetro de 1 x 1,5 mm. y una inscripción en negro que pone:

**“KHORASAN SIMIN ELECTRIC
IND CO ISRI - 1 X 1,5. Made in Iran”**

El artefacto, de fabricación totalmente casera e improvisada, ha sido accionado totalmente por la víctima, con un sistema de iniciación, de tipo eléctrico, de circunstancias y por presión. La carga explosiva, parece ser un explosivo a base de nitrato amónico con un multiplicador a base de un explosivo rompedor convencional, y

no un explosivo de tipo militar con alta velocidad de detonación. La cantidad de explosivo utilizada podría ser del orden de los 15 kg. más unos 250 gr. del explosivo iniciador. El explosivo no contenía ni metralla ni fragmentos para aumentar sus efectos destructivos.

Los daños provocados en el BMR se materializaron en su destrucción completa, resultando éste irrecuperable. Así se produjo la rotura completa del suelo del vehículo a la altura derecha del segundo eje de ruedas (70 cm. de diámetro), con penetración de la onda explosiva en la cámara del motor, lo que provocó la rotura del motor, su desplazamiento hacía el puesto del tirador y la separación de algunos de sus componentes que son lanzados en la dirección de la onda de choque, es decir de abajo hacía arriba, provocando, a su vez, que las paredes de separación de la cámara del motor del habitáculo de personal sean desplaza-

das violentamente hacía la cámara de personal, y creando una sobrepresión en la misma.

Los puestos del conductor, tirador y jefe de vehículo quedaron salpicados de abundante aceite caliente del motor, así como toda la tripulación, hasta tal punto que inicialmente el personal que acudió en su ayuda, pensó que estaban todos quemados. La explosión afectó al sistema de suspensión y de transmisión del 1º y 2º ejes, lanzando las ruedas centrales a una distancia de entre 20 m y 40 m, y quedando rota de su eje la rueda delantera derecha. Al mismo tiempo se puede apreciar la rotura de los cordones de soldaduras del suelo lateral exterior del vehículo, en la zona afectada por la explosión.

El desplazamiento de las paredes de separación del motor motivó que se golpearan el conductor y el tirador. El cabo tirador —que fallecería—, quedó atrapado entre las piezas metálicas

desplazadas por la explosión. El personal que acudió en ayuda lo encontró inconsciente, respirando, con las piernas abiertas en el puesto del tirador y tumbado boca arriba sobre el motor, con un profundo corte horizontal a lo largo del abdomen. Al ser extraído de los hierros del vehículo se le observó el abdomen hinchado y sangrando. La extracción del tirador, al no disponerse de ningún medio especial de extricamiento, consumió más de 20 minutos, resultando extraordinariamente difícil.

El conductor también tuvo muchas dificultades para abrir la escotilla superior del puesto de conducción, que iba cerrada, y tardó casi tres minutos en ello, saliendo finalmente por su propio pie.

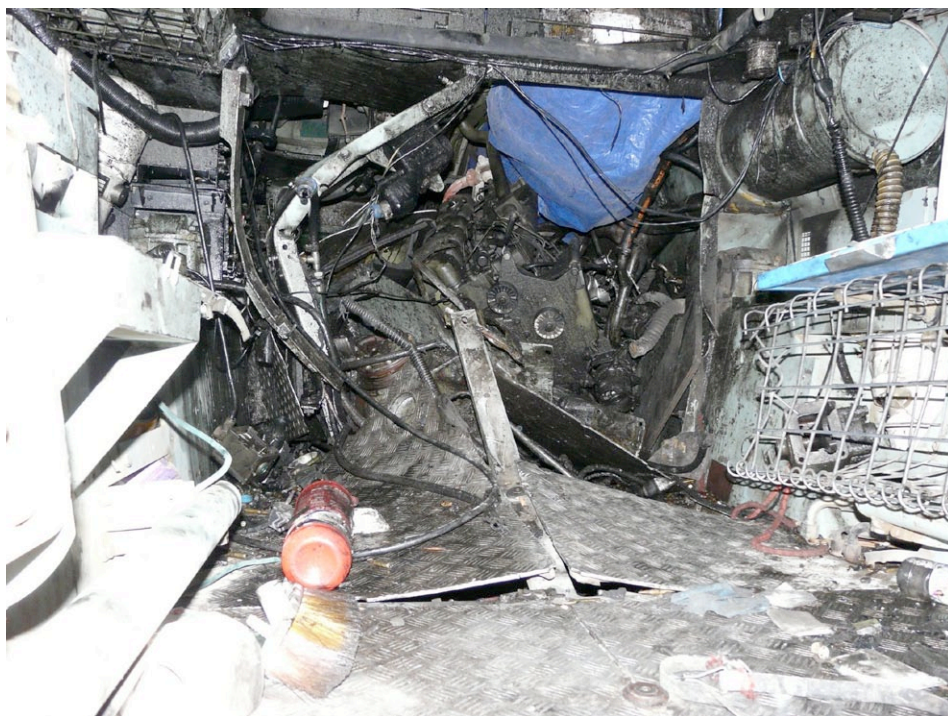
▼ La explosión lanzó las ruedas centrales a distancias de 20 y 40 metros.



CONCLUSIONES

Hay medidas a tomar tras estos hechos y lo cierto es que no son todas responsabilidad del Ministerio, aunque suya es la obligación de exigir a la Fuerza que se tomen las medidas adecuadas, y el proporcionar al ET los recursos necesarios, acordándole prioridad absoluta. Hay lagunas muy llamativas en lo que respecta a la instrucción y adiestramiento, como el propio informe señala. De hecho, en las siguientes conclusiones, son muy pocas nuestras aportaciones y realmente no hacemos otra cosa que ampliar lo que, quien realizó el informe, solicita.

En cuanto a los procedimientos resulta obvio que **se deben emplear rutas e itinerarios alternativos en lugar de repetir una y otra vez por los mismos caminos**, ni caer en rutinas de reconocimiento. Actualmente, los itinerarios tienen puntos de paso obligado que son conocidos por los insurgentes, y que no están vigilados cuando se mueve un convoy por la zona. Esto facilita enormemente a los insurgentes la tarea de adelantarse a un convoy que se dirige a esos puntos obligados y colocar un IED o varios IEDs en pocos minutos,



retirándose posteriormente a un lugar alejado para observar los acontecimientos o, si están en posición, aprovechar la explosión para emboscar a las tropas españolas. En este caso, como señala el informe, el itinerario seguido por el convoy era previsible por el enemigo, ya que es una ruta que, al pare-

▲ El motor se desplazó totalmente hacia el puesto del tirador.

cer, se ha seguido ya en varias ocasiones. El regreso de la TF Fuerteventura por el mismo lugar utilizado para la ida permitió al enemigo prever el lugar de paso que casi con toda seguridad iba a utilizar el convoy de regreso a Camp Arena. Es muy probable que quienes colocasen la carga explosiva, observasen el convoy durante buena parte de

▼ Se puede apreciar, aunque probablemente al tomar la imagen, ya se habían retirado bastantes de las pertenencias de la tripulación, que aun así las cajas de munición de la M2 y otros objetos no tenían ningún anclaje adecuado que evitase que hiciesen las veces de metralla.



INTERIOR DE UN BMR



BMR TRAS EL ATAQUE A LA TF "FUERTEVENTURA"



◀ En ambas imágenes se aprecia que el blindaje del fondo plano del BMR fue totalmente inútil.

su recorrido.

Resulta imperativo, proteger los itinerarios con pasos de uso frecuente, con observación en tiempo real, 24 horas al día. Para eso se dispone de UAV,s, y si hacen falta más se deberá acometer su adquisición con carácter urgente.

Por quien corresponda se debe tener en cuenta que **el funcionamiento de los inhibidores de frecuencia instalados en los BMR, y en todos los vehículos desplegados, es completamente ineficaz ante el tipo de artefacto utilizado.**

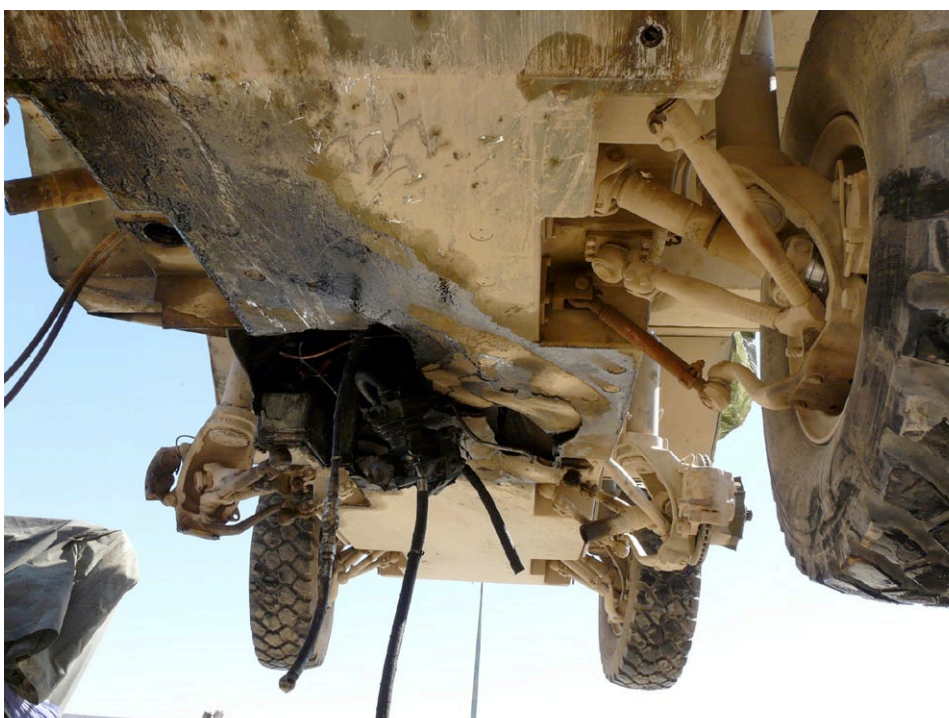
La resistencia del BMR está garantizada contra explosivos de 3 kg, solamente, y cargas superiores a 5 kg o más, pueden provocar, como ha sido el caso, efectos catastróficos tanto en el personal como en el propio vehículo. De haberse tratado de un explosivo perforante de carga hueca (EFP), los daños habrían sido muy probablemente fatales para toda la tripulación, como sucedió en el Líbano.

A la luz de lo ocurrido en este ataque, y en el que recientemente se cobró la vida del soldado Romero Meneses, ya en los últimos días, **es necesario potenciar en las fases de Adiestramiento**

y Concentración, previas a la iniciación de las misiones en el exterior, la realización de cursos sobre las amenazas previsibles, IED en particular, y el empleo de éstos. Resulta imprescindible hacer más y más completos simulacros de ataques de IEDs con objeto de entrenar a las Unidades en los procedimientos de reacción, de seguridad, de rescate (sobre todo de personal especializado en técnicas de extricamiento

de tripulantes de vehículos dañados), de evacuación médica y de investigación post-exposición. **Las Unidades deben contar con personal especializado en la extracción de víctimas atrapadas en vehículos, con cuyos conocimientos y herramientas adecuadas, darían mayores posibilidades de supervivencia al personal afectado en vehículos por ataques con minas o IEDs.** Igualmente se debe potenciar la ejecución de conferencias de sensibilización periódicas sobre uso de minas, y quizás crear una estructura para contrarrestar la amenaza de IED dentro de las Unidades.

En cuanto al material y personal **es absolutamente necesario e imperativo dotar al 100% a todos los vehículos con inhibidores eficaces con salto automático de frecuencias y funcionamiento bajo condiciones extremas.** Es absolutamente necesario mejorar la protección de los vehículos desplegados en las operaciones, añadiéndoles rejillas, planchas inferiores adicionales, y contar con vehículos especiales con capacidad de detección por medio de magnetómetros de detección en tiempo real, radares de densidad de suelos, detectores térmicos, u otros medios uti-



► Además de sustituir los vehículos, urge hacer cambios drásticos en el período de instrucción anterior a la misión y dotarse de materiales complementarios.



lizados en limpieza de rutas, como son detección metálica y radares de penetración en el terreno, e incluso equipos de perros detectores de explosivos y detectores de minas. Por muy caro que esto pueda resultar, más caras son las vidas humanas.

Los nuevos RG-31 aún no han empezado a dar signos de vida operativa, pero resulta imprescindible dotar con ellos a los zapadores para transporte propio, o de equipos EDD/MDD o equipos IEDD/EOD, entre otros. Permite llevar sistemas de detección de IED, a distancia o rodillos para pisar el terreno, como hacen otros ejércitos, y deben ir en vanguardia. Igualmente estos equipos deben contar con medios de visión nocturna en número suficiente, hoy por hoy una carencia endémica.

Respecto del vehículo BMR, y en ausencia de acciones apropiadas por parte del propio ET, es imperativo que

▲ Las modificaciones a los BMR, que han llevado una década, son parte de un plan que data de 2004. Es bastante triste, por no decir otra cosa, que alguien sea capaz de decir que han sido convenientemente actualizados, máxime, viendo el resultado práctico de tales mejoras.

sea el Ministerio de Defensa quien ordene su paralización inmediata, y proceda a retirarlo del servicio. Si ello se traduce en la imposibilidad de participar en determinadas misiones, se deberá explicar así a los aliados, y proceder a subsanar la carencia arbitrando el procedimiento adecuado, y no mediante contratos dudosos con empresas no cualificadas debidamente, que incumplen los plazos fijados por el contrato, de forma abusiva, repetitiva e impune.

Hasta aquí las recomendaciones, que volvemos a recordar, no nos hemos sacado de la chistera sino que, en su inmensa mayoría han sido extraídas del mismo informe que relata lo acaecido tras la explosión del IED que terminó con la vida del Cabo Cabello Santana.

Pero por desgracia, más allá de las recomendaciones tácticas o incluso de adiestramiento o adquisición de nuevos materiales, hay una recomendación mucho más grave, en el caso de un estado democrático: **TRANSPARENCIA**.

Transparencia, porque hay que dejar claro que una y otra vez se falsea la realidad desde el Ministerio cuando se afirma, en el Congreso, que los BMR fueron modificados en 2004.

La modificación, a la que desde el Ministerio se ha aludido ya en varias ocasiones, fue la que se decidió, efectivamente, el **29 de mayo de 1994, por un gobierno del PSOE**, no del PP, al aprobarse un Programa de Modernización -actualización adicional de 545 unidades, de las más de 600

fabricadas y **que no ha acabado sino 10 años después, en 2004-**, denominadas BMR-600 M1 por la entonces Santa Bárbara Blindados –hoy parte ya del holding norteamericano General Dynamics, e integrada en su filial GD-SBS (Santa Bárbara Sistemas)-, en Sevilla, que acabó haciéndose cargo del vehículo, tras la venta de Pegaso a Iveco, y ejecutando este programa conjuntamente con el Parque y Centro de Mantenimiento de Sistemas Acorazados PCMSA-1 del Ejército de Tierra, en Villaverde, Madrid, el cual, a decir verdad, al margen de su menor capacidad de trabajo, realizó la modernización mucho mejor que la propia Santa Bárbara.

En el marco de este programa se dotó al vehículo con un nuevo motor

Diesel Saab Scania de menor cilindrada pero con una mayor potencia específica, así como mayor sobrealimentación. Además de los cambios en la propulsión, se dotó a los BMRs con un equipo de centralización con enchufes rápidos de todas las conexiones eléctricas, más un nuevo sistema de alimentación de combustible, un volante regulable en altura, frenos autoventilables, blindaje adicional de acero con protección hasta impactos de 14,5mm, sistemas contraincendios y antiexplosión, calefacción, aire acondicionado y defensa NBQ, así como una mejora de la cúpula TC-3 para el empleo de la ametralladora pesada de 12,70mm de defensa inmediata.

La idea que presidió el programa de modernización, era la de alargar la vida

operativa del vehículo **hasta 2015**, algo que ya no es posible, obviamente.

Recuperen ustedes, en el Ministerio de Defensa, la **Memoria Histórica**. No ha habido otras modificaciones que las ejecutadas hasta entonces, y decididas bajo el mandato del Sr. Julián García Vargas, **¡entérese Sra. Chacón!**

La ejecución de programas que nos llevan más allá de 2012, no tienen aplicación ya en el contexto en que nos movemos. Igualmente tratar ahora de achacar responsabilidades a gobiernos anteriores –que, sin duda, las tienen– tampoco resulta constructivo. El ejecutivo actual lleva ya seis años ejerciendo su labor, y los resultados no pueden ser más pobres. Solo nos queda esperar no tener que volver a redactar una editorial como esta. ■

▼ De haberse tratado de un explosivo perforante de carga hueca (EFP), los daños habrían sido muy probablemente fatales para toda la tripulación, como sucedió en el Líbano.

REVISTA EJÉRCITOS



¿HAY CULPABLES?

Porque en democracia, quien la hace, debería pagarla...

Los servidores públicos deben apretarse el cinturón. Lo sacábamos a colación en el número anterior y en realidad, quienes lo han dicho son tanto el actual JEMAD, General Julio Rodríguez, como recientemente el JEME del Ejército de Tierra, General Fulgencio Coll Bucher. Ambos pueden estar satisfechos, y lo han demostrado asistiendo al funeral por el soldado Romero, caído a causa de la incompetencia y desinterés de la cúpula militar. Descanse en paz.

Sin embargo, no son los únicos responsables de la penuria en equipamiento que sufren las tropas españolas destacadas en el exterior. La lista de responsables, o cabe decir ya irresponsables, es muy larga, casi interminable. Y a todos ellos cabe demandar por sus incapacidades y por su dudoso concepto de la lealtad que, recordamos una vez más, no consiste en absoluto en callar y aceptar órdenes -o darlas sin meditar las consecuencias- sino en exponer de forma clara y firme el estado real de la fuerza, presentando la dimisión si es necesario, para poder de esa forma negarse a acatarlas. Pero eso solo ocurre cuando los servidores públicos, de los que los militares han de ser los primeros, tienen algún interés que vaya más allá de medrar o,

llegados a lo más alto, mantenerse en el cargo mientras se aseguran un buen retiro.

Deben por tanto exigirse responsabilidades, penales si cabe, a:

- A la **ministra Carmen Chacón**, por su ineficiencia. Por no exigir la eficacia debida a sus órganos de adquisiciones de material y equipo. Por permitir la indolencia de sus subordinados, y por no cesar a aquellos que han acreditado sobradamente su inoperancia. Por autorizar la contratación de los nuevos vehículos protegidos MRAP con la empresa SBS, aún a sabiendas de la incapacidad de la empresa elegida al efecto. Y, sobre todo, por permitir que desde su Ministerio, se informe con falsedad a la opinión pública, afirmando, a estas alturas, que los BMR fueron reforzados en cuanto a protección en 2008. Ni el ministro Goebbels mentía con tanto desparpajo.
- Al **JEMAD, General Julio Rodríguez**, por demostrar su indolencia, no exigir mayor eficacia a sus subordinados, no informar adecuadamente a la ministra de las deficiencias observadas en el equi-

pamiento, y conformarse con recursos escasos para cumplir la misión asignada, sin exponer los inconvenientes que ello conlleva, y todo con la única excusa de no perjudicar su permanencia en el puesto, y no perder sus privilegios personales. Por no oponerse a la contratación de los vehículos MRAP con la empresa SBS, sobradamente conocida como incapaz para tal cometido, a lo largo de su experiencia en su anterior destino. Ante todo, por no haberse preocupado suficientemente, cuando ocupaba el puesto de Director General de Armamento y Material, de asegurar la modernización y equipamiento de la fuerza, a tenor de las exigencias que la participación en misiones internacionales requiere.

- Al **JEME, General Fulgencio Coll**, por no exponer las necesidades de equipamiento de las tropas a sus órdenes, por no ordenar la inmovilización sobre el terreno de los vehículos BMR, y no impedir que se sigan produciendo bajas innecesarias. En suma, por conformarse con hacer solo lo preciso de su deber y no adelantar cosa alguna.
- Al **Teniente General Virgilio Sañudo Alonso de Celis**, Jefe de la Fuerza Terrestre, centrado en temas absolutamente intrascendentes como las patillas de los legionarios o la correcta uniformidad en



José Luis Rodríguez Zapatero
Presidente del Gobierno



Carme Chacón
Ministra de Defensa



General Julio Rodríguez
Jefe del Estado Mayor de la Defensa

las paradas militares, cuando bajo su mando, el conjunto de sus subordinados padecen carencias propias de un país del tercer mundo. Hace poco más de un año, a éste mismo General no le sobró un segundo para ordenar la repatriación de nuestro director tras publicar éste tres artículos en la revista War Heat Internacional, sacando a la luz múltiples irregularidades sobre las que nada ha dicho. Entonces callaba y sigue callando a pesar de que su silencio tiene consecuencias que nadie desea.

- Al **Teniente General García Sieiro**, como Director General de Armamento y Material, por no acelerar los planes de adquisición de vehículos protegidos MRAP, que hubieran sustituido a los BMR en tiempo útil, y por no advertir debidamente a la ministra, de la imperiosa necesidad de su sustitución. Por contratar con una no poseedora de la tecnología adecuada ni del conocimiento intelectual imprescindible, la fabricación de los citados MRAP, y permitir, en última instancia, el retraso de las entregas de los citados vehículos.

- Al **Teniente General José Miguel de la Calle**, como Jefe del Mando de Apoyo Logístico del Ejército, y responsable directo de los planes y programas de modernización de la fuerza terrestre, por no

habilitar planes y programas alternativos, por no proponer ni imaginar soluciones de emergencia, por no presentar debidamente ni al JEME, ni al Director General de Armamento, las exigencias imperiosas de material necesarias para las tropas en el exterior, y por ignorar repetidamente las advertencias de sus subordinados en torno a las carencias de las fuerzas, desde fechas tan remotas ya como principios de 2007, cuando se intuían las limitaciones de los BMR, limitándose a responder que no estaba en sus atribuciones resolver las carencias detectadas. Mayormente por permitir la contratación de los nuevos MRAP con SBS, sin exponer las deficiencias, y lista interminable de incumplimientos demostrados por la empresa en todos los programas contratados con anterioridad, haciendo hincapié en los casos de los carros Leopard y Pizarro, de los cuáles estaba perfectamente al corriente, y que ulteriormente llevarían a los retrasos habidos en las entregas de los citados nuevos vehículos, con las consabidas carencias en el equipamiento, y la pérdida consecuente de vidas humanas.

- Al **General de División Villanueva**, actual Director de Sistemas del Ejército –órgano de contratación del Ejército para las nuevas adquisiciones-, por limitarse a seguir la rutina de su cargo, no acelerar las

entregas de los vehículos MRAP que debían sustituir a los BMR, no informando con premura a sus superiores de las carencias y vulnerabilidades de las fuerzas destacadas en el exterior. Mayormente por no velar por el cumplimiento del contrato contraído por SBS para la fabricación de los MRAP y no proponer la imposición de las debidas penalizaciones a la citada empresa, permitiendo indirectamente el incumplimiento de la ley de contratos del Estado y el fraude a la administración.

- Al **General Domínguez Buj**, actual jefe el Mando de Operaciones, por ni siquiera pestañear ante las carencias de equipo y material de las fuerzas a las que manda, y, en cierto modo, autorizar que los BMR sigan realizando misiones diversas en operaciones, sin escolta de ningún otro vehículo mejor protegido.

- Al **General Gumersindo Veiga Pérez**, quien pese a mandar la Jefatura de Tropas de Montaña y conocer perfectamente los recursos y preparación deficientes de sus hombres, nada ha hecho. Algo sangrante en tanto, precisamente él, mucho más que cualquiera de sus superiores, tiene la tarea de estar al tanto de la preparación y material con que se desenvuelven sus subordinados, algo que sin duda, no



General Fulgencio Coll
Jefe del Estado Mayor del Ejército



General Virgilio Sañudo
Jefe de la Fuerza Terrestre



General Carlos Villar Turrau
Ex-Jefe del Estado Mayor del Ejército

ignora. De hecho, no puede ignorar. Si sus hombres le importasen una mínima parte de lo que lo hace su cargo, hubiese puesto el grito en el cielo antes de enviarlos un año más a Afganistán y hubiese presentado su dimisión.

- Al General, en la reserva, y empleado ahora de la empresa SBS, **ex-JEME Carlos Villar Turrau**, por su conducta poco transparente en su puesto, permitiendo la contratación con la empresa señalada del suministro de los nuevos vehículos, que no han sido entregados al Ejército en los plazos señalados. Pero también, por no impulsar, en su día, desde su puesto de Jefe del Ejército, el proceso de modernización del parque de vehículos blindados y la fabricación de los nuevos vehículos protegidos, a pesar de haberse producido la mayoría de las bajas y destrucción de vehículos BMR, bajo su periodo de mando, comenzando por la muerte de seis soldados en el Líbano en julio de 2007.

- Al también General, en la reserva, y **ex -JEME, José García González**, que desoyó todos los asesoramientos que se le hacían desde su estado mayor, para la adquisición de nuevos vehículos protegidos que sustituyeran al BMR, considerado ya en el periodo 2005-2006 como inadecuado, en cuanto a protección, a la luz de los informes

efectuados por las unidades, tras la experiencia de Irak, entre otras.

- Al **ex-ministro Alonso**, por no impulsar adecuadamente la introducción de los nuevos vehículos, y no aceptar más que forzado por los acontecimientos, los informes y asesoramientos que extraoficialmente conocía, y que, aun así solo llevaron a la contratación parcial de un vehículo menor, el Lince MLV, que, incluso, después de adquirido y suministrado, tardaría casi 9 meses en ser llevado a las zonas de operaciones.

- Al **Presidente Rodríguez Zapatero**, por asistir impasible durante los últimos 3 años de su legislatura, a un despropósito continuado de gestión deficiente de la defensa, sin arbitrar medida alguna ni exigir responsabilidades a su Gabinete. Ha utilizado el Ministerio como una salida para "ministros estrella" que, sin remisión han terminado quemándose en el cargo en lugar de ofrecérselo a alguna de las personas, sobradamente preparadas, con que cuenta su partido.

- Pero igualmente, y no en menor medida, **a la oposición política, al PP**, que en una dejación clara de sus responsabilidades, no ha hecho el menor gesto por exigir una gestión eficaz del equipamiento de las fuerzas militares, aún a pesar de

que militares en activo, se han dirigido a sus representantes, facilitándoles la información necesaria para una reivindicación responsable de los intereses de la defensa, arriesgando hasta sus carreras.

A todos ellos, lo que se decía en el antiguo juramento a la Bandera:

".....Si cumplís vuestro juramento o promesa, España os lo agradecerá y premiará y si no, os lo demandará". Claro que, para algunos de los citados o aludidos, el concepto de Patria no responde al criterio del propio juramento, ni el juramento citado –por obsolescencia-, tiene ya valor, aunque fuera el primero que pronunciaran algunos de ellos.

Cabe por último decir aquello de "no están todos los que son, pero sí que son todos los que están". Muchos no compartirán nuestras conclusiones, y en honor a la verdad, las consecuencias de su dejadez no son probablemente las que ellos desearían y sin embargo son y como siempre, otros pagan la factura de lo que debí haberse hecho y fue postergado. Como el título deja claro, en democracia, quien la hace, debería pagarla... si no con las medidas que contempla el Reglamento, si al menos con su cargo. ■

José Luís García Benavides



General Gumersindo Veiga
Jefe de la Jefatura de Tropas de Montaña



José Antonio Alonso
Ex-Ministro de Defensa



Mariano Rajoy
Líder del Partido Popular