

ESTRATEGIA MARÍTIMA. SOLUCIONES TRADICIONALES PARA LOS NUEVOS DESAFÍOS

Gregorio BUENO MURGA



L mar se usará más y no menos. Sus recursos, que antes eran puramente marginales, tienen ahora una importancia de considerable potencial, si bien finalmente es incierta. El hecho de que la jurisdicción nacional en varias formas y para varios propósitos se irá extendiendo sobre nuevas zonas marítimas parece ser una de las pocas previsiones que se puede hacer con seguridad en la actual política internacional. En una forma u otra, los ministerios de Relaciones Exteriores de todo el mundo tendrán que irse preocupando con los problemas de límites marítimos en medida mucho mayor que en cualquier época anterior. El antiguo régimen está cambiando, y hay una esperanza de estar pisando el umbral de otro. Las implicancias de esas tendencias para el futuro de las Armadas todavía están por verse, pero habrá implicaciones» (1). Estas palabras del profesor Ken Booth (2) confirman lo sucedido desde que el mar se convirtió en una gran vía de acceso a los territorios más lejanos y constituyen una premonición de lo que ocurriría y ya está ocurriendo en los mares y océanos del mundo. No cabe duda de que el uso del mar se está acrecentando, tanto en su variante de vía de comunicación como de fuente de recursos.

El mar, tradicional vía de comunicación y fuente de recursos desde tiempos pretéritos, ha pasado a ocupar un lugar privilegiado en el mundo globalizado del siglo XXI. Mundo éste que debe hacer frente a los retos derivados de

(1) BOOTH, Ken: *Las Armadas y la Política Exterior*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1980, p. 385.

(2) Ken Booth es profesor del Departamento de Política Internacional de la Universidad de Gales (R. U.); ha sido investigador en el US Naval War College, así como en otras universidades de los Estados Unidos y Canadá.

la alta dependencia de los recursos naturales que, procedentes de otras regiones, llegan a través de las vías de comunicación marítimas, que asimismo sirven para dar salida a los productos manufacturados. Espacios marítimos que permiten el tráfico de inmigrantes sin necesidad de superar las tradicionales fronteras naturales entre países soberanos y que, también, permiten el tráfico de mercancías ilegales: armas, drogas, personas... Mar que, por otro lado, se ha convertido en un espacio de solaz con la proliferación de los cruceros de recreo, que materializan el sueño de muchos turistas. Y no menos importante es el acceso a los recursos alojados en las propias simas marinas y en sus aguas: pesca, gas natural, petróleo y otros recursos cada vez más vitales.

En fin, el mar, siempre a la sombra del predominio estratégico de la tierra, donde se suelen decidir los conflictos tradicionales, está cobrando un nuevo protagonismo en los llamados conflictos asimétricos, en los que las características intrínsecas del mar: ausencia de fronteras naturales, carencia de legislación internacional de obligado cumplimiento, vastedad de los espacios e inmensa vía de comunicación (3), hacen de éste un medio muy vulnerable ante aquellos actores que desean obtener algo de su uso. Estamos asistiendo a una etapa en la que el mar ha cobrado un protagonismo que sólo había tenido con motivo de los grandes conflictos de los siglos anteriores. Pero este protagonismo no lo está cobrando en detrimento de la estrategia terrestre, como alguien podría suponer, sino que, al mismo tiempo, se está manteniendo una primacía de la estrategia en tierra en otro tipo de conflictos y en otros ámbitos geopolíticos.

En las próximas líneas intentaré repasar los elementos tradicionales de la estrategia marítima que han permanecido inmutables durante mucho tiempo y, posteriormente, intentaré revisar la aplicación de esos elementos a los conflictos modernos, con la finalidad de determinar su validez y, en su caso, su posible reconsideración.

Los elementos de la estrategia marítima

Tres son los objetivos naturales de la estrategia marítima: la fuerza, la posición y las líneas de comunicaciones marítimas. Cada uno de ellos tiene unas peculiaridades que, de forma somera, repasaremos a continuación; pero antes de seguir, es importante retener estos tres elementos y recordar que cualquier otro objetivo ya no tiene que ver con la estrategia marítima en sí, sino que se trataría de una imposición o interferencia

(3) «El mar es el más grande de los medios de comunicación mundial», frase del almirante THAYER MAHAN, Alfred: *The interest of America in sea power*. Londres, Sampson Low Marston, 1898, p. 52.

impuesta por la estrategia total o por las necesidades derivadas de la deseable acción conjunta.

El primero de estos tres objetivos, la *fuera*, está constituido por los elementos de combate que operan en el mar o desde el mar; esta amplia definición permitiría incluir elementos de combate no típicamente navales, como aeronaves basadas en tierra, pero que en un momento dado pueden actuar contra objetivos navales o marítimos. Por otra parte, de esta definición hay que excluir aquellas unidades navales, esencialmente submarinos balísticos, con capacidad de ataque nuclear estratégico a tierra; éstos no son considerados elementos de la fuerza naval, ya que sus objetivos pertenecen a otro ámbito. Para conseguir sus objetivos, la fuerza naval se organiza en componentes marítimos (MC), fuerzas operativas (TF), grupos operativos (TG) y otras agrupaciones de menor entidad cuya distribución y organización corresponden al ámbito de la táctica y obedecen a los cometidos que debe cumplimentar esa fuerza para alcanzar la misión que se le haya asignado. Mas allá de la descripción de los medios y capacidades de las fuerzas navales, de todos conocidos y fuera del alcance de este trabajo, me centraré en resaltar algunas características «estratégicas» de las fuerzas navales, que las hacen muy peculiares y bien diferentes de otro tipo de fuerzas. Estas características se pueden resumir en las siguientes: las flexibilidades política, operativa y logística y su condición de alistamiento desde su despliegue en una zona.

La *flexibilidad política* es la que le permite desplegarse en una zona de interés o conflicto manteniendo toda la libertad de acción que desee el mando político. Estos despliegues no tienen los desgastes y servidumbres intrínsecos a los permisos diplomáticos, ya sean de sobrevuelo o de concentración (mínimo *footprint* en términos actuales) y tienen una reducida dependencia del apoyo basado en tierra. Al mismo tiempo, la fuerza, con sus medios de mando y control, está en disposición de pasar de una mera presencia pacífica a operaciones de combate de forma muy ágil, adaptando sus operaciones a la decisión política pertinente.

La *flexibilidad operativa* es la que le permite graduar la intensidad de las acciones a efectuar. Está basada en la propia flexibilidad de la mayoría de los medios de combate navales, que puede pasar de efectuar visitas de buena voluntad u operaciones de apoyo humanitario a operaciones de combate con un mínimo preaviso.

La *flexibilidad logística* es la que permite a las fuerzas navales ser autónomas del apoyo terrestre durante largos periodos de tiempo, basando su apoyo en los medios logísticos a flote que, normalmente, acompañan a las unidades de combate.

Por último, la *condición de alistamiento desde su despliegue en zona* significa la capacidad y habilidad de las fuerzas navales de estar listas para el combate desde su llegada a una zona de interés, sin necesidad de reorganizarse, pertrecharse, ambientarse o adiestrarse.



Corbeta *Cazadora* patrullando en el Mediterráneo.

El segundo elemento, la *posición*, está determinada por la influencia de la geografía en la obtención de los objetivos estratégicos o, dicho con otras palabras, es el punto desde el que a la fuerza se le proporciona persistencia en el área de operaciones. La posición encierra un concepto logístico, el que permite ampliar la autonomía de la fuerza en la zona de operaciones, y también un estratégico, el que permite acceder a los objetivos de forma clara y rápida con el menor desgaste en tránsitos y en zonas dominadas por un posible enemigo. Son muchos los ejemplos de posición que se pueden aducir y voy a referirme a dos especialmente relevantes. El primero de ellos, protagonizado por la Alemania del III Reich durante la Segunda Guerra Mundial: la ofensiva de las tropas alemanas hacia las costas francesas atlánticas tuvo como una de sus motivaciones la búsqueda de bases con fácil acceso a los espacios oceánicos atlánticos que permitiesen operar no sólo a sus submarinos, sino también a su reducida pero formidable Flota de Alta Mar (4), cuyas unidades se encontraban asfixiadas en sus bases del mar del Norte y del Báltico, dominadas estratégicamente por el control que sobre esos mares ejercen las islas británicas.

(4) DE BELOT, R.: *La guerra aeronaval en el Atlántico*. Madrid, Editorial Naval, 1962, p. 17.

En este caso, la búsqueda de la posición obedeció a la necesidad estratégica de acceder a las líneas de comunicaciones que permitían abastecer a las islas británicas con los suministros y materiales de guerra procedentes de los Estados Unidos. Otro caso que ilustra la necesidad de obtener una posición es la que obligó al Reino Unido, durante la campaña de recuperación de las islas Malvinas de 1982, a actuar sobre las islas Georgia del Sur y Sandwich del Sur, que permitirían a las fuerzas navales británicas estar más cerca de las Malvinas de lo que les permitía la isla de Ascensión. En este caso, la permanencia de la fuerza naval en la mar se vería ampliada, así como su capacidad de apoyo desde tierra.

El tercer y último elemento, las *líneas de comunicaciones marítimas*, está materializado por el tráfico mercante que transporta cargas de un puerto a otro del mundo y condicionado por la geografía y por la condición geográfica esencial de cada país. En su pura acepción son de una inmensidad abrumadora, pues prácticamente hay líneas de comunicaciones que unen todos y cada uno de los puertos de un país con innumerables puertos de otros países, regiones o continentes. Con ser lo anterior cierto, no es menos cierto que no todas las líneas de comunicaciones tienen la misma importancia para un mismo país y, por tanto, no son tratadas y consideradas de la misma manera. En el caso de Gran Bretaña durante la Segunda Guerra Mundial, las líneas de comunicaciones principales estaban constituidas por las que unían los puertos británicos con los puertos de la costa este americana y canadiense, y en éstas fue donde Alemania aplicó el centro de gravedad de la guerra submarina contra el tráfico mercante. No obstante lo anterior, los buques de la *Kriegsmarine* efectuaron una campaña de corso en el Atlántico e Índico sur, más con la intención de divertir medios de la Marina británica, y así aliviar el bloqueo naval sobre Alemania, que de conseguir un eficaz y persistente ataque al tráfico marítimo.

He citado el concepto de condición geográfica esencial de un país, concepto que merece una pequeña explicación y una apreciación sobre su interpretación actual. Tradicionalmente, se considera la condición geográfica esencial como la dependencia que tiene un país de las líneas de comunicaciones. Así, un país como China, poco dependiente de las líneas de comunicaciones marítimas, podría clasificarse como de condición geográfica continental, mientras que el Reino Unido, debido a su alta dependencia de las líneas de comunicaciones marítimas, habría que clasificarlo como de condición geográfica marítima. Esta clasificación obedece a criterios tradicionales, pero es, cada día más, una realidad. Actualmente todos los países dependen en mayor o menor medida del mar, ya sea para que lleguen los necesarios recursos energéticos y las materias primas como para dar salida a sus productos manufacturados. Es por esto que el mar está cobrando un protagonismo mayor cada día, y así, en el ejemplo citado anteriormente, China constituía un país casi autárquico en suministros de combustible, pero hoy en día precisa importar grandes cantida-

des de petróleo para sostener su imparable crecimiento y las necesidades de su población, por lo que hoy podría ser considerado como un país de condición geográfica marítima, clasificación que podríamos extender a la mayoría de los países desarrollados o en vías de desarrollo.

Las operaciones navales

Estratégicamente hablando, hay dos tipos de operaciones navales: las operaciones de control del mar y las de proyección del poder naval sobre tierra.

El *control del mar* tiene como objeto emplear el mar con libertad en beneficio propio, tanto en la explotación de las líneas de comunicaciones marítimas como para cualquier otro uso y, al mismo tiempo, negárselo al enemigo. Para la mayoría de tratadistas sobre estrategia naval, se trata del pilar fundamental sobre el que descansa toda la estrategia marítima; también es cierto que se trata de un concepto que admite muchos matices y precisiones, pero que encierra la finalidad principal de la estrategia en el mar: usar el mar con libertad para los fines que se deseen. Antiguamente, este concepto se designaba como «dominio del mar», pero a partir de 1974 se generalizó el más apropiado término de control del mar para reflejar que este concepto nunca es absoluto y que es más preciso hablar de control ante la casi imposibilidad de obtener un completo dominio. Llegado este punto, hay que recordar que la obtención del control del mar en una zona de interés no es un fin en sí, sino que es un medio necesario para conseguir explotar ese control del mar. Explotación que consiste en impedir el libre tránsito de los buques mercantes que sostienen el esfuerzo de guerra y la economía enemiga, garantizar el tránsito seguro de los buques mercantes y de carga y permitir operar a las fuerzas propias o amigas que ya no necesitarán de una elevada protección, ya que se dispone del deseado control de ese mar.

¿Cómo se conquista el llamado control del mar? De dos formas diferentes: ya sea destruyendo o neutralizando las fuerzas navales oponentes. Lo deseable es la destrucción, ya que la neutralización nunca elimina por completo la amenaza de empleo de esa fuerza o la convierte en una flota en potencia que requiere medios para su control y su destrucción en caso necesario. Como la consecución del control del mar no es inmediata sino progresiva, su explotación también se desarrolla en los mismos términos y las actividades de explotación dependerán del nivel de control que se tenga en cada momento; es decir, a mayor grado de control del mar más nivel de explotación se puede ejercer.

Las operaciones de *proyección* son aquellas que buscan proyectar el poder naval sobre tierra, ya sea mediante operaciones anfibias, operaciones de interdicción aeronaval y bombardeos navales, con sus nuevas variantes

de lanzamiento de misiles tácticos sobre objetivos terrestres. Se trata de operaciones ofensivas que tienen gran impacto sobre la población y la opinión pública; no en vano se trata de atacar territorios mediante el empleo aislado o combinado de las operaciones citadas anteriormente. Sobre este tipo de operaciones, hay que señalar que sus objetivos siempre están situados en el territorio del oponente y que de todos estos posibles objetivos solamente uno pertenece al ámbito de la estrategia marítima, la posición, en sus dos variantes: neutralizar una posición estratégica enemiga u obtener una posición estratégica para uso propio. Cualquier otra operación de proyección que no esté encaminada a mejorar la posición estratégica propia pertenecerá al campo de la estrategia conjunta o global, a la que las fuerzas navales pueden contribuir de muy distintas formas, como son las operaciones para suprimir defensas enemigas, obtención de cabezas de playa para posteriores invasiones, operaciones de castigo para desmoralizar a los oponentes, incursiones anfibas para obtención de información o destrucción de capacidades, ataques selectivos sobre objetivos no específicamente militares, y muchas más. Por otro lado, no hay que perder de vista la importancia de este tipo de operaciones en la distribución de la fuerza enemiga; al respecto es muy ilustrativo saber que previamente a la operación OVERLORD de desembarco en las playas de Normandía por las fuerzas aliadas, en junio de 1944, solo el 55 por 100 (165) de las divisiones alemanas permanecían en el frente oriental, el único activo en ese momento, mientras que el temor a una posible invasión por mar había obligado a Hitler a dispersar al resto de sus divisiones (133 ó 45 por 100) cubriendo los flancos sur y oeste (5). Pero hay que insistir en que solamente si el objeto de la operación de proyección, esencialmente una operación anfibia, es la obtención de una posición duradera o la neutralización de una posición enemiga, estamos en un caso de operaciones de proyección estratégicamente navales.

Condicionantes estratégicos actuales

Siguiendo la secuencia indicada en la introducción, nos desplazamos ahora al año actual, a comienzos del siglo XXI, y a las situaciones geoestratégica y geopolítica que caracterizan esta época. Muchos son los cambios acaecidos en este comienzo de siglo, pero centrándonos en los que tienen que ver con la estrategia marítima, vamos a ver cuáles son y cómo influyen en los elementos de la estrategia marítima y en los tipos de operaciones navales citados anteriormente.

(5) HART, Liddell: *Disuasión o defensa*, p. 128.



Agrupación Naval de la OTAN SNMG2 en el Mediterráneo.

Por lo menos, y en lo que a los países desarrollados se refiere, salvo excepciones, asistimos a un cambio en la concepción tradicional de los conflictos, que han pasado de ser enfrentamientos o crisis entre naciones soberanas o alianzas a conflictos en los que los actores, al menos de una parte, son difusos y difíciles de identificar o localizar. «África occidental se está convirtiendo en el más perfecto símbolo del estrés demográfico, medio-ambiental y social a nivel mundial, donde la anarquía criminal se erige como el verdadero peligro estratégico. La enfermedad, la superpoblación, el crimen infundado, la escasez de recursos, las migraciones de refugiados, la creciente erosión de naciones-estado y fronteras internacionales y la autorización de ejércitos privados, empresas de seguridad y cárteles internacionales de tráfico de drogas se manifiestan de un modo revelador en el ámbito de África occidental. El oeste africano aporta una introducción apropiada a los problemas, a menudo sumamente desagradables de comentar, que pronto deberá afrontar nuestra civilización» (6). Este panorama así descrito, al que se le debe añadir el surgimiento del terrorismo internacional, es una buena muestra de los

(6) KAPLAN, Robert D.: *La anarquía que viene*. Ediciones B, S. A. Barcelona, 2000, p. 21.

nuevos retos a los que se deben enfrentar las sociedades occidentales actuales.

Otra peculiaridad que es necesario destacar es la que se refiere a la vulnerabilidad de las unidades navales; vulnerabilidad entendida como derivada, por un lado, de un escenario geográfico de ámbito casi mundial que exige despliegues bastante más allá de las fronteras, en consonancia con la ya citada dispersión geográfica de los intereses marítimos ligados a la protección del tráfico, y por otro, de sociedades que no están dispuestas a admitir un número excesivo de bajas en defensa de intereses que no consideran vitales. En este último aspecto, ante una acción de fuerza contra las unidades propias arrecian las campañas mediáticas que en el fondo cuestionan los despliegues operativos, y en este cuestionamiento se tiene en cuenta la percepción de si esos intereses justifican los sacrificios que se realizan.

Si consideramos el primer elemento de la estrategia marítima citado, la *fuerza*, debemos analizarla bajo los aspectos de la fuerza propia y las fuerzas oponentes. De acuerdo con la explicación anterior, las unidades navales sirven a tres objetivos estratégicos: conquista del control del mar, explotación de ese control y operaciones de proyección. Está claro que tradicionalmente las fuerzas han servido a estos tres tipos de operaciones, pero, ¿qué ha cambiado que nos obligue a revisar la orientación de la fuerza? Por un lado, las operaciones de control del mar son más exigentes que antes, ya que están condicionadas por la amplitud de los espacios geográficos en las que deben llevarse a cabo, el carácter quirúrgico que deben tener (con esto me refiero a que deben ser capaces de seleccionar, entre el inmenso tráfico marítimo actual, las unidades que se dedican a cualquier actividad ilegal), que no precisan de armamentos de gran sofisticación ni gran capacidad, que deben estar apoyadas por una ingente labor de inteligencia, y que están condicionadas por la aplicación de unas reglas de enfrentamiento muy restrictivas en general para adaptarlas a la legislación internacional. Por otro lado, ante una amenaza difusa como es la amenaza asimétrica, las operaciones de obtención y de explotación del control del mar tienden a confundirse o mezclarse.

Sobre la fuerza oponente, una de sus principales características puede ser el uso de la llamada «amenaza asimétrica», materializada por medio de buques mercantes de escaso porte, pesqueros o lanchas rápidas para sus agresiones o violaciones de la legalidad internacional. Estos medios son muy dependientes del apoyo que les proporciona la geografía; es decir, las características de sus embarcaciones o aeronaves no les permiten grandes autonomías. Por ello, es más que probable su actuación en los puntos focales o *choke points*. Su armamento suele ser escaso, convencional y de poca entidad. En este sentido, hay que señalar que todavía no ha habido ningún caso de empleo de armas químicas o biológicas en la mar.

La fuerza propia, como todas las fuerzas navales occidentales, ha sufrido un cambio en dos aspectos fundamentales: una reducción generalizada en la cantidad de medios disponibles y un incremento importante de las capacida-

des operativas derivadas de la aplicación militar de las nuevas tecnologías. La reducción significa una menor disponibilidad de unidades para hacer frente a los nuevos desafíos, lo que se pretende compensar con unidades más flexibles y con mayor capacidad. Si bien es cierta esta tendencia a la compensación, hay que señalar que no siempre se compensa la reducción con el incremento de las capacidades; valga como ejemplo la necesidad de efectuar presencia permanente en ciertas zonas de interés que, por lo señalado anteriormente, cada vez están más alejadas del territorio nacional, o de proteger el tráfico en zonas focales alejadas del territorio nacional. En este caso, estas misiones exigen más unidades pero con menor nivel de sofisticación, es decir que la propia naturaleza de los conflictos modernos, de bajo nivel de amenaza o de amenaza poco sofisticada, exige un mayor número de unidades capaces de actuar independientemente o en agrupaciones multinacionales.

Sobre la *posición*, y particularizando a las operaciones de control del mar, el factor que más influye en este elemento estratégico es la dispersión geográfica actual de las líneas de comunicaciones marítimas, que siguen estando, como siempre, condicionadas por la geografía, factor inmutable a lo largo de los siglos. Para la protección al tráfico allende los espacios de soberanía de los países existen las opciones de apoyarse en puertos comerciales, negociando permisos con terceros países, que deben ser conscientes de que las fuerzas se encuentran allí apoyando la libertad del tráfico marítimo mundial, o bien utilizar y emplear bases de otros países con los que se puede operar en alianzas o coaliciones *ad hoc* ante amenazas específicas. Esta solución es mejor que la anterior, ya que permite un empleo más racional de las unidades coaligadas, repartiendo el esfuerzo que debería hacer un solo país y que se desarrolla en beneficio de la comunidad internacional. Estas posiciones estratégicas, sin carácter de permanencia, encierran el doble concepto estratégico y logístico, ya expresado, y deben estar situadas en las proximidades de las zonas de actuación de los posibles oponentes. En este contexto hay que señalar la privilegiada posición estratégica del territorio peninsular e insular de España, que domina uno de los pasos más importantes del tráfico marítimo mundial y ejerce influencia en un mar y un océano por donde discurre la mayoría de las líneas de comunicaciones que abastecen a los países de Europa occidental y del norte de África. El concepto emergente *sea basing*, que se centra en los aspectos logísticos del apoyo a las fuerzas expedicionarias, está siendo considerado por algunos países, aunque de momento se halla en un proceso embrionario y no satisface todos los requisitos de una posición.

Sobre las *líneas de comunicaciones*, se ha destacado la complejidad actual de abordar su estudio, que debería hacerse particularizado para cada país soberano y que no es el objeto de este trabajo. En términos generales, hay que destacar que es un campo complicado debido a su dispersión actual por todos los mares y océanos del globo. Esta dispersión debe ser considerada como una ventaja, ya que a un posible oponente le complica sobremanera la actuación

sobre ellas, y en el caso de la amenaza actual, de alcance muy limitado, sólo le permite actuar en las proximidades de tierra y de los *choke points* costeros. Sobre los buques dedicados al comercio ilegal, la situación es más complicada, ya que el abundante tráfico comercial actual permite el enmascaramiento de estos buques ilegales en los ríos de tráfico legal. En este caso, la inteligencia y la patrulla permanente de las unidades tiene un papel fundamental en la prevención, detección y actuación sobre estas embarcaciones dedicadas al tráfico ilegal. Pero para actuar sobre este elemento no sólo disponemos de los buques en la mar y de la inteligencia; el NCGAS (7) permite disponer de una valiosa información obtenida de los controles portuarios, sociedades civiles de seguros marítimos, consignatarios, navieras, organismos estatales, etc., que contribuyen a crear y mantener una buena situación de superficie o *white RMP* (8). Es decir, el concepto de control del mar sigue plenamente vigente como paso previo o simultáneo a la ejecución de todo tipo de operación naval; no obstante, y refiriéndonos a los conflictos asimétricos, la ausencia de una fuerza organizada implica que se pueden simultanear las operaciones de obtención y de explotación de este control del mar.

Por último, es necesario hablar sobre las *operaciones navales*. De lo expresado hasta ahora, se puede deducir que las operaciones de control del mar siguen teniendo primacía sobre las de proyección del poder naval, aún más en el nuevo escenario marítimo de comienzos de este siglo. Se trata de operaciones que exigen una presencia permanente en las zonas de actuación, que involucran a ciertos organismos ajenos a la fuerza naval y dependen de la inteligencia para cubrir las carencias de conocimiento sobre regímenes de empleo, capacidades y recursos. Estas operaciones deberían acometerse en alianzas o coaliciones, ya que la amenaza actual es una amenaza al tráfico mundial, se deberían incorporar a las operaciones de presencia naval avanzada y podrían desarrollarse en casi cualquier lugar del mundo.

Resumen

La contribución de las armadas a la estrategia marítima siempre está supeditada por la condición geográfica esencial de un país; es decir, por su dependencia de las comunicaciones marítimas, tanto en paz como en conflicto. Esta dependencia, antiguamente limitada a escasos países, hoy muestra una tendencia a ampliarse a un mayor número de ellos dependientes del suministro de recursos y materias primas y cuya economía está muy ligada a la exportación de bienes manufacturados.

(7) Naval Coordination and Guidance for Shipping, en terminología aliada.

(8) Se designa así a la Recognised Maritime Picture de los buques mercantes.

Después de la caída del Imperio soviético se han revisado los cometidos asignados a las armadas, pero la dependencia vital del tráfico marítimo, derivada de la condición geográfica esencial, ha permanecido inmutable y, por tanto, los elementos de la estrategia marítima permanecen sin cambios; sólo han cambiado ciertos matices.

El control del mar sigue siendo vital. Ahora bien, en los nuevos conflictos es más importante la explotación del control del mar que su obtención. Por ello se deben primar los medios adecuados para esta explotación (más unidades con menos sofisticación que muchos de los escoltas actuales), incluyendo su presencia permanente en las zonas de interés y de actuación de los posibles oponentes.

La posición estratégica mantiene su relevancia como elemento fundamental de la estrategia marítima. Esta posición debe alcanzarse hoy día mediante acuerdos diplomáticos con países coaligados o países afectados por las acciones de fuerza oponentes, en el bien entendido de que la amenaza sobre el tráfico marítimo es una amenaza que afecta a casi todos los países cuya economía y bienestar dependen del comercio marítimo.

Las líneas de comunicaciones marítimas muestran tal dispersión que el esfuerzo para protegerlas se muestra imposible de llevar a cabo en su totalidad. Hay que centrarse en las zonas focales próximas a las costas de los países desde los que puedan operar los oponentes.

Las operaciones marítimas más afectadas por los nuevos condicionantes geoestratégicos son las de control del mar. Las de proyección del poder sólo se han visto afectadas por las nuevas capacidades de bombardeos con misiles tácticos desde zonas de alta mar.

La estrategia marítima mantiene sus elementos fundamentales sin variación, a pesar de los cambios experimentados por la amenaza prioritaria en estos años de grandes transformaciones. Estos elementos, mediante su estudio, apreciación, matización y consideración, permiten conservar intactos los objetivos de las armadas del mundo.

