

PENSAMIENTO NAVAL INTELIGENTE: UN EQUILIBRIO ENTRE LA UTILIDAD Y LA EFICIENCIA

Manuel Vila González
Ingeniero industrial, analista naval

SÍNTESIS

El pensamiento naval es la antesala de las decisiones estratégicas en el ámbito marítimo. Será de utilidad al añadir valor al poder naval, para lo cual deberá contar con el concurso de la sociedad civil, habida cuenta de las muchas ramificaciones del contexto geoestratégico que condiciona cualquier línea de acción que se determine. Podemos considerarlo eficiente cuando para lograr el incremento del poder naval respecto a cada uno de los factores que lo configuran, se hace un uso moderado de los recursos presupuestarios. El pensamiento naval inteligente vendrá determinado por el equilibrio entre la utilidad y la eficiencia.

PALABRAS CLAVE: PENSAMIENTO NAVAL, DECISIÓN ESTRATÉGICA, EFICIENCIA, UTILIDAD, PODER NAVAL.

INTRODUCCIÓN: UNA DEFINICIÓN DE «PENSAMIENTO NAVAL»

El «pensamiento» es la acción de «formar o combinar ideas o juicios en la mente» (RAE), para lo que suele utilizar la razón como herramienta con el objeto de llegar a alguna conclusión de provecho, lo que exige además no dejarse condicionar por nada más allá que la lógica del lenguaje con la que el propio pensamiento se elabora. Motivo por el que debe ser crítico... y por lo tanto libre. Pero también ha de ser libre... y casi con seguridad, en consecuencia, crítico. Sin esa libertad, que incluye indefectiblemente la de expresión (para poder desarrollarse dialécticamente con la realidad), el pensamiento no existe. Sin una lógica acertada, tampoco.

El adjetivo «naval» versa, por otro lado, sobre todo aquello que tiene que ver con la guerra (o su expresa ausencia) en o desde la mar, en clara y artificial contraposición con «marítimo», tantas veces

considerado erróneamente sinónimo, pese a que solo hace referencia al entorno geográfico de determinada actividad.

Así pues, nos atrevemos a definir el «pensamiento naval» como el conjunto de ideas que abordan las cuestiones ligadas a la guerra en el entorno marítimo aplicando un razonamiento adecuado a los hechos observados en las relaciones geopolíticas actuales e históricas, con objeto de entender mejor la realidad y buscar la solución más eficiente a un problema estratégico determinado, si se da el caso.

Nótese que semejante descripción hace referencia a: 1) las especiales características del razonamiento del que se ha de echar mano para poder obtener conclusiones válidas, toda vez que la mera lógica matemática no va a ser suficiente, 2) al carácter internacional de todo conflicto que se pretenda observar bajo ese prisma, 3) a la necesidad, en la medida de lo posible, de aprender en cabeza ajena y 4) a la eficiencia de las soluciones, que es en lo que vamos a centrar esta reflexión.

Es decir, el planteamiento de cualquier cuestión a la que el pensamiento naval puede dar respuesta, pasa por la lógica estratégica, la situación geoestratégica, la historia naval y la maximización del uso de los limitados recursos disponibles, respectivamente.

Hemos de recordar, además, que un problema deviene en «estratégico» cuando su no satisfactoria resolución puede conllevar nuestra propia desaparición (en un contexto dado). Si no existe ese riesgo, el problema solo es político.

DEL PENSAMIENTO NAVAL A LA ESTRATEGIA NAVAL

Así pues, el pensamiento naval sirve básicamente para encontrar salida a aquellos entuertos marítimos en los que por la acción malévola de un adversario nos pueda acabar yendo la vida, de forma figurada e incluso literal.

Pero los seres humanos, y por extensión las sociedades en las que nos organizamos, aspiramos a algo más que a la mera supervivencia. Y en el ámbito que nos ocupa, el pensamiento naval debe encargarse de concebir cómo maximizar el rédito que nuestra propia sociedad obtiene del mar, defendiendo nuestros intereses nacionales de todo tipo a bordo de nuestros buques, tanto en la mar como en tierra.

Para conseguir dicho provecho, se suele establecer una guía de las acciones a tomar según cierta secuencia con intención de alcanzar un objetivo determinado, del todo incompatible con las intenciones

de un adversario que hará todo lo posible para desbaratar nuestros planes. Lo hará, además, en un entorno marítimo hostil, por cuanto ajeno a nuestra conveniencia (aunque quizá también a la suya). Dicho de otro modo: para conseguir las metas que establezca el pensamiento naval, se tendrá que recurrir a la estrategia.

No puede haber estrategia en la mar sin pensamiento naval, como no podría haber manzanas sin manzanos. En época de paz la estrategia naval se limita a la planificación y construcción de las unidades (financiación), a la instrucción del personal (más financiación) y a la disuasión (diplomacia). Pero en época de crisis o de guerra la estrategia naval se convierte en Estrategia, carente de apellidos y con todo el músculo del Estado a su servicio, para garantizar su supervivencia primero y la consecución de objetivos más ambiciosos más adelante, siquiera sean el mantenimiento del status quo previo a la ofensa.

DE LA ESTRATEGIA AL PENSAMIENTO NAVAL

Pero, además, se da la curiosa circunstancia de que no puede haber pensamiento naval sin estrategia (naval) previa. Veamos por qué. Decíamos que la estrategia consiste en una guía que nos permite conocer el camino para salir airosos de una situación que pone en jaque nuestro bienestar. En el origen de su necesidad está el hecho incontrovertible de que nuestra paz (nuestra supervivencia, incluso) es amenazada por alguien que desea molestarnos para quedarse con lo que es nuestro o por alguna otra causa.

Es ante esa amenaza, se convierta o no en un ataque (lo que en gran parte depende de nuestra propia reacción), cuando se genera una respuesta intuitiva que pretende protegernos del peligro. Esa incipiente réplica es la semilla de nuestro comportamiento estratégico, y su efecto en nuestro acosador, el germen del suyo, sorprendentemente.

Cómo encauzar los muchos o pocos recursos de los que dispongamos para maximizar nuestras probabilidades de éxito (por modesto que sea aquello en lo que lo tenemos tasado, quizá la sola supervivencia, acaso el mantener la posición original...), requiere del pensamiento que da lugar a la estrategia.

Quiere esto decir que, en aparente contradicción con lo expresado anteriormente, la estrategia naval es al pensamiento naval, como la manzana al manzano, frutal que no podría nacer sino de una semilla bien arraigada en la tierra. Esa simiente es la estrategia radical que nace del instinto de supervivencia cuando ésta está en peligro por una voluntad ajena.

Y a ese germen bruto se le ha de educar con la razón para que sea capaz de encontrar una salida que maximice el resultado en medio de cualquier enredo. Así pues, el pensamiento es consecuencia de la intuición estratégica, sin cuya existencia no tendría lugar, y es así mismo causa de la propia estrategia, ya más elaborada, para hacer frente con éxito a los desafíos de nuestros enemigos en un entorno difícil y ajeno a toda voluntad, como puede ser el mar.

EL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO Y EL MAR

Esa espiral estrategia (intuición estratégica)-pensamiento-estrategia tiene mucho que ver con la posición que adopte el pensador a lo largo del ciclo. Como ocurre con un karateka, sus años de entrenamiento le sirven para que, en caso de sufrir un ataque por la fuerza, su reacción sea prácticamente automática. Sus movimientos para evitar un golpe inesperado y su contraataque para eliminar la amenaza no son reacciones primarias: están condicionadas por la preparación previa y trufadas de previsión.

Ocurre lo mismo con la estrategia naval, pues incluso la que se utiliza al inicio de un conflicto rara vez se improvisa, no deja de ser consecuencia de la doctrina, esto es, de un pensamiento naval bien elaborado... ¿y cómo pensar en que se nos pueda llegar a agredir sin haber tenido nunca noticia (o al menos la intuición) de que una agresión es posible? Parece que la espiral se nos complica y eterniza, y que las causas y las consecuencias, si bien se suceden temporalmente por imperativo del segundo principio de la termodinámica, se reflejan lógicamente causándose mutuamente como tesis y antítesis, que siguiendo a Hegel sólo pueden conciliarse en una síntesis (aunque él nunca utilizara esta palabra) que llamaremos «pensamiento estratégico».

Éste tendrá en su naturaleza conseguir que el estratega sobreviva y haga sobrevivir a la organización o sociedad a su cargo, por muchas dificultades que se le impongan tanto por el empeño al efecto de un acérrimo enemigo, como por todo tipo de adversas circunstancias. Esa esencia existirá siempre, con independencia del apellido que le pongamos (naval, sin ir más lejos), en atención al ámbito en el que tenga lugar y será tan fuerte que trascenderá la propia lógica del pensamiento racional a la que estamos acostumbrados conforme vaya ascendiendo por la espiral mencionada, que bien podría seguir la secuencia historia-planificación-crisis-ataque-defensa-victoria (o muerte).

EL GERME DE LA INUTILIDAD DEL PENSAMIENTO NAVAL

Con ánimo de seguir caracterizando lo que el pensamiento naval es, cabe hacerse eco de la utilidad que puede llegar a tener, pues «obras son amores, que no buenas razones».

Desde ese punto de vista, podemos hablar de pensamiento naval útil cuando tiene una aplicación directa (a través de la estrategia a la que da lugar) que incrementa el bienestar de quien lo ejerce o mejora su situación bélica. De esa guisa, la utilidad estaría ligada al buen resultado de la aplicación de las conclusiones de dicho pensamiento. En buena lógica, la estrategia será de utilidad cuando dé resultados palpables, que serán más obvios cuanto primero florezcan, por lo que la utilidad tendrá también que ver con la rapidez con la que se demuestre el buen hacer ejecutivo.

Dado que es en situaciones tácticas (o llegado el caso, operacionales), cuando se aprecian con prontitud las consecuencias de las decisiones del mando, quiere eso decir que el pensamiento naval útil será aquel que desarrolla estrategias pegadas a la realidad para su aplicación por los estrategos (por los mandos embarcados u operativos, según el alcance del embate).

Lo curioso, por lo tanto, es que cuanto más arriba nos desplace-mos en la pirámide estratégica, más lenta será la plasmación del éxito de las decisiones tomadas, y menos utilidad, por lo tanto, tendrá la estrategia (naval). O lo que es igual, cuando no es el estratego al mando de una escuadra, sino el estratega en el cuartel general quien ha de tomar una decisión estratégica, lo hará ya lejos de la zona de máxima utilidad.

El caso extremo se dará cuando la decisión estratégica se tome en el Ministerio, pues entonces la inmediatez del efecto estará tan en las antípodas de la necesidad, que se podrá garantizar que toda instrucción será perfectamente inútil. Desde ese punto de vista —siguiendo con el sofisma—, nos reconforta saber que ante el riesgo de que algún civil sin preparación alguna al respecto tome graves decisiones estratégicas en virtud de su cargo, la utilidad práctica de sus resoluciones será nula y por lo tanto las consecuencias nocivas inexistentes.

EL PENSAMIENTO NAVAL CIVIL

Si estamos hablando de lo naval (perfecta fusión entre lo militar y la mar), parece que está un poco fuera de lugar concebir que pueda

haber algo a lo que se pueda llamar «pensamiento naval civil». Pero existe, doy fe; aunque para no caer en el riesgo de solipsismo, conviene enfocar su presencia a partir de la enmienda a la totalidad que hemos descrito en el epígrafe anterior, donde hemos jugado, eso sí, con la equivalencia entre gobernante y civil, cuando si bien el primero ha de ser lo segundo por definición, no todo civil involucrado en la estrategia naval es un político, obviamente.

Un pensador naval civil, además de rara avis (al menos por estos pagos), es algo así como la cuadratura del círculo a la que Ramón Llull dedicó su tiempo. Pero haberlos, haylos, como prueba esta reflexión, por heterodoxa que pueda parecer. La necesidad de su existencia procede del hecho de que la estrategia naval no es una disciplina aislada del resto de la realidad, sino engarzada con las relaciones internacionales, con la economía y el comercio exterior, con la seguridad marítima, con la diplomacia, con la dependencia energética, con el derecho internacional público, con la salvaguarda del patrimonio histórico y medioambiental y con otras muchas cosas relacionadas con la mar.

Cualquier destacado responsable en cualquiera de esos ámbitos profesionales llegará a toparse con un requerimiento disuasorio o defensivo cuando analice globalmente el conjunto de la función que de él dependa. Esa visión panorámica es el germen del pensamiento naval civil, y aporta a la perspectiva castrense una extensión de su radio de acción, convirtiendo cada una de las actividades marítimas en un tentáculo de gran utilidad para la Armada, llegado el caso.

Pero lo más probable es que un pensador naval civil ignore su propia condición. Y no sabiendo que lo es (o lo que es), obviará su eventual valiosa aportación tanto al pensamiento naval patrio, como a la preparación de la guerra en época de paz, con objeto de impedirle de la mano de la Armada. Evitar ese desperdicio estratégico es misión de quienes han de difundir la Cultura Naval, en primera instancia. Pero todos aquellos que tienen algo que decir en el contexto estratégico naval están obligados a buscar la forma de sacar jugo de la sociedad de la que se nutren, como hizo el propio Centro de Pensamiento Naval de la EGN al abrir sus puertas a la colaboración externa de pensadores de ajenos a la institución. El trabajo que realizan las comandancias navales y muchos de los diversos órganos de la Armada es así mismo encomiable, por su proximidad a las administraciones de interés para la Defensa y por su contacto con la industria, particularmente desde la Jefatura de Apoyo Logístico.

CARACTERIZACIÓN DE LA UTILIDAD DEL PENSAMIENTO NAVAL

Bromeábamos antes identificando la utilidad del pensamiento naval con el inmediato resultado de su aplicación, más patente cuanto más cercano a las operaciones y a la táctica, y ausente en las grandes decisiones a largo plazo, donde los pensadores civiles tienen algo que decir, dando pie a la insinuación de que el pensamiento naval civil era un pensamiento naval inútil.

Pero si hay algo que caracteriza al pensamiento estratégico es su visión a largo plazo, más allá del horizonte, anticipándose a todo cuanto pueda suceder, en la medida de lo posible. Y son tantas las variables exógenas a la propia dinámica bélica que pueden influir en el devenir, que para intentar hacerlo es imprescindible disponer de expertos en campos en principio colaterales, necesariamente civiles.

Porque la verdadera utilidad del pensamiento naval está en el valor añadido que procura. Lo de menos es cuándo. Por eso abraza de igual modo al estratega sobre el terreno, al estratega en el cuartel general o en el ministerio y al «estratega de salón», carente de la formación de un oficial, en general, pero versado en los misterios de su profesión directa o indirectamente marítima. Mención aparte merece el vértice de la pirámide estratégica, cuyo ejercicio de pensamiento naval (obligado por la propia dinámica de los conflictos, llegado el caso), es determinante y está sujeto al riesgo de la inutilidad salvo que lo evite la calidad estratégica de los asesores más próximos.

Intentaremos ser más específicos con algún ejemplo para mejor entender en qué consiste «añadir valor» en una estrategia naval, que indefectiblemente, y fruto de los muchos requisitos que ha de satisfacer, habrá de desplegar unas cuantas líneas de acción complementarias.

LA VERDADERA UTILIDAD DEL PENSAMIENTO NAVAL

El pensamiento naval es útil cuando propone líneas de acción estratégicas a medio o largo plazo que refuerzan el poder naval de una nación. Recordemos que el poder naval (PN) es el producto de tres factores: geografía (G), fuerza naval (FN) y mando (M). Si analizamos cada uno de ellos por separado, podemos percatarnos de las acciones particulares que pueden incrementar el valor del poder naval aumentando cualquiera de sus factores.

La geografía es el conjunto de las condiciones de contorno sobre las que debe definirse la función estratégica que maximice el poder

naval vía sus medios y su uso, por lo que difícilmente se puede maximizar (es la que es). Sin embargo, sí hay un cierto campo de mejora, a través del uso de bases avanzadas y apostaderos, o mediante la extensión de la ZEE a 300 millas, por ejemplo. Cualquier propuesta del pensamiento naval con esos derroteros incrementará el valor del poder naval y plasmará su manifiesta utilidad en consecuencia.

La fuerza naval consiste en el músculo mediante el que se llevan a cabo las acciones que determina el mando. Evidentemente hay decisiones que añaden valor directamente, como la construcción de nuevos barcos de guerra o la modernización de los que prestan servicio. Adaptar el tamaño de «la escuadra» (como decían hace un siglo) al máximo posible de acuerdo a las posibilidades financieras y económicas de la nación, es el mayor ejemplo de utilidad del pensamiento naval en este aspecto. En nuestro caso y una vez en marcha el proceso de aproximación al mínimo esfuerzo presupuestario del 2% del PIB anual para Defensa comprometido con la OTAN (de nuevo, ocho años después) en la cumbre de Madrid, la dimensión de nuestra Flota bien podría triplicarse (como consecuencia, además, de un reequilibrio de la inversión entre los diversos ejércitos y la Armada).

Finalmente, el factor mando viene determinado por la voluntad de uso de la fuerza naval (por extensión, de cualquier fuerza, al considerar el poder aéreo u otros poderes militares), a su vez condicionada por la ideología (el «honor», tal como quien decide lo entiende), la psicología (esto es, el «miedo» a las consecuencias de sus decisiones o de su inacción del vértice de la pirámide estratégica) y la demoscopia (su propio «interés», por completar la trilogía que nos explicó Tucídides en su Historia de la guerra del Peloponeso), tan ligado todo ello al sentir de la ciudadanía, y en último extremo a lo implantada que esté la cultura naval (en general, de defensa).

En este último caso, el pensamiento naval del mando será útil cuando busque la forma de hacer uso de las capacidades navales en pos de un objetivo estratégico nacional (acercando a 1 el valor del factor). E inútil cuando evite reaccionar ante las agresiones y amenazas exteriores para «tener la fiesta en paz» y no realimentar la espiral de una crisis determinada: el «buenismo» es sinónimo de nulidad estratégica, al anular todo poder naval con independencia del esfuerzo que se haya realizado para dotarnos de una Armada adecuada y de las ventajas que nos otorgue la geografía.

PODER NAVAL INTRÍNSECO

El poder naval intrínseco (PNi) es el que es independiente de la voluntad política de uso. Podemos definirlo como aquel que no depende de las veleidades del mando y por lo tanto de la mutable voluntad de uso por parte del vértice de la pirámide estratégica. Es decir, si $PN = G \times FN \times M$, entonces $PNi = G \times FN$, lo que explica que un mero cambio de gobierno pueda multiplicar el poder naval de una nación sin que haya mediado inversión adicional alguna, habida cuenta de que la geografía puede considerarse un factor poco variable, en general (aunque hay cambios geopolíticos en el entorno pueden influir con contundencia). Es importante asegurar un poder naval intrínseco mínimo permanente, porque las circunstancias pueden cambiar con rapidez y hacer reaccionar, incluso, al gobierno más reacio al uso de la fuerza que uno pueda imaginar. El poder debe estar ahí, latente, para evitar males mayores.

EL CONCEPTO DEL PENSAMIENTO NAVAL EFICIENTE

Hemos visto que el pensamiento naval puede ser más o menos útil en función de que incremente más o menos el valor del poder naval. Y dado que éste se puede expresar como el producto de tres factores, dicho aumento provendrá de las decisiones que se tomen en cada uno de los tres ámbitos que lo conforman.

Ahora bien, el pensamiento naval útil, esto es, el conjunto de las decisiones estratégicas que añaden valor al poder naval puede ser más o menos eficiente en virtud del esfuerzo implicado y del consumo de recursos requerido.

Así pues, consideramos pensamiento naval eficiente a aquel que proporciona ideas y líneas de acción que permiten el incremento del poder naval sin necesidad de aumentar el presupuesto en proporción.

La idea queda expresada gráficamente a continuación; en las ordenadas se expresa el incremento de valor del poder naval (PN) que implica una decisión estratégica y en las abscisas el presupuesto dedicado a ponerla en práctica por la Armada. Para cada línea vertical (para cada importe determinado, de un programa, por ejemplo), las decisiones estratégicas pueden situar el poder naval en una cota mayor o menor en virtud de la eficiencia de la decisión.

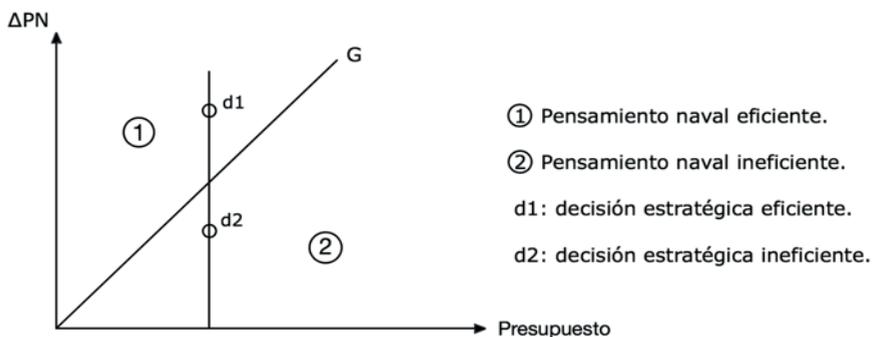


Gráfico 1: Relación entre el esfuerzo presupuestario y el incremento del valor del poder naval de un sistema o un programa, en función de la condición geográfica G

Dando por hecho que la línea de equilibrio (donde la inversión requerida para incrementar el valor del poder naval se corresponde con el resultado obtenido) es la bisectriz del cuadrante (45°), ésta separa el pensamiento naval eficiente (incremento del PN > presupuesto del programa), de aquel en el que el resultado de la decisión estratégica ha sido ineficiente (aumento del PN < presupuesto destinado).

Ni que decir tiene que el factor G modificará la pendiente de la línea de equilibrio, de forma que una geografía propicia reducirá el ángulo (pensemos en 30°, en lugar de en 45°), haciendo que un mismo incremento de valor del poder naval (un submarino adicional, por ejemplo) tenga un impacto mayor que en otras circunstancias. De la misma manera, una geografía adversa elevará la pendiente de la línea divisoria. Ver gráficas 2 y 3.

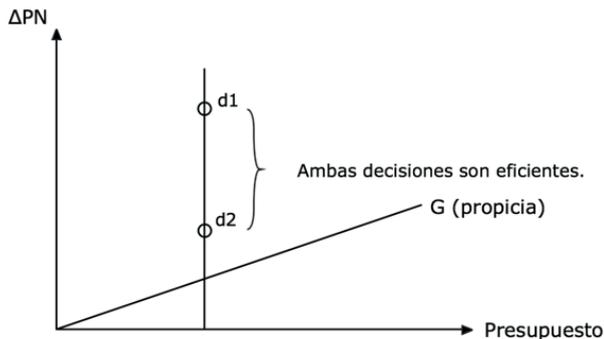


Gráfico 2: Relación entre el esfuerzo presupuestario y el incremento del valor del poder naval de un sistema o un programa, en el caso de una G propicia (>0,5)

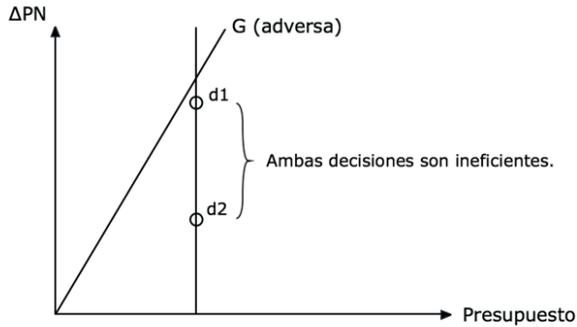


Gráfico 3: Relación entre el esfuerzo presupuestario y el incremento del valor del poder naval de un sistema o un programa, en el caso de una G adversa ($<0,5$)

Análogo análisis se puede realizar con el factor FN, pues habrá unidades más o menos adecuadas al entorno geoestratégico de cada marina. Finalmente, un estudio similar del factor M, en el que el mando sustituye a la geografía como variable que determina la pendiente de la línea de equilibrio, mostrará que un exacerbado «buenismo» la convierta en el eje de ordenadas (provocando que cualquier decisión estratégica del pensamiento naval sea, por lo tanto, ineficiente) y que una voluntad bélica proactiva basada en el pragmatismo más absoluto haga que la línea de equilibrio se superponga al eje de las abscisas. Ver gráfico 4.

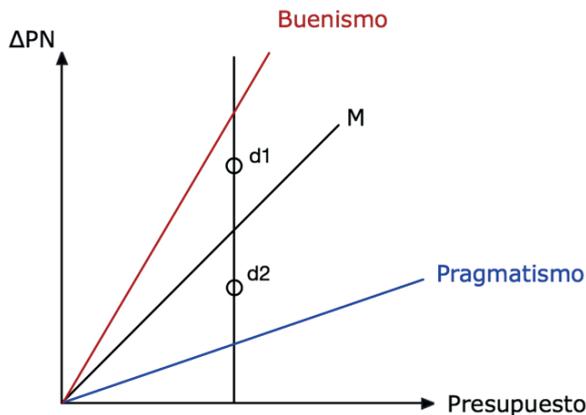


Gráfico 4: Relación entre el esfuerzo presupuestario y el incremento del valor del poder naval de un sistema o un programa, en función del carácter del mando M

En estas representaciones solo aparece un cuadrante, pues no hay ni poder naval negativo (si acaso nulo), ni presupuesto negativo (todo lo más inexistente). Para extender cuanto antecede juntando en una sola gráfica el efecto combinado en el poder naval del presupuesto asignado en función de las pendientes que caracterizan a los diversos factores, necesitaríamos un sistema de coordenadas cartesiano de cuatro dimensiones, en el que el presupuesto sería el radio de una esfera con centro en el origen de coordenadas y el punto que refleja la decisión estratégica en cada uno de los casos analizados sería en este caso la intersección bidimensional entre la superficie de dicha esfera y el volumen que forman las tres líneas, cuyo vértice estará en el propio origen de coordenadas.

PENSAMIENTO NAVAL EFICIENTE ASOCIADO AL IMPERATIVO GEOGRÁFICO

Supongamos que España quisiera extender su ámbito de influencia y asegurar la defensa de sus intereses nacionales en Hispanoamérica (o en Medio Oriente). Más allá del considerable esfuerzo diplomático que comportaría, podemos incrementar el factor G mediante la construcción de un apostadero en el Mar Caribe (o en el Océano Índico occidental), lo que supondría una inversión de cierta entidad. Pero también podemos llegar a un acuerdo con una nación hermana (o con un aliado como Francia o Reino Unido) para utilizar su base naval de referencia (o sus muelles en Yibuti o en Duqm, respectivamente), a cambio de alguna prerrogativa naval. Indudablemente, esta segunda opción es más eficiente (consume menos recursos) que la primera.

Un ejemplo emblemático de pensamiento naval eficiente ligado al factor geográfico es la idea que describe Enrique Pérez Ramírez en «La lucha de los estados por la jurisdicción sobre sus espacios marítimos de interés» (Nº 30 de esta misma publicación), donde plantea el establecimiento de una zona marítima de interés hispano-lusa mediante una asociación ibérica, a través del concepto de mar presencial.

La extensión de la ZEE a 300 millas, allí donde es posible, es otro ejemplo de estrategia geopolítica eficiente para incrementar el poder naval. A ese respecto, es de interés la reflexión de Aurelio Fernández Diz en «Ampliación de la plataforma continental del archipiélago canario y el monte Tropic» (Nº 33 de Cuadernos de Pensamiento Naval).

Cualquier alianza internacional es una herramienta poderosa para incrementar el poder naval de forma eficiente, pues nos permite es-

tar presentes en escenarios a los que solos sería muy complicado que pudiésemos acceder, extendiendo así nuestro rango de acción. Evidentemente, la OTAN es la más paradigmática.

Finalmente, la reafirmación de los derechos marítimos inherentes a la soberanía española de islas, islotes y peñones en determinadas aguas, se ha de convertir en una palanca que sirva para afianzar nuestro poder naval, liberándonos de cierta presión en sentido inverso de forma eficiente. Todo lo cual es aplicable a cualquier derecho histórico mal resuelto.

EL PENSAMIENTO NAVAL EFICIENTE Y LA FUERZA NAVAL

Imaginemos que diseñamos la fuerza naval pensando en la eventualidad de mantener un bloqueo naval ante una costa hostil y por lo tanto en la conveniencia de maximizar la disponibilidad de silos de una escuadra aeronaval allí desplegada, cabría deducir que es más eficiente (más barato) dotar a las nuevas F110 de un número de celdas del VLS similar al de las F100, que incrementar el número de fragatas presentes en la agrupación más allá del óptimo atendiendo a otro tipo de consideraciones operativas.

El factor FN se refuerza eficientemente construyendo escoltas y otro tipo de buques que dispongan de la máxima dotación razonable de sistemas de armas, de forma que en ningún barco de guerra carezca de defensa antimisil y antitorpedo, de medios de autodefensa de superficie, o en función de su desplazamiento, de armas anti-superficie de largo alcance o de la mayor cantidad posible de celdas de lanzamiento vertical de misiles, por ejemplo. Que todo barco de la Armada disponga de un destacamento de infantería de marina que vele por su seguridad en puerto y en navegación, sirva de trozo de abordaje, pueda realizar incursiones en tierra a pequeña escala o refuerce a la tripulación en caso de emergencia, es otro ejemplo de decisión eficiente en esta misma línea.

Ni que decir tiene que las alianzas son de nuevo la herramienta perfecta para incrementar el poder naval propio con un esfuerzo presupuestario limitado (es decir, de forma eficiente), al permitirnos tener presencia, aun reducida, en diversas escuadras internacionales y acceso a la información operativa compartida. Más allá de la OTAN, quizá llegue el día en el que España abra los ojos y decida crear un servicio guardacostas de la mano de un Ministerio del Mar, que agrupe y potencie las diversas agencias estatales en las que ahora disemina su presencia y su acción en la ZEE, y entonces se percate de la

idoneidad de integrar dicho servicio con un homólogo portugués. Ir más allá, hacia una Armada ibérica, es mucho más complicado, habida cuenta de los diversos intereses internacionales de cada país, y de la implicación mayúscula que una marina tiene (o ha de tener) con la acción exterior de cada estado.

La acción conjunta de las Fuerzas Armadas, finalmente, es la esencia de la sinergia en este sentido, pues permite soluciones eficientes en campos como la lucha antisubmarina, la defensa de costa, la aplicación de toda estrategia A2/AD, etc.

EL PENSAMIENTO NAVAL EFICIENTE Y EL MANDO

En cuanto al tercer factor del poder naval, la asertividad del mando (es decir, la firme voluntad de uso de las herramientas que la Armada aglutina a su alrededor para la gestión de una crisis o la defensa naval), es sin duda la máxima expresión de la utilidad del pensamiento naval eficiente. En la reciente historia de España, llama la atención, desde este punto de vista, la diferencia entre las dos décadas que precedieron a 2004 y el periodo que hemos vivido a partir de entonces.

De nuevo, la pertenencia a una alianza como la OTAN (o incluso a la UE), es particularmente beneficiosa, pues obliga, en cierto modo, al acompañamiento del sentir general, con independencia de la pereza que dé embarcarse en determinadas operaciones cuando la percepción del riesgo por las diversas sociedades es tan distinta. Lamentablemente, Rusia nos brindó la posibilidad de comprobarlo al invadir Ucrania.

No obstante, seguiremos teniendo asuntos que solo nos atañen a nosotros, y en ese contexto el problema fundamental del poder naval español, que impedirá en muchas ocasiones actuar con eficiencia, seguirá siendo la escasa cultura naval (por extensión de defensa) que caracteriza a nuestra sociedad, lo que obliga a los dirigentes a tomar la iniciativa y dar el primer paso con su ejemplo sin esperar a que cale cualquier programa de concienciación que se inicie con la intención de mentalizar al pueblo español del riesgo inherente a querer mantener un discurso propio en el concierto de las naciones.

RELACION ENTRE UTILIDAD Y EFICIENCIA: EL PENSAMIENTO NAVAL INTELIGENTE

Sabiendo ya lo que se puede entender por utilidad y eficiencia del pensamiento naval, cabría aspirar a tener una visión global de las

características de las diversas decisiones estratégicas en el ámbito naval en atención al cruce de ambos conceptos. Así, podemos considerar la utilidad en el eje de las ordenadas (la utilidad negativa sería una medida del grado de inutilidad), y la eficiencia en el eje de las abscisas (la eficiencia negativa sería, por lo tanto, ineficiencia), tal como se muestra en el gráfico 5.

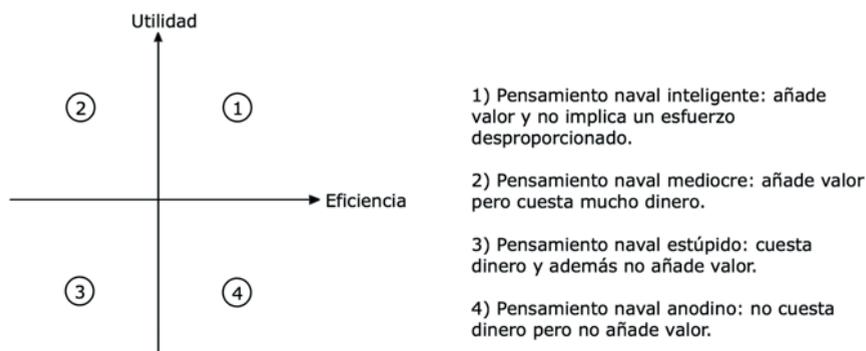


Gráfico 5: Clasificación del pensamiento naval en función de su utilidad y su eficiencia

Pues bien, en atención a la utilidad (o inutilidad) y a la eficiencia (o ineficiencia) de cada decisión estratégica que tomemos, o de cada idea que surja del pensamiento naval, podremos representar el punto de intersección en cualquiera de los cuatro cuadrantes.

El primer cuadrante (de 0 a 90°, naciendo toda recta en el eje positivo de las abscisas y desplazándose en sentido antihorario), representa el conjunto de las ideas o decisiones que son útiles (incrementan el valor del poder naval) y eficientes (suponen una inversión presupuestaria mucho menor, proporcionalmente, que el beneficio obtenido en términos de dicho valor). Podemos considerar, pues, que corresponde al «pensamiento naval inteligente».

El segundo cuadrante (90°-180°), agrupa las decisiones o ideas que son de utilidad (se incrementa el valor del poder naval), pero resultan ineficientes (el gasto implicado supera en proporción al aumento de valor del poder naval conseguido). Se puede hablar entonces de «pensamiento naval mediocre»: es fácil hacer crecer el poder naval a base de chequera, cualquier podría hacerlo.

El tercer cuadrante (180°-270°), representa las decisiones o ideas estratégicas navales que carecen de utilidad (es más, que son

abiertamente inútiles) y que además son ineficientes. Siguiendo a Carlo Cipolla¹, podríamos hablar entonces de «pensamiento naval estúpido».

Finalmente, el cuarto cuadrante (270°-360°) es el de las decisiones eficientes (esto es, que no suponen un esfuerzo presupuestario), que sin embargo son sirven para nada (que son inútiles). Estaríamos hablando de «pensamiento naval anodino».

Es muy probable que el lector imagine (o incluso recuerde) sobrados ejemplos aplicables a cada uno de los cuadrantes.

CONCLUSIONES

El pensamiento naval es inteligente cuando procura el incremento del poder naval mediante el uso eficiente de los recursos disponibles. Todo pensador naval que se precie debe generar ideas en el primer cuadrante, y todo estratega que decida o que aconseje al vértice de la pirámide estratégica, debe intentar evitar que se tomen decisiones mediocres y anodinas, pero sobre todo estúpidas.

(1) Cipolla, Carlo M. (2013), *Las leyes fundamentales de la estupidez humana*, Barcelona: Ed. Crítica.