

Javier Pery Paredes  
Almirante (retirado)

### SÍNTESIS

*En un entorno estratégico cambiante como el actual, se trata de encontrar elementos estables que permitan reducir las incertidumbres que se suscitan en la actividad naval y, en general, en el ámbito marítimo. La finalidad, por tanto, es generar un debate sobre la validez de alguno de los principios que sostienen la doctrina naval común a la práctica totalidad de las naciones marítimas para encontrar la forma de acometer decisiones estratégicas.*

**PALABRAS CLAVE:** LIBERTAD DE LOS MARES, VIGILANCIA MARÍTIMA, FACTORES GEOGRÁFICOS, LIMITACIÓN DE ESPACIOS MARÍTIMOS

### INTRODUCCIÓN

Desde hace años, el Foro de Pensamiento Naval trata de suscitar ideas sobre las cuestiones que atañen a la actividad de la Armada. Lo hace de forma reglada, por más que su funcionamiento se ciña exclusivamente a normas «no-escritas», las que marca el sentido común y la educación, dos elementos esenciales heredados con los que se afronta de manera satisfactoria la vida a bordo. Ya se sabe que cualquier actividad en la mar tiene que estar rodeada de esas virtudes que conforma el sentido común: conocimiento, experiencia, prudencia y decisión. Como también debe estar sustentada por la educación: un comportamiento adquirido que permite la convivencia en un entorno físicamente limitado, como es el barco, sin que las discrepancias entre uno y otro lleguen más allá de una controvertida pero razonable conversación. Al fin y al cabo, cualquier encontronazo entre miembros de la dotación debe resolverse con sosiego, en la idea de que algo de verdad y de razón pueden residir en la posición del otro, y en el tiempo máximo que va de un relevo de la guardia a otro.

En más de una ocasión, se planteó entre los miembros del Foro la inconclusa definición de «Pensamiento Naval» para de esta manera enmarcar la actividad de los intercambios de opinión que se suscita en las sesiones mensuales que se convocan. La verdad es que en ninguno de los casos se llegó a una clara definición. Sería porque es un concepto tan obvio que, como tal, resulta interminable su enunciado, o bien, porque en esto del pensamiento, la educación que se recibe en la Escuela Naval tiene mucho que ver con la lealtad institucional de pensar en libertad y de actuar con disciplina. Así pues, a sabiendas de lo que significa eso de pensar en lo naval, queda claro que es precisamente esa libertad de pensamiento lo que permite generar ideas nuevas y es, también exactamente, esa educación la que habilita a unos y otros a incorporar razonablemente, a modo de tesis doctoral colectiva, nuevos conocimientos al mundo del saber que se acumula en la Doctrina Naval.

En el ánimo que se suscita en la libertad de pensamiento, nunca perdida, siempre presente, y la insustituible disciplina en el decir que requiere la milicia, se impone definir la finalidad de estas líneas que, a modo de tesis, sirva de referencia en el proceso de razonamiento. Así pues, se trata de señalar que, así como la tecnología influye notablemente en el nivel táctico de la actividad naval al incorporar nuevos sistemas de armas y su particular modo de empleo, y que la decisión política afecta de manera esencial en el «nivel operacional» al definir los límites de los teatros de operaciones y establecer las normas generales de actuación que hoy conocemos como «reglas de enfrentamiento», los elementos esenciales que sustentan una estrategia para la actividad naval permanecen inalterados desde hace décadas.

Sin querer ser exhaustivo, pero consciente de suscitar un buen intercambio literario, es por lo que se condensan todas estas opiniones en unos pocos párrafos de un artículo, para llegar pronto al fondo de la cuestión. Se trata, por lo tanto, de juicios fundados más que de análisis académicos, en el deseo de alejarse de dictar lecciones a quienes, a buen seguro, tienen tantas y tan certeras opiniones como las que aquí se puedan exponer. Por demás, al tratarse de opiniones, se da cabida a tantas experiencias como lectores y, por ende, contrastar hasta qué punto lo que se dice forma parte de ese «sentido común» además de colectivo. Este método deja al margen muchos detalles en la exposición, pero a buen seguro se podrán rellenar en otras aportaciones que estos Cuadernos de Pensamiento Naval merecen que hagan otros miembros.

Por más obvio que parezca, hay que recordar en estos tiempos de tanto desarrollo virtual que el medio físico es el condicionante principal de la Estrategia y, en el caso de la estrategia naval, lo es la mar.

Así pues, lo primero a considerar es que el conocimiento del entorno marítimo es un factor esencial y éste, aunque se pueda acometer desde un punto de vista teórico y académico, será la experiencia en la mar la que de verdadero sentido a la teoría. La geografía, esa ciencia cuya venganza nos anunció hace ya una década Robert D. Kaplan, es una constante en el tiempo y por lo tanto su conocimiento da una cierta estabilidad a la estrategia en tanto es un factor inalterado. La oceanografía, a pesar de sus alteraciones cíclicas, es otro parámetro que contribuye a esa estabilidad, como lo es la hidrografía al proporcionar los finos datos necesarios para facilitar la navegación. Y la meteorología, hoy sometida al debate del «cambio climático», donde se percibe más una pugna política interesada que una realidad científica.

Es esa misma geografía marítima la que impone los condicionantes a una estrategia naval al servir de rasero al derecho internacional para establecer distintas zonas de actuación: mar territorial, aguas archipelágicas, estrechos internacionales, zona económica exclusiva, etc. Y apoyado en esa larga y extensa legislación, se adoptan posiciones políticas y militares que condicionan el pensamiento naval. Es así porque, desde la adopción de la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1982, ha sido una permanente discusión sobre quienes propugnan la distribución geográfica de los espacios marítimos y quienes mantienen la «libertad de los mares» como norma general. Sin negar la bondad que la norma da muchos de los litigios que se plantean entre las naciones, la realidad es que todos ellos tienen que ver con teatros geográficos limitados geográficamente, hasta el punto de llegar a estar circunscritos a un espacio local tan pequeño que apenas reclama la atención de la generalidad de las naciones. Si tuviera que encuadrarse estas cuestiones en uno de los tres niveles en que se mueve la doctrina militar, diría que están en lo que se conoce como el «nivel operacional», un peldaño más abajo del «nivel estratégico» donde se sitúa «la libertad de los mares».

Así pues, la disyuntiva estratégica está en aceptar el principio que estableciera la Escuela de Salamanca, con Francisco de Vitoria al frente, en el Siglo XVI, u obligar a los Estados a establecer «fronteras», un concepto eminentemente terrestre, a un entorno geográfico que le es ajeno. La realidad es que cualquier nación que opta por asumir o mantener una posición de actor global se decanta por la libertad de los mares. Cada siglo, desde entonces, nos proporciona un ejemplo: España lo asumió ese mismo siglo XVI y fue potencia mundial, Inglaterra lo aplicó con buenos resultados a partir del XIX, Estados Unidos se convirtió en potencia marítima en el XX con los mismos postulados, esta vez difundidos por Alfred Thayer Mahan para influir en la élite política de su nación, y China los propugna en su estrategia nacional para el siglo XXI. La importancia de mantener la libertad de los

mares hoy está en que, además de evitar los males menores, pero constantes, que acarrearán las falsas fronteras, propicia el desarrollo de las economías del mundo. Vale recordar que el ochenta por ciento del comercio mundial se lleva a cabo por el transporte marítimo que se mueve libremente, sin las restricciones o imposiciones que aplica el tránsito terrestre y aéreo con sus derechos de paso y sobrevuelos.

Así las cosas, en una escala de menor a mayor para alcanzar una posición más preeminente como nación, que es al fin y al cabo lo que se busca con una estrategia, la primera necesidad es conocer lo que pasa en la mar, porque nada de lo que sucede en ella es ajeno para quién considera ese espacio geográfico como algo vital para su supervivencia. Por más que exista una orientación clara del pensamiento naval hacia el uso de la fuerza como capacidad necesaria para subsistir como nación, la historia nos demuestra que el desconocimiento o la infravaloración de acontecimientos marítimos, de origen muy diverso, pueden ser el detonante de una guerra, ya sea porque se produjeron de manera fortuita o, por el contrario, fueron inducidos o generados para provocarlas, eso que los académicos denominan «de falsa bandera». Un ejemplo lo tenemos en la explosión del USS «Maine» en el puerto de la Habana, en Cuba, el 15 de febrero de 1898, un accidente convertido por los estadounidenses en un atentado premeditado, que dio pie a una declaración de guerra. Entuerto que deshizo Hyman G. Rickover, almirante norteamericano, padre de la energía nuclear a bordo, con un informe llevado a cabo de manera personal que publicó en 1976 en el que demostró técnicamente lo que la política ocultó intencionadamente.

En estos términos, la consolidación de la información sobre lo que sucede en la mar, sean cuales fueren los acontecimientos, tiene una importancia capital desde el punto de vista naval. Sin embargo, en esta era de la información y de la globalización de los medios de comunicación, lo que es un beneficio a la hora de obtener la información se puede convertir en una notable debilidad. En tanto que proliferan las fuentes de información: buques, aeronaves, estaciones en tierra, satélites, etc.; éstas se convierten en una complicación por la amalgama, difícil de consolidar, del incremento de agencias estatales, organismos gubernamentales, organizaciones internacionales y entidades privadas que las gestionan. El «descubrimiento mediático» de la importancia que la mar tiene en este Siglo XXI hizo que administraciones locales, regionales, gubernamentales, internacionales, públicas y privadas, establecieran una lucha interna dentro de las naciones para alcanzar la supremacía presupuestaria. Y el resultado de tal torneo fue la descentralización de la vigilancia marítima en múltiples organizaciones, opacas entre sí. Esta pugna administrativa por asumir competencias supone para una nación un desgaste por

redundancia y fricción que reduce el conocimiento real del impacto de la mar en la actividad nacional.

Esta dispersión de competencias se produce en mayor medida entre naciones occidentales con una alta tasa de crecimiento que, en tiempos de bonanza económica, se permiten ensanchar las administraciones públicas o encomendar tales tareas a empresas privadas que, en un gran número de casos, desnaturalizan la función de vigilancia integral de la mar que hacen las marinas de guerra. Esta situación contrasta con naciones con clara vocación de actor global que mantiene un sistema integral de vigilancia de los espacios marítimos como es Estados Unidos, China, Japón o Francia. En esta situación influye, sin duda alguna también, la tendencia generalizada en estos tiempos de redefinir los conceptos pretéritos con denominaciones más modernas para justificar esa eclosión de organizaciones marítimas. Este es el caso de «vigilancia marítima», una actividad tangible, medible en su desarrollo, se ve semánticamente sustituida por un resultado intangible, difícil de medir, como es el de «seguridad marítima».

Sea como fuere, nada de lo que sucede en la mar debe ser ajeno al pensamiento naval porque es el punto de apoyo sobre el pivotan las restantes actividades, porque tal y como definiera el almirante de la Armada Álvarez-Arenas en el prólogo del libro de Colin S. Grey en «La pujanza del Poder Naval»: el pensamiento naval debe estar orientado al ejercicio del Poder Naval, en cualquiera de sus formas: bélico, político, económico...; y, en una adaptación de sus palabras, estar en cuerpo y alma en la mar. Dejo al margen la propensa orientación del almirante por discriminar el «ser» del «estar», que tantas veces incluyó en sus obras, cuya impronta sobre lo que debía ser el pensamiento naval la dejó escrita en el primer artículo, del primer número de la revista «Cuaderno de Pensamiento Naval» en 2001.

Si se conoce lo que sucede en la mar, será más sencillo determinar espacios, asignar tareas, designar fuerzas, acometer programas, etc. Y en todo esto, a la hora de pensar en lo naval y discernir entre lo que debe asumir la actividad naval y lo que debe dejarse en otras manos, es más que necesario evitar uno de los males que se recuerdan en «Los trece artículos de la guerra» y que, tras la arbitrariedad en las decisiones del príncipe y el envío de emisarios ignorantes a tratar temas militares con los oficiales, figura el peligro de mezclar reglamentos propios del orden civil y del orden militar, por lo que de confusión supone para todos.

Vale la pena reiterar lo dicho sobre la necesidad de conocer lo que sucede en la mar. Con esta certeza profesional, también hay que asumir la necesidad de acotar los espacios geográficos sobre los que

establecer llevar a cabo tan magna tarea y fijar la influencia que tiene sobre la situación general española. Y a vueltas con la geografía vale la pena plantear lo que supone la mar para la cohesión del territorio nacional. Es una evidencia que la mar es el nexo de unión de la totalidad del territorio nacional, así que la vigilancia y el control de los espacios marítimos que los unen forman bien merecen una pensada, y si me lo permiten, una repensada porque sobre todo esto estaba casi todo escrito, con la atemporalidad que da un buen estudio estratégico. Me refiero al estudio de zona que contenía el Plan General de la Armada de los 70, cuyo contenido perdura en la memoria de los oficiales de marina, pero cuyos ejemplares, como dijo Jorge Juan de los libros de Copérnico en el prólogo de su informe sobre la medición del meridiano terrestre, «todo el mundo sabe que no existen», por más que puedan leerse en muchas partes.

Tal vez, ese fue el último «concepto estratégico» genuinamente nacional que se publicó y que fue la base del pensamiento naval durante décadas. Sin embargo, con la necesaria pero dogmática irrupción del «lo conjunto» y «lo combinado», se perdió poco a poco el sabor español del pensamiento naval y se impusieron concepciones ajenas a lo naval y foráneas a lo nacional. Y, en lo que se refiere a esa necesidad de la mar como nexo de unión geográfica entre los territorios nacionales, convirtió en primer lugar, en lo conjunto, lo que era el «Eje Baleares-Estrecho-Canarias», como un espacio de soberanía moral española, en el trazado de una línea fronteriza quebrada que dejaba fuera a las ciudades autónomas y plazas de soberanía española en el Norte de África, y en lo combinado, estableció los mismos límites excluyentes descritos en los tratados internacionales que se suscribieron a posteriori. La permanente discusión jurídico-política sobre los linderos de aplicación del artículo 5 del Tratado del Atlántico Norte y la descripción de las fronteras exteriores de la agencia europea «Frontex» son dos muestras de la imposición de una concepción territorial sobre un concepto nacido del pensamiento y la visión naval de la geografía.

A pesar de lo dicho, las cosas son lo que son, por más que se quiera contar algo diferente. Así pues, si existe un vacío conceptual sobre la cuestión, será bueno llenarlo con las ideas que puedan nacer en el Foro con la libertad de pensamiento que caracteriza a sus miembros y la libertad de expresión que permite su despegue administrativo de la condición militar. Y ya que se aceptaron tantos elementos foráneos, nada malo será admitir como válidas las normas de Chatham House a la hora de entregar en bandeja todo ese pensamiento sin limitaciones apriorísticas a quienes hoy tiene la responsabilidad de dirigir la actividad naval.

Si la vigilancia marítima es una actividad de significativo impacto en la política interior por lo ya dicho sobre la repercusión en la cohesión geográfica del territorio y del efecto sobre la economía nacional, el despliegue de unidades navales supone una especial contribución en la política exterior. Ken Booth en «Las Armadas y la Política Exterior» analiza y sintetiza tal aportación de las marinas de guerra a la actividad de una nación de puertas a fuera para llegar, hace ya más de cuarenta años, conclusiones que reflejan la realidad hoy. Vale la pena recordar algunas de ellas para tomar conciencia de que, a pesar de los cambios del denominado orden mundial, la mar mantiene o incrementa su influencia en la política exterior y que a pesar de que «El antiguo régimen está cambiando, pero no es inevitable que el resultado de ello sea el desorden». De hecho, a diferencia de lo que sucede en tierra, la práctica totalidad de las confrontaciones armadas se desarrollan sobre el continente, en tanto que la pugna de las naciones en la mar tiene un formato muy próximo a la hoy denominada «competición».

Si se profundiza algo más, desde el punto de vista naval, cabe pensar que existe una muy señalada diferencia entre las normas internacionales aceptadas para los conflictos en términos generales: el Derecho de la Guerra; y el Derecho Marítimo Internacional consolidado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Mientras el primero asume la existencia del conflicto como algo siempre presente e inevitable, la segunda deja mucho margen para la resolución de litigios locales y al mismo tiempo suficiente espacio de libertad, la alta mar, para hacer un uso común de ese medio. Allí priman los hechos por encima de las intenciones, la capacidad de dominar o negar el dominio de la mar a las imposiciones políticas formales. Domina y niega solamente quien está allí. La alta mar mantiene el estatus de antaño y, por ende, lo que en ella se lleva a cabo difiere muy poco de lo acontecido en el pasado. Los comportamientos de ayer permanecen.

Esta situación hace que, con nuevas formas de acción, se mantengan útiles las contribuciones de las marinas, además de al desarrollo del comercio y la economía, a la política exterior. Así pues, en lo que se refiere a esto último, hoy es impensable describir una actuación de «diplomacia de cañoneras» como las que se llevaron a cabo en China o en Japón en el siglo XIX por la asimetría y el desequilibrio de fuerzas que presentaban los contendientes. Sin embargo, en un proceso de actualización y extensión del concepto, la presencia que China hace en el mar del Japón, o como quiera que políticamente se quiera denominar, apenas difiere con esa forma de intimidación hacia los países ribereños que «osan» discutir la unilateral posesión de los islotes que justifican la expansión territorial china. Lo que sí resulta

evidente es que, a pesar de la presencia ocasional de fuerzas multinacionales en casos como el descrito, este tipo de acciones requieren un objetivo político vinculado a una nación porque, al fin y al cabo, se trata de ejercer finalmente un dominio en la mar que sustente una presencia territorial.

Así, en este contexto, la expansión de la «diplomacia de las cañoneras» es una realidad en el teatro Asia Pacífico, pero también lo puede ser en otros teatros marítimos más limitados donde el desequilibrio de fuerzas sea manifiesto. El Golfo de Guinea, donde hoy se despliega el USS *Hershel Williams*, es un caso notorio de la persistencia del concepto acuñado durante la era de las guerras coloniales del siglo XIX, por más que la finalidad con la que se practica hoy tenga un doble sentido: proporcionar estabilidad política y beneficiar el intercambio comercial. Y, sin dejar este ejemplo, si se discrepa sobre si esta presencia responde a tal forma de ejercer la diplomacia, queda aún la posibilidad de reconocer que se trata de una moderna y extendida forma de establecer el concepto de la «fleet in being». La capacidad ofensiva latente de esa unidad naval, más allá de la eufemística denominación de «base móvil expedicionaria», hace que su sola presencia sea motivo de inquietud para quienes opten por hacerse con ese teatro marítimo o restrinja la libertad de navegación. Nuevamente se suaviza la designación de lo que es un buque de asalto anfibio en toda su extensión con una denominación que, a oídos políticos, aleja cualquier connotación bélica.

Desde un principio se anunció que estas líneas se alejaban de ser un trabajo académico y de constituir un análisis exhaustivo, por lo que extraer conclusiones resultaría inapropiado porque se trataba desde un principio en algo con muy distinta finalidad, impracticable por los muchos vacíos que desde el punto de vista académico presenta, e impracticable porque la extensión de toda la doctrina naval que, en común, atesoran las marinas del mundo requiere mucho más que un trabajo individual. No obstante, como se trata de suscitar el pensamiento naval en un foro estrictamente español, bien se podrían transmutar algunas de las situaciones planteadas en el contexto internacional al entorno nacional y aceptar que retomar a posiciones supuestamente del pasado es el camino de ganar el futuro. Este es el bagaje que suscita el interés por la profesión y que, por consonancia con el espíritu naval de las ordenanzas, hace pensar en la mar antes de hablar de ella.