



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

SUPLEMENTO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA

Núm. 8

Abril 2008

ÍNDICE

	Págs
Presentación	
Tomás Bolibar Piñeiro Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	
Situación geoestratégica en el Mediterráneo Occidental.	
Ricardo Alvarez-Maldonado Contralmirante (R).....	
Flavio Vegecio Renato. Lo naval en Roma	
Jesús Mariño Rodríguez Capitán de Navio (R).....	
La peregrinación de un publicista naval	
José M. Gutierrez de la Cámara Señán Capitán de Navio (R).....	
Proceso de procesos	
Aurelio Fernández Diz Capitán de Navio (R).....	

NOTA: *Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. Su publicación en este cuaderno de pensamiento Naval no debe entenderse como identificación de este Cuaderno ni de ningún organismo oficial con el pensamiento de sus autores*

PRESENTACIÓN

Tomás BOLÍBAR PIÑEIRO

Había una metopa en esta Escuela de Guerra Naval que, demostrando el entusiasmo y optimismo de los profesores de la asignatura que allí la habían colocado, sentenciaba: TODO ES TÁCTICA. Desconozco los motivos por los cuales esta metopa ya no ocupa el distinguido lugar que ocupaba pero a lo mejor ello tiene algo que ver con otro, no menos entusiasta, grupo de profesores que han podido pensar: no, TODO ES ESTRATEGIA.

En el momento de abrir este Cuaderno N° 8, que desearíamos fuese el de Primavera, como única antesala al del Otoño próximo, todo ello con la imprescindible colaboración y sacrificio editorial de nuestra querida madre la Revista General de Marina, debemos de reconocer que nos sentimos hoy mucho mas cerca de estos últimos. Por encima de todas las definiciones que hemos aprendido sobre ambas ramas de la ciencia militar parece que en la memoria nos queda que la TÁCTICA nos enseña cómo hacer las cosas mientras que la ESTRATEGIA nos dice, nos enseña cuáles son las cosas que debemos hacer. Lo que es a todas luces prioritario.

No es de extrañar así que este Cuaderno de Pensamiento Naval, cuya única finalidad es contribuir a la defensa incondicional de los intereses marítimos y la seguridad de España, venga empapado de ESTRATEGIA y de testimonios personales que demuestran que no es otro el afán y el espíritu de nuestros colaboradores cuya dedicación y entusiasmo agradezco desde aquí públicamente, sin que por ello debamos identificarnos plenamente con sus escritos, como claramente se dice al pie de esta misma página. Pero toda aproximación a la verdad es digna de consideración y respeto que me cumple y me agrada manifestar.

Dejo al lector en libertad para juzgar el contenido y el alcance de los trabajos que aquí se presentan, que cada uno se forme su propia opinión sobre los importantes temas que aquí se tratan y si hay algo que añadir, comentar, puntualizar o simplemente matizar ofrezco estas mismas páginas para que el lector interesado pueda hacerlo en un inmediato futuro. Hoy podemos afirmar que pensar con libertad y ponerlo por escrito es también tan necesario como navegar...

SITUACION GEOESTRATÉGICA EN EL MEDITERRANEO OCCIDENTAL.

Ricardo ALVAREZ-MALDONADO

Introducción.

Basta echar una mirada a un mapa del Mediterráneo (figura 1) para constatar que entre sus dos entradas, la natural de Gibraltar y la artificial de Suez llama la atención un accidente geográfico singular: un pronunciado y destacable estrechamiento entre Marsala en la costa siciliana y cabo Bon en la tunecina. Se le conoce como Canal de Sicilia y es considerado por muchos analistas políticos y cualificados geógrafos como línea divisoria del Mediterráneo Occidental con el Oriental.

Este paso (figura 2) de 85 millas de ancho, minable por su poca profundidad y con la isla italiana de Pantelaría en medio, oculta una dorsal sumergida que va de Túnez a Sicilia que, geológicamente, divide en dos toda la cuenca mediterránea.

El Canal de Sicilia es un importante punto focal del tráfico marítimo por su carácter de paso obligado del que discurre paralelo a la costa norteafricana a lo largo de todo el Mediterráneo. Por él llega a España el petróleo procedente del Golfo Pérsico, Oriente Próximo y Mar Negro. Pese a su anchura las condiciones hidrográficas del Canal de Sicilia limitan la navegación de los buques de gran calado a una franja mas estrecha.

El predominio geoestratégico local del Canal de Sicilia es italiano y en la otra orilla se asienta el país más prooccidental de todos los árabes: Túnez.

Hay que añadir que en Sicilia hay una importante base aérea: la de Sigonella utilizada por aviones italianos y aliados que, desde una posición central, pueden cubrir con facilidad tanto el Mediterráneo Occidental como el Oriental y por supuesto, a pié de obra de este estratégico Canal. En Sigonella los LE UU mantienen una importante Estación Aeronaval.

Aunque conscientes de la continuidad geoestratégica de todo el Mediterráneo por razón de cercanía a España vamos a limitar la zona de nuestro análisis al espacio marítimo mediterráneo situado al oeste del Canal de Sicilia. Espacio que está rodeada por las costas de España, Francia e Italia en Europa y las de Marruecos, Argelia y Túnez en África. Da idea de sus dimensiones que la distancia entre Gibraltar y Nápoles sea de 980 millas y la que hay desde Marsella a Argel, en sentido norte-sur, de tan solo 360. En un espacio marítimo restringido de estas dimensiones y compartimentado por grandes islas interpuestas, la preeminencia geotáctica de la tierra sobre el mar es manifiesta.

Por supuesto que también incluiremos en este análisis zonal a los seis estados ribereños por su influencia geopolítica en las aguas que circundan. Precisamente su cerco total por la tierra es lo que confiere al Mar Mediterráneo su nombre y su singularidad.

Rodeado por las masas continentales de estos países en el Mediterráneo Occidental emergen importantes islas. Sicilia y Cerdeña italianas, Córcega francesa y las Baleares españolas. Sicilia es la mas extensa y poblada, Cerdeña de parecida dimensión pero de menos densidad de población, Córcega es de menor superficie que las anteriores, montañosa y muy poco poblada y todo el archipiélago balear de menor tamaño que todas ellas pero con una densidad de población alta: similar a la de Sicilia.

Todas estas islas hacen que el Mediterráneo Occidental se subdivida en varias cuencas: En el extremo occidental se encuentra la depresión de Alboran entre España y Marruecos, entre España y Cerdeña la cuenca Balear, entre Italia y Córcega la de Liguria y al norte de Sicilia, entre Cerdeña y la península italiana, la del mar Tirreno.

Cabe añadir a esta somera descripción geográfica de la zona considerada que el Estrecho de Gibraltar con sus ocho millas de ancho y gran profundidad (mas de 800 m) y el Canal de Sicilia con sus 85 millas y poco fondo son los pasos, donde las costas europeas y africanas, mas se aproximan. Fueron vías de invasión en ambos sentidos en el pasado y lo son ahora, de sur a norte, de la corriente migratoria africana. Los cruzan longitudinalmente miles de barcos. Por el de Gibraltar, concretamente, en el 2006 frente a Tarifa, se contabilizó el paso de un promedio de 267 diarios.

Hay señalar que el Mediterráneo es un ecosistema semiestático que cuenta únicamente con la entrada natural de Gibraltar por la que se produce la renovación de sus aguas mediante una intensa corriente superficial procedente del Atlántico que entra llegando a alcanzar los cinco nudos y otra mucho mas profunda que sale del Mediterráneo por debajo de la primera. Precisamente la existencia de estas dos fuertes corrientes opuestas da lugar a una zona intermedia de aguas mezcladas sujeta a acusados movimientos de desplazamiento vertical en la angostura del Estrecho que dificulta el paso del Mediterráneo al Atlántico de submarinos convencionales en inmersión. La renovación de todas las aguas del Mediterráneo se produce cada 90 años. Si el Estrecho de Gibraltar se cerrara el Mediterráneo se secaría

Posición geoestratégica y tráfico marítimo

La posición geoestratégica española en el Mediterráneo Occidental la refuerza el Archipiélago Balear.

En relación con la costa norteafricana las islas Baleares forman una barrera natural que ocupan una posición geoestratégica de cobertura respecto a la costa española situada al norte del Cabo de la Nao y a la francesa del Golfo de León.

Con relación al noroeste del continente africano las Baleares, el sur de la Península y las Canarias forman un conjunto en posición geobloqueante respecto a él.

Las Baleares como prolongación oblicua de la costa sur y levantina española flanquean la concurrida y vital arteria transversal transmediterránea del Estrecho de Gibraltar al Canal de Sicilia así como las líneas comerciales marítimas que desde

Las islas también ocupan una posición intermedia respecto a las líneas de comunicaciones entre el sur de Francia y el norte de África. Concretamente Menorca se encuentra en la línea recta que une Marsella con Argel.

Por el volumen de su movimiento portuario los puertos principales del Mediterráneo Occidental (sin tener en cuenta el de Algeciras) se ordenan así: Marsella, Valencia, Barcelona, Génova y La Spezia.

Marsella, Génova y La Spezia dan salida a los productos de las zonas industrializadas del Este de Francia y Norte de Italia. El río Ródano es navegable y su valle es vía de penetración hacia el interior de Europa De ahí la densidad del tráfico marítimo que afluye y sale de estos terminales y, según Green Peace, el alto grado de contaminación de esta aguas principalmente en la costa adyacente a la desembocadura del Ródano.

Los estados ribereños.

Los tres países de la ribera norte del Mediterráneo Occidental pertenecen a la Unión Europea que desde Enero de 2007 cuenta con veintisiete miembros.

Todas las islas españolas, francesa e italianas del Mediterráneo Occidental por ser regiones de Estados de la Unión están, naturalmente, incluidos en ella beneficiándose de las ventajas que comporta y rigiéndose por las normas que impone.

La UE ha constituido un éxito en el terreno económico pero no tanto en el político. Con 450 millones de habitantes produce el 20% del PIB del mundo. En el terreno económico es la primera potencia comercial En política interior no se ha conseguido llevar adelante el proyecto de Constitución Europea de 2.005 y en Política Exterior y de Seguridad Común son significativas las divisiones existentes; puestas de manifiesto sobre todo tras la famosa Resolución 1.441 del Consejo de Seguridad de la ONU que precedió a la Guerra de Irak.

La interpretación de esta controvertida Resolución dividió a la UE y afectó a las relaciones de ella con los EE UU. De los tres estados de la orilla norte del Mediterráneo Occidental Italia se decantó a favor de la intervención de aquellos mientras que Francia se opuso. España de una política a favor pasó a otra en contra como consecuencia del cambio de Gobierno. Actualmente parece que las fisuras abiertas entre los países europeos se van restañando aunque se debata la forma de resolver la complicada situación actual en Irak.

La Política Europea de Seguridad Común (PESC) se pretende la fortalezca la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD) que se va desarrollando con la creación de la Agencia Europea de Defensa pero no dispone todavía de las capacidades adecuadas, militares y civiles, que serían necesarias pese a la existencia de fuerzas combinadas como la Eurofor y la Euromarfor.

Los tres países de la orilla norte también pertenecen a la OSCE: Organización

para la Seguridad y Cooperación Europea.

Francia aparte de ser una potencia nuclear es miembro permanente del Consejo de Seguridad de la ONU con derecho a veto. Generoso y substancioso regalo político que le hicieron las potencias anglosajonas que ganaron la II Guerra Mundial al General De Gaulle.

España, Francia e Italia también son miembros de la OTAN y por tanto todos sus territorios de soberanía en Europa tanto continentales como insulares están dentro del área delimitada en el artículo 6º del Tratado del Atlántico Norte en la que es de aplicación lo establecido en el 5º sobre asistencia en caso de ataque a cualquiera de ellos. Salvaguarda, que en el caso de España, no gozan ni Ceuta ni Melilla situadas también en la zona de nuestro análisis.

España además tiene concertado con los EE UU el Convenio de Cooperación de 1.988 revisado por el Protocolo de Enmienda de 2002 actualmente en vigor. En virtud de ellos las FAS de los EE UU pueden utilizar una serie de instalaciones en las bases españolas de Rota y Morón. La primera aeronaval y la segunda aérea. Ambas a poca distancia de la entrada principal al Mediterráneo y con dominio sobre sus dos accesos lo que devalúa actualmente la importancia militar que tuvo antaño Gibraltar.

En la orilla sur del Mediterráneo Occidental la desunión entre estados es mayor que en la norte ya que todavía no se ha conseguido implantar el cacareado tratado de la Unión del Magreb Árabe de 1988. Fundamentalmente por el diferendo entre Argelia y Marruecos respecto al futuro del Sahara Occidental. Marruecos por esta causa tampoco pertenece a la Unidad Africana creada en el 2.000 como sustitución de la OUA. Si pertenecen los tres a la Liga Árabe y, como más adelante veremos, al llamado Partenariado o Asociación Euromediterránea.

En el cuadro número 1 se muestran los indicadores de extensión, población, económicos y de desarrollo de los seis países ribereños según la publicación "El Estado del Mundo 2007". Su análisis permite calibrar las profundas diferencias existentes entre los países de una y otra orilla.

El PIB de los tres países del norte es diez veces superior al de los tres africanos de la orilla opuesta y, solo el de España, más del doble que el de los tres del sur juntos. Los índices anuales de crecimiento de población de los tres africanos son un promedio de dos veces y media más que el de los tres europeos.

Francia e Italia pertenecen al G-8. Grupo que incluye a las ocho potencias más industrializadas del mundo.

De los africanos Túnez es el más rico y desarrollado y crece a un ritmo continuado mayor que el de los otros dos (figura 3). Argelia, el de mayor extensión, población y PIB, ha crecido gracias a su producción de petróleo y gas un 5.3% en el 2005. Las exportaciones de estos productos representan el 98% de los ingresos de su comercio exterior. Marruecos es el más pobre y menos desarrollado, crece menos que los otros dos (un 1.8% en 2005) y tiene un índice de cobertura energética de tan solo un 5.8% de sus necesidades. La de Túnez que también tiene yacimientos de hidrocarburos alcanza el 78.3%.

Se entiende por índice de cobertura energética la relación entre la producción nacional de energía (incluyendo la de origen nuclear) y el consumo total del país.

En este sentido cabe señalar la dependencia de los países de la orilla norte de las importaciones de petróleo y gas natural. Francia, la que por su industrialización mas consume, tiene, pese a sus centrales nucleares, un índice de cobertura del 50.1 %, España del 24.2 % e Italia solamente del 15.3%. Es obvio que el grifo del petróleo puede condicionar el desarrollo económico de las tres naciones. Para España en particular la escasez de materias primas y productos energéticos hace que los que recibe por mar sean imprescindibles para subsistir y crecer.

En lo que atañe a petróleo crudo por el Mediterráneo recibe España el procedente de Rusia nuestro segundo proveedor después de México, el de Arabia Saudí, Irán, Irak, Libia y Argelia. En total el 52.4 % de nuestras importaciones.

En cuanto al gas natural que ocupa el 16.9% de la energía primaria consumida por España procede el 44.9% de Argelia. Por el Mediterráneo recibe además el procedente de Egipto, Libia y Golfo Pérsico.

El mayor proveedor de bienes de consumo de los tres países del sur es la IJE principalmente de Francia. Asimismo son sus principales clientes. Como consecuencia de estos intercambios el tráfico marítimo norte sur que atraviesa el Mediterráneo Occidental es importante. En cambio los intercambios comerciales horizontales entre los africanos es insignificante. La frontera entre Argelia y Marruecos ha estado cerrada durante años.

Marruecos

Es teóricamente una monarquía constitucional, con Cámara de Representantes y Partidos Políticos pero el Rey Mohamed VI conserva amplios poderes. Además como descendiente del Profeta es Emir de los Creyentes por lo que también es una Autoridad Religiosa.

En Marruecos el islamismo oficialista tolerado se enmarca en el Partido de la Justicia y el Desarrollo (PDJ). Existe también el Partido de la Justicia y la Caridad (PJC) que oficialmente rechaza la violencia pero que comparte sus postulados extremistas y que, pone en entredicho la legitimidad religiosa del Rey. De ahí que en unas elecciones libres siempre existe el riesgo de que estos partidos pudieran conducir a un régimen teocrático radical.

En Marruecos se incubó el Grupo Islámico Marroquí de Combate al que se atribuyen los atentados de Casablanca de 2003 y de Madrid de 2004, como otros grupos terroristas vinculados a lo que se llama "Galaxia de Al Qaeda" (La Base). La severa Ley Antiterrorista promulgada y aplicada a raíz de los atentados de Casablanca ha empañado la imagen escasamente democrática del país acusado de violación de los derechos humanos por Amnistía Internacional. Pese a ello se han producido dos nuevos atentados suicidas en Abril de este año aunque con poco éxito.

Marruecos es un país eminentemente agrícola con abundante tierra cultivable. Al contrario que Argelia cuyo territorio a excepción de una estrecha franja costera es

desértico.

La mala situación económica ha hecho que el paro llegue al 20% de la población activa según fuentes oficiales. Quizás sea más. Se calcula que en el sector mas joven de la población laboral llega a alcanzar el 30%. El descontento social ha fomentado, en parte, el fundaaentalismo islámico que según encuestas tiene una gran proporción de adepto. Obviamente, otra consecuencia de esta situación es la emigración, que además se ve presionada por la procedente del sur del Sahara.

Marruecos vive una creciente islamización de la sociedad tanto en la calle como en la Universidad. Y en las mezquitas, pese al control del Gobierno, predicen ulemas islamistas. Estos, en general, miran con recelo la "occidentalización" achacando a ella los males que padecen las sociedades musulmanas.

Pese a la recurrente reivindicación de Ceuta y Melilla y no apoyar claramente España, como hace Francia, sus aspiraciones a la soberanía del Sahara Occidental, las relaciones con España han mejorado.

Los atentados padecidos en ambos países han propiciado la cooperación policial. También se ha llegado a concertar acuerdos contra la emigración clandestina y devolución de inmigrantes ilegales.

Por otra parte el Estado Español y Empresas españolas han concedido créditos e invertido en Marruecos. España es el segundo país inversor en Marruecos después de Francia y es también el segundo cliente de productos marroquíes.

Mohamed VI ha conseguido concertar en 2004 un acuerdo de libre comercio y obtener el status de aliado militar preferencial de los EE UU, lo que pudiera tener influencia en cualquier futuro contencioso hispano-marroquí.

El 6 de Marzo de 2007 tuvo lugar la VIII Cumbre bilateral en Rabat. El Presidente del Gobierno español dentro de la anfibología diplomática de su lenguaje pareció inclinarse por el plan autonómico de Marruecos respecto al Sahara aunque, evidentemente, no con la claridad con que lo ha hecho Francia.

Hacia mas de siete años que la flota pesquera española no podía faenar en sus tradicionales caladeros marroquíes por ello, aunque cicatero, se recibió con alborozo el Acuerdo Pesquero firmado por Marruecos con la UE en el 2005 pero su cumplimiento por "razones técnicas" se ha ido demorando hasta este año de 2007 en que en Abril, por fin, se ha reanudado la actividad pesquera española en aguas marroquíes y saharauis aunque con muchas limitaciones y compensaciones económicas

También sigue "congelada" la delimitación de aguas entre los dos países tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo con la anómala situación creada en Melilla con el puerto marroquí colindante de Beni Enzar.

Marruecos ha solicitado su incorporación a la UE en varias ocasiones. Esta claro que no reúne las condiciones exigidas. Pero es evidente que si Turquía acabara por ser admitida, la ubicación geográfica en África de Marruecos no podría ser causa determinante de exclusión.

Argelia

El nombre oficial del Estado es el de República Democrática Popular de Argelia. Hasta 1989 existió un régimen de partido único: El Frente de Liberación Nacional. Ahora es pluripartidista.

El actual Presidente de Argelia Abdelaziz Buteflika fue elegido por primera vez en el año 1.999 siendo reelegido por una sospechosa mayoría del 85%. en el 2004.

El empeño de Buteflika de pasar página a la etapa de violencia que durante muchos años asoló al país le indujo a someter a referendo la llamada "Carta por la Paz y la Reconciliación" que fue aprobada por un 97% de los votantes. Cientos de islamistas radicales fueron liberados pero a cambio se ha soslayado la investigación de las responsabilidades del Ejército y de las Fuerzas de Seguridad del Estado en la represión que tuvo lugar durante esta sangrienta y salvaje guerra civil.

La llamada "normalización" emprendida por Buteflika no contempla en absoluto el restablecimiento de todas las libertades. Parece que, al contrario, ha traído consigo mayor endurecimiento.

Desgraciadamente se han producido nuevos atentados en Febrero de 2007 con el asesinato de trece personas y en Abril de este año con otras nueve.

Como en Marruecos la existencia de partidos islamistas legalizados hace recelar al Gobierno de la procedencia de convocar elecciones sin restricciones, es decir, completamente libres.

En Argelia existen dos principales grupos terrorista: El Grupo Islamista Armado y el Grupo Salafista de Predicación y Combate; este último con gran implantación en Europa. Estos grupos han decidido quedarse al margen del proceso de reconciliación al que antes hemos aludido. Concretamente el segundo en el 2.002 anunció que se había adherido al movimiento de Bin Laden adoptando el nombre de "Al Qaeda para el Magred Islámico"

Con un índice de crecimiento de mas del 5% los últimos tres años y unas sustanciosas reservas de divisas, la economía argelina se ha beneficiado del aumento del precio de los hidrocarburos con lo que el paro ha disminuido del 30% al 17%. También ha recibido una fuerte inyección de inversiones directas extranjeras principalmente de Francia. Pese a esta bonanza económica más de un millón de argelinos siguen trabajando en Europa: el 80% en Francia.

Las relaciones de Argelia con España son muy buenas tras la firma en Octubre de 2002 del Tratado Bilateral de Amistad, Buena Vecindad y Cooperación.

Quizás el aspecto más sobresaliente del retorno de Argelia a la escena internacional haya sido el estrechamiento de los lazos con los EE UU percibido con gran desconfianza por Francia que teme perder influencia en la región.

El respaldo de la Administración de EE UU al Régimen Argelino fue el levantamiento a las restricciones de venta de armamento destinado a la lucha

antiterrorista.

La crisis de Irak fue un "test" para Argelia que ocupaba, entonces, un asiento en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Ante el rechazo de la opinión pública a la intervención militar, el Presidente Argelino apostó por una posición ambigua defendiendo el respeto a la legalidad internacional sin condenar abiertamente la política norteamericana.

Argelia es en la actualidad el primer mercado para los españoles en el mundo árabe y España el cuarto socio comercial de Argelia.

En el terreno de los hidrocarburos Cepsa consolidó su apuesta argelina con el comienzo en 2002 de la producción de crudo del yacimiento de Urhub, su segundo campo en Argelia.

En Diciembre de 2006 tuvo lugar en la capital argelina (la ciudad más poblada de todo el mediterráneo occidental) la 111 Reunión de alto Nivel entre España y Argelia poniéndose de relieve la cooperación bilateral en cuestiones energéticas. España pretende obtener un trato preferencial de Argelia que seguirá siendo el principal proveedor de gas a nuestro país aumentando el volumen que ya exporta: un 60% de todo el consumo nacional. El proyecto Medgaz que unirá directamente Beni Saf en Argelia con Almería entrará en funcionamiento en 2009 y suministrará otros 8.000 millones de metros cúbicos de gas natural a España de los cuales mil millones serán reexportados a Francia. Este gaseoducto, como es obvio, no pasa, como el existente, por Marruecos.

También se han llegado a acuerdos sobre terrorismo y extradición a Argelia de terroristas argelinos así como se ratificó el compromiso argelino de la defensa del principio de legalidad en lo que afecta a los movimientos migratorios y su vinculación a un contrato previo de trabajo. En su último encuentro Buteflika tocó el espinoso asunto del Sahara Occidental exigiendo al Presidente del Gobierno Español un mayor compromiso para resolver el conflicto. "España no puede permanecer indiferente a la suerte actual del pueblo saharauí que Vds colonizaron" dijo.

Tras la Cumbre con Marruecos, a que antes hemos aludido, los Reyes de España visitaron Argelia el 12 y 13 de Marzo de 2007. El Rey respecto al conflicto del Sahara matizó que España sigue defendiendo la autodeterminación de los saharauis.

Túnez es una república con un Presidente con amplios poderes. En las elecciones presidenciales de 2004 Zin El Abidin Ben Ali salió reelegido con un 94,48 % de los votos tras dieciocho años en el poder.

Existe el sufragio universal pero el Régimen establecido no ha disminuido la presión sobre los partidos de la oposición ni levantado los obstáculos a la libertad de prensa.

En Túnez existe también un grupo terrorista: "el Frente Islámico Tunecino" autor del atentado de la sinagoga de Graba en la isla de Yerba en el año 2002.

El interés de Ben Ali en conseguir los favores de los EE UU, le indujo incluso a mostrarse dispuesto a reanudar las relaciones diplomáticas con Israel. Esta iniciativa provocó una oleada de protestas y movilizaciones duramente reprimidas. El Régimen

llegó incluso a prohibir manifestaciones con motivo de la intervención de los EE. UU en Irak.

El turismo ha continuado siendo importante fuente de ingresos y prosperidad. En cambio la industria textil que representaba la mitad de las exportaciones tunecinas y del empleo industrial empieza a atravesar una crisis por la omnipresente competencia china.

En un contexto de extrema vigilancia contra el terrorismo islarnista, reivindicaciones sociales e incertidumbre económica futura, la liberalización del régimen tunecino no parece próxima.

La inmigración

La emigración a Europa desde África, fundamentalmente, es el fenómeno humano que más importancia socioeconómica pudiera tener en su futuro.

Según estudios realizados recientemente por la Fundación BBVA los inmigrantes superan en España los 4.8 millones de personas lo que representan el 11% del total de la población de España

Las regularizaciones masivas llevadas a cabo en Italia en 2.002 y en España en 2005 han sido criticadas en Francia, Holanda y Alemania, sobre todo, por su repercusión en el resto de la. Unión Europea.

En el gráfico inserto titulado "El Boom de la Inmigración" se señalan las entradas anuales de extranjeros en España desde el año 2.000, su crecimiento y sus procedencias. También se indica la nacionalidad mayoritaria en cada Comunidad Autónoma Española.

Entre los extranjeros no procedentes de la UE residentes en España destacan los de Ecuador, Marruecos y Colombia.

En España hay empadronados unos 400.000 ciudadanos magrebies mayoritariamente marroquíes.

Según estimaciones demográficas de la Oficina Estadística de la Unión Europea donde más ha crecido en valores absolutos la inmigración ha sido en España.

Es evidente que la situación de España como frontera sur europea, la improvisación de su política de emigración y la inexistencia de normas comunes de la UE han sido causa de este crecimiento.

Iberoamérica es la zona de origen de mayor número de extranjeros no comunitarios en España con más de millón y medio.

Los inmigrantes del Este de Europa tienen una predisposición mas acusada hacia España que a otros países de Europa con legislaciones mas restrictivas.

La asiática en España es, principalmente de origen chino y pakistaní, que accede a

España bien directamente bien por Europa del Este aunque cada vez mas por el norte de África, lo que ilustra la diversificación y la flexibilidad de las rutas de inmigración ilegal. Representa un volumen muy pequeño del total y un grupo muy cerrado que no molesta pero que no se integra.

Los flujos migratorios procedentes de África Subsahariana han mantenido su línea ascendente los últimos años. Proceden generalmente de Ghana, Senegal, Guinea Ecuatorial, Guinea-Bissau, Malí y Nigeria.

La llegada de inmigrantes al territorio español a bordo de pateras tanto a las costas de Canarias como a las de Andalucía en precarias condiciones, y, recientemente a las de Baleares, comparativamente, no es relevante desde el punto de vista numérico total pero si lo es desde el social y el humano. Y muy importante para Canarias por su excéntrica posición geográfica y su elevada densidad de población (268 habitantes por Km²). Ello obliga a trasladar a los que arriban por esta vía a las islas Canarias a la Península para intentar su posterior repatriación.

El caso de Ceuta y Melilla, Ciudades Autónomas españolas situadas en la zona geoestratégica que estamos analizando merecen consideración especial.

La composición de su población y sus fronteras terrestres con Marruecos hacen que la inmigración a través de ellas se perciba de forma mas cercana y visible. Las concentraciones en sus inmediaciones y los intentos de saltar tumultuosamente las dobles vallas fronterizas por el sistema de "avalancha" han afectado a las relaciones con Marruecos por su actitud pasiva hacia estos acontecimientos. Finalmente los acuerdos alcanzados con Marruecos han hecho que la policía y las FAS marroquíes intervinieran disolviendo concentraciones y actuando con sumo rigor lo que se ha traducido en un descenso de emigrantes irregulares en las Plazas Españolas de Soberanía.

Para la vigilancia de las aguas del Estrecho y costa sur peninsular se ha establecido el llamado Servicio Integral de Vigilancia Exterior (SIVE) que permite la detección avanzada de embarcaciones menores con radares costeros y otros sensores recogiendo la información en centros de control que facilitan las detenciones coordinando la acción de distintos organismos y fuerzas marítimas de vigilancia del Estado.

La integración del inmigrante en la sociedad de acogida es condición indispensable para que este fenómeno masivo y en aumento no tenga efectos negativos. La integración de sudamericanos en España es la que menos dificultades ofrece; después, la de los europeos. La de los africanos musulmanes es la que presenta más problemas por la incompatibilidad de sus arraigadas convicciones religiosas con los derechos, leyes y normas de conducta que rigen en Occidente incompatibles en muchos aspectos con lo establecido en el Corán.

Existe la tendencia a establecer un paralelismo entre "mezquita" y "parroquia", reduciendo su trasfondo a la reunión de la comunidad para el rezo colectivo. Pero su trascendencia va mucho más allá.

En el seno de pacíficas y laboriosas comunidades musulmana establecidas en la UE siempre pueden dormir y, de hecho, lo han hecho y lo hacen células de islamistas

radicales que llevan a cabo campañas de proselitismo en dichas comunidades. Aunque la esperanza en la otra vida es la que mueve al terrorista suicida, la desesperanza social en esta en las comunidades musulmanas desengañadas del paraíso europeo es buen caldo de cultivo para los predicadores islamistas.

La emigración legal controlada es necesaria para cubrir las necesidades laborales en determinadas ramas de actividad y para compensar la baja natalidad española lo que representa un gran beneficio social pero hay que regular los flujos en función de la capacidad de absorción de nuestro mercado de trabajo a medio plazo y la voluntad de integración demostrada por el emigrante que quiera quedarse que en España se calcula alcanzar el 44%.

Para facilitar el control de la inmigración España ha suscrito convenios con diferentes países americanos, europeos y africanos. Hay que resaltar la existencia de convenios de repatriación con nuestros dos vecinos de la orilla sur: Argelia y Marruecos. Otros, han sido firmados con diversos países africanos que muchas veces no pueden cumplirse por la dificultad que ofrece la identificación nacional del emigrante ilegal y los obstáculos que opone el país de procedencia a recibirlos de nuevo si no son ciudadanos de él.

La UE se orienta, tímidamente, hacia la aplicación de una serie de medidas que culminen en una Política Común Europea de Inmigración aunque respetando la voluntad particular de los Estados miembros.

El proceso de Barcelona.

Las diferencias existentes entre sus dos riberas ponen de manifiesto que el Mediterráneo, en nuestro caso el Occidental, en vez de constituir su nexos natural de unión, se está erigiendo en foso separador de dos mundos cercanos pero cada vez más distanciados.

Para acercar e igualar a estos dos mundos tan próximos y tan dispares cuyas diferencias de nivel de vida se iban ahondando se comenzaron las iniciativas de cooperación con el dialogo 5 mas 5 y la Conferencia de Seguridad en el Mediterráneo de 1.990 a las que siguieron otras de la UEO. Pero hasta 1.995 no se involucró la UE, como tal, con el propósito de crear la Asociación o Partenariado Euromediterráneo,

Entre sus principales objetivos se incluyen la creación de una zona común de estabilidad y seguridad y de libre comercio así como la implantación de la democracia en todos los estados de la orilla sur.

La iniciativa partió de la UE incentivada por los países mediterráneos de la Comunidad, principalmente, España. La Asociación Euromediterránea incluye a todos los países de la L^TE y a casi todos los de la ribera sur y Oriente Próximo entre ellos a Marruecos, Argelia y Túnez, nuestros vecinos.

Conocido como Proceso de Barcelona por haberse celebrado la primera Conferencia Euromediterránea en dicha ciudad, los tratados suscritos bilateralmente entre la UE y cada uno de estos terceros países de la ribera sur del Mediterráneo

abordan tres tipos de asuntos: Cooperación Política y de Seguridad incluyendo el Terrorismo, Cooperación Económica y Asistencia Financiera y, Fomento de las Relaciones Sociales y Culturales. En el 2003 se creó la Asamblea Euromediterránea donde todos los socios están representados.

En el décimo aniversario de la iniciación del Proceso se celebró una Cumbre en Barcelona el 27 y 28 de Noviembre de 2005 que no tuvo el éxito esperado por coincidir con una de las peores crisis del conflicto árabe-israelí. Aunque a lo largo de los años de desarrollo del Proceso de Barcelona siempre se ha tratado de desligarlo de este recurrente conflicto, el hecho de ser Israel uno de los socios del Partenariado Euromediterráneo ha dado lugar a que sus diferencias con los árabes hayan salido a relucir desviando la atención hacia ellas y ralentizando el logro de los objetivos propuestos.

Los estados asociados que han suscrito estos tratados bilaterales con la UE han recibido ayuda económica y préstamos y se han comprometido a actuar de acuerdo con los principios de la Economía de Mercado, la Carta de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Derecho Internacional, el respeto a las libertades individuales y a evolucionar hacia regímenes políticos parlamentarios totalmente democráticos.

En lo que obviamente están más interesados los Estados del Sur es en el capítulo Económico y Financiero. Los acuerdos en vigor con Marruecos, Túnez y Argelia les han beneficiado con importantes desembolsos económicos de los Fondos MEDA y préstamos del BEI (Banco Europeo de Inversión) a cambio de un progresivo desmantelamiento arancelario. Aunque se han experimentado mejoras en el plano macroeconómico, han sido insatisfactorias a nivel de renta per capita e índice de desarrollo humano. De cualquier forma el objetivo de establecer una Zona de Libre Comercio en torno al Mediterráneo en el 2010 parece, en principio, bastante ilusorio. Con estos tres países también se ha avanzado tanto en cooperación en la lucha antiterrorista como en materias de seguridad.

En la Cumbre de Barcelona del 2005 a la que antes hemos aludido se consiguió aprobar un Código de Conducta Euromediterránea contra el Terrorismo y a los tres capítulos indicados de Política y Seguridad, Cooperación Económica y Asuntos Sociales se agregó un cuarto dedicado a la Inmigración dada su trascendencia.

La nueva "Política de Vecindad" de la UE consecuencia de su ampliación hacia el este se espera continúe prestando la debida atención al sur en el marco del Proceso de Barcelona pese a que el de absorción de los países de nuevo ingreso sea oneroso y afecte particularmente a Alemania y demás estados de Europa Central.

La OTAN y el Mediterráneo.

El Dialogo Mediterráneo de la OTAN fue una iniciativa de la Alianza que nació en el año 1994 para estrechar las relaciones y fomentar una mayor comprensión con los países de la orilla sur. Se fueron adhiriendo a ella diversos países, Marruecos y Túnez entre ellos, y Argelia que lo haría en el 2000.

Pero cuando mas ha crecido el interés de la OTAN por el dialogo mediterráneo ha sido tras el 11 S ya que algunos grupos importantes de terroristas de la red Al Qaeda eran, y son, como hemos dicho, de origen norteafricano.

En la cumbre de Praga del 2002 la Alianza anunció importantes cambios en la estructura militar integrada de mando, la creación de la Fuerza de Respuesta, NRF (NATO Response Force) y la adopción de determinadas medidas para combatir el terrorismo así como la aceptación de nuevos miembros. Ya somos veintiséis. También se decidió en dicha Cumbre potenciar el dialogo mediterráneo favorecido, entonces, porque en los países del sur se percibía que la amenaza terrorista también podía golpearles directamente.

Los socios de la OTAN en la orilla sur del Mediterráneo son actualmente siete. El dialogo político ha aumentado en profundidad desarrollándose, bien en la modalidad bilateral, "Uno mas OTAN", o en la multilateral, "Siete mas OTAN". Pese al establecimiento de un programa de trabajo acordado mutuamente (MDWP) el "dialogo" todavía sigue constituyendo mas un proyecto para el fomento de la confianza que una asociación. Desde luego está muy lejos de equipararse a las relaciones mantenidas por la Alianza Atlántica con Rusia y con las potencias del este, ex soviéticas, del "Partenariado para la Paz" PFP.

En realidad el Dialogo Mediterráneo de la OTAN está principalmente relacionado con asuntos de de la. Defensa (enseñanza militar, observadores y participación en ejercicios) para conseguir la interoperatividad de fuerzas militares. Así Marruecos, Egipto y Jordania han podido participar en Fuerzas de Mantenimiento de la Paz. Y, actualmente, Argelia y Marruecos toman parte con medios de vigilancia terrestre en la operación "Active Endeavour" de la que más adelante hablaremos,

El Concepto De Seguridad En Su Vertiente Militar.

El concepto de seguridad nunca ha estado definido con precisión y ahora con la globalización de la amenaza terrorista mucho menos. La seguridad externa de un Estado en su vertiente militar tras el fin de la Guerra 1-i'ría estaba circunscrito a las llamadas misiones Petersberg: humanitarias, de mantenimiento o imposición de la paz o de gestión de crisis.

Son operaciones de proyección exterior de fuerzas conjuntas para llevar a cabo operaciones combinadas en donde haga falta en pro de la estabilidad y seguridad internacional. Como es sabido en muchas de ellas ha intervenido e interviene España en virtud de sus compromisos internacionales e intereses.

Pero desde el 11 S ha habido que considerar el terrorismo islamista como amenaza tanto en el interior de un estado como fuera del mismo.

La Seguridad Maritima. En El Mediterraneo.

Los atentados del 11S en Nueva York y Washington hicieron que la OTAN por primera vez en su historia invocara el Artículo 5 del Tratado.

Coincidiendo con la operación "Enduring Freedom" contra los talibanes afganos y el consiguiente despliegue naval en el Indico, se llevó a cabo el control del tráfico marítimo en el Mediterráneo Oriental donde desplegó la entonces fuerza Naval Permanente de la OTAN en el Mediterraneo "Stanavformed" (hoy SNMG 2) en misión de prevención del terrorismo. Después se incorporó la Stanavforland (hoy SNMG 1) desde el Atlántico.

Desde entonces la operación llamada "Active Endeavour" de vigilancia marítima ha ido extendiendo su campo de actuación cubriendo todo el Mediterráneo.

En Febrero del 2003 se amplió la operación para incluir la escolta de buques mercante por el Estrecho de Gibraltar. (Operación Strog Escort). Se trató de una medida preventiva adoptada como consecuencia de informaciones de inteligencia que alertaban sobre la posibilidad de ataques terroristas con embarcaciones cargadas de explosivo contra buques en tránsito por pasos estrechos como el de Gibraltar y barcos fondeados en la Bahía de Algeciras. Durante un cierto tiempo el mando de esta operación en la que se escoltaron 488 barcos con cargas valiosas recayó en un VA Español. Estas escoltas se suprimieron un año después aunque pudieran renovarse en cualquier momento.

Todos los días son "interpelados" es decir interrogados por buques de guerra y aviones AWACS de la OTAN, buques mercantes que navegan por el Mediterráneo a los que se pide que se identifiquen y declaren su actividad. También han intervenido submarinos.

La identificación la facilita el nuevo sistema AIS.(Automatic Identification System). Sistema civil de identificación de mercantes que obliga a llevarlo a los mayores de 300 toneladas y, posiblemente, en el futuro a mas pequeños. El AIS proporciona los datos de situación, rumbo, velocidad, puertos de salida y llegada y otros datos. Cotejados con la información procedente de otras fuentes se pueden evaluar comportamientos extraños (Anomaly Behavior) en la mar. Toda la información se envía al Cuartel General Marítimo de la OTAN en Nápoles que es desde donde se dirige la operación y al Centro de Navegación de la OTAN en Northwood en Inglaterra. Si se confirma algo inusual o sospechosos puede procederse a la visita y registro del buque mediante un trozo de abordaje, generalmente helitransportado, compuesto de personal especializado en la inspección de su documentación y carga.

Si se dispone de información fiable o pruebas de cualquier actividad relacionada con el terrorismo, tráfico de armas, crimen organizado o drogas, la Agrupación Naval que lleva a cabo la operación "Active Endeavour" se apresta para acudir y desplegarse en la zona que se le señale y adoptar las medidas que fueran necesarias.

Las inspecciones de los buques mercantes se realizan con el consentimiento del país de registro. Si se descubren irregularidades, se comunican a las autoridades del próximo puerto de escala del mercante en cuestión.

Si determinados países no aceptan su adhesión a este sistema de control de los buques de su bandera lo único que se puede hacer es incluirlos en las listas de sospechosos. Desde que empezó la operación se han controlado más de 70.000 barcos y abordado más de un centenar.

En la Cumbre de Estambul, en 2004, la OTAN decidió impulsar la operación "Active Endeavour" invitando a participar en ella a los países "socios" de la Alianza incluyendo a los del "Diálogo Mediterráneo". Entre estos últimos se encuentran, como ya dijimos, Argelia y Marruecos. Estos participan desde tierra facilitando información y controlando el tráfico de mercancías y personas. Rusia y Ucrania se integraron el 2006. Por primera vez observadores de la OTAN embarcaron en buques de guerra rusos.

Aparte de la seguridad de la navegación de buques mercantes, la seguridad marítima incluye la de las instalaciones portuarias sobre todo las destinadas al movimiento de contenedores.

Conscientes de la vulnerabilidad de estos los EE UU lanzaron en el 2002 la llamada "Container Security Initiative" por la que se reforzaban las medidas de seguridad en un gran número de puertos a fin de detectar Armas de Destrucción Masiva o Explosivos Convencionales en un contenedor. Dicha iniciativa tipifica diversos métodos de detección. Desde el 2003 los puertos españoles de Algeciras, Valencia y Barcelona se han adherido a ella. De cualquier forma el muestreo que se realiza oscila entre el 2 y el 6 por ciento del número de contenedores según los puertos.

Actualmente en el Cuartel General de Norfolk de la NATO se estudia la informatización de un sistema de control integral de todo el tráfico marítimo mundial. El programa se conoce por "Maritime Situational Awareness."

Hay precedentes de ataques terroristas a buques atracados en puerto. Hace años lo fue por la ETA el destructor español "Marqués de la Ensenada" en su atracadero en el puerto de Santander y el norteamericano "Cole" en el puerto de Aden en el Yemen que ocasionó importantes daños y 17 muertos. La posibilidad del fondeo de minas por cualquier pesquero o embarcación menor en los accesos a un puerto tampoco puede descartarse.

Capacidades Y Despliegue Militar.

De acuerdo con los indicadores que figuran en el "Estado del Mundo 2007" en proporción al PIP el gasto público en defensa de los Estados del Sur es superior al de los del Norte. Marruecos gasta un 3.9%, Argelia el 2.8% y Túnez se mantiene en un módico 1.1%. De los del norte Francia invierte el 2.5%, Italia el 1.9% y España el 1^o,¹⁰. Posiblemente estas cifras oficiales sean inferiores a las reales.

Este gasto en armamento de Marruecos y Argelia es debido al recelo mutuo y en el caso de Marruecos, que es el que mantiene el Ejército de Tierra más numeroso, a su apuesta por la anexión del Sahara Occidental.

Ha llamado poderosamente la atención la anulación por "procedimiento de urgencia" en Agosto de 2006 del servicio militar obligatorio en Marruecos lo que probablemente influya en el aumento de su gastos militares. Algunos analistas lo achacan a la infiltración de islamistas radicales en las Fuerzas Armadas Marroquíes y a una probable depuración del personal de estas.

Sin entrar a analizar en detalle la capacidad militar de cada país es obvio que la de los países de la ribera norte- sobre todo si se pone en la balanza el peso de la potencia militar de Francia con su armamento nuclear- es muy superior a la de los de la ribera sur. Francia es el estado ribereño con mayor poder militar en el Mediterráneo Occidental, seguida de Italia y España.

En el Mediterráneo Occidental las bases navales principales son las históricas: La española de Cartagena, la francesa de Tolón y la italiana de La Spezia. En la orilla opuesta en Argelia cerca de Oran la de Mers-ElKebir y próxima a Tunez la de Bizerta. Ambas fueron francesas. Las dos, especialmente esta última, están infrautilizadas.

Fuera de la zona de nuestro análisis pero próxima a ella está la ya mencionada base aeronaval de Rota en el acceso occidental al Estrecho de Gibraltar donde están apostadas las unidades navales de mayor valor militar de la Armada Española.

La Base Naval de Cartagena y la aérea de Los Llanos en Albacete contribuyen a complementar el dominio del Mar de Alborán, prolongación oriental del Estrecho de Gibraltar y franquean las líneas de comunicaciones marítimas que unen este con los puertos franceses e italianos de los Golfos de León y Génova.

Desde un punto de vista naval es importante señalar que el espacio marítimo considerado es idóneo para las operaciones de submarinos. Aparte de los submarinos convencionales de Italia y España, Francia y los EE L^TU mantienen en el Mediterráneo Occidental submarinos de ataque de propulsión nuclear los americanos armados con misiles "tomahawk".

Todo el Mediterráneo Occidental está cubierto por las redes de defensa aérea de los tres países del norte. En lo que atañe a España, su red de alerta y control dispone en la zona de siete asentamientos radar (EVAs) entre ellos el de Soller.

El EVA-7 de Soller asentado en el Puig Major es la más importante instalación militar de las islas. Como todas ellos cuentan con radares de exploración aérea de unas 220 millas de alcance y de determinación de altura. Como dato indicativo diremos que la distancia de Mallorca a la costa africana más próxima es solamente de unas 130 millas. Todos estos elementos de vigilancia del espacio aéreo que, constituyen la red de alerta y control nacional, los coordina el Centro de Operaciones Aéreas de Torrejón que a su vez está enlazado con el de las naciones vecinas.

Las bases aéreas españolas donde están situados nuestros mas modernos aviones de combate Eurofighter Typhon y F-18 Hornet son las de Morón, Torrejón, Los Llanos y Zaragoza. En esta última también está basada el Ala de Transporte con aviones "Hercules". En Los Llanos lo estarán los últimos Eurofighter que se reciban de los 87 con que contaremos en el 2.010.

La defensa aérea del territorio nacional contra una hipotética amenaza del sur la dificulta, la proximidad de la costa africana, sobre todo en el Estrecho de Gibraltar y Mar de Alborán, lo que acorta el tiempo de reacción para interceptar un raid aéreo por sorpresa a baja cota.

Muy vulnerable a esta amenaza potencial es el tráfico marítimo que discurre

paralelo a la costa norteafricana. También lo es respecto a misiles lanzados desde tierra o embarcaciones armadas procedentes de la costa.

Es obvio que el potencial Naval y Aéreo de España es superior al de Marruecos. En cuanto a nuestro Ejército de Tierra con la plantilla recién aprobada de 57.733 individuos de tropa profesional es, numéricamente, inferior al marroquí, aunque no creemos que lo sea cualitativamente. Es digno de señalar que Francia intenta vender a Marruecos 18 cazabombarderos "Dessault Rafale" rival directo del "Eurofighter Typhoon".

Aunque la entidad de nuestras fuerzas armadas viene impuesta por nuestros compromisos e intereses internacionales la superioridad militar a que hemos aludido ejerce al mismo tiempo un efecto disuasorio que contribuye a la seguridad nacional ya que, como se demostró en la crisis de Perejil, España no puede confiar en el apoyo incondicional ni de la OTAN ni de la UE en caso de crisis bilateral con Marruecos. No cabe pensar que por esta causa se active ni la EUROFOR ni la EUROMARFOR. Y el de los EE UU, actualmente, podemos calificarlo de aleatorio.

En España la Nueva Ley de la Defensa Nacional de Enero de 2006 establece como requisito para llevar a cabo misiones fuera de España la consulta previa al Parlamento y el respeto a la "legalidad internacional". En teoría condiciones perfectas. En la práctica la casuística puede ser tan variada que, en determinadas ocasiones, sería difícil la participación en el exterior en tiempo oportuno, o dada la evolución de la situación inicial necesitar nuevas consultas. En cualquier caso dificulta la respuesta inmediata a una agresión y parece contradictoria con la aceptada doctrina de mantenimiento y empleo de Fuerzas de Respuesta de Intervención Rápida.

Pero no solo la capacidad militar de los estados ribereños y de la OTAN están presentes en el Mediterráneo Occidental también lo está la de los EE UU que puede hacer uso de una cadena de bases navales y aeronavales jalonadas desde España a Turquía. Entre ellas, aparte de la de Sigonella, cabe destacar la base de submarinos nucleares de ataque de la isla de Maddalena en la costa norte de Cerdeña. Su control naval del Mediterráneo se asentaba en la presencia en permanencia en sus aguas de las unidades de la 6ª Flota de la US Navy. cuyo Buque de Mando tiene su base en Gaeta (Italia).

Hoy dicha presencia ha ido disminuyendo ya que ^{eran} parte de sus unidades por Suez pasan destacadas al Indico donde refuerzan a la V Flota con Cuartel General en Bahrain en el Golfo Pérsico.

Aunque el Indico ofrece actualmente un interés mayor para los EE

es impensable que la US Navy se retire del Mediterráneo dado su intrínseco valor geopolítico y ser vía rápida de comunicación marítima hacia el Oriente Próximo donde se asienta Israel su incondicional protegido y hacia el conflictivo Golfo Pérsico a través de Suez.

Además, en la vertiente política. los EE UU han puesto en marcha "la Iniciativa para el Gran Oriente Medio" paralelo al Proceso de Barcelona de la UE en el que no juegan papel alguno y a lo que no se resignan.

Consideraciones Finales.

La extensión que hemos dado a los temas de la emigración y el terrorismo refleja la preocupación que suscitan ambas cuestiones y la prioridad que merece la adopción de medidas para hacerles frente.

Con Marruecos debemos mantener unas relaciones de buena vecindad y fomentar su desarrollo económico pero teniendo presente que con este país, a medio plazo, se está lejos de poder llegar a una amistad incondicional.

La cobertura energética de España es deficitaria. En este sentido y ante el previsible aumento del consumo, hay que promover la producción de energías alternativas a nivel nacional. Pese al incremento de las importaciones del gas argelino este no bastará para satisfacer el crecimiento de nuestras futuras necesidades si se mantiene al ritmo actual nuestro desarrollo económico y, por otra parte, una dependencia excesiva de él no es, políticamente, aceptable.

Las medidas preventivas contra el contrabando, tráfico de drogas y el terrorismo las dificultan la longitud de nuestras costas tanto peninsulares como insulares y, en estas, las numerosas calas frecuentadas por una infinidad de embarcaciones deportivas difíciles de controlar. También son muy vulnerables nuestras instalaciones portuarias. En consecuencia debería contarse con medios para protegerlas así como a buques atracados, y extremarse la vigilancia marítima. En este sentido, al Sector Naval de Baleares deberían asignarse en permanencia unidades de la Fuerza de Acción Marítima.

El riesgo de que las islas Baleares puedan convertirse en puerta de entrada de la inmigración ilegal por vía marítima procedente de Argelia aconseja también la ampliación del SIVE a ellas.

A España le interesa el progreso tanto del Proceso de Barcelona en el que hemos puesto todo nuestro empeño como en el del Dialogo Mediterráneo de la OTAN. El objetivo es ambicioso: la creación de una zona de Seguridad, Cooperación y Libre Comercio y la implantación de la Democracia en todos los Estados del Sur.

Hoy por hoy está lejos de conseguirse. Primero hay que fomentar el desarrollo social y económico de dichos estados con la consecuencia añadida de poder acompañar la emigración africana a las necesidades laborales de la UE y en segundo lugar contener la propagación del islamismo radical con el peligro de instauración de regimenes teocráticos radicales en la orilla sur y su apoyo o, al menos empatía, al ahora llamado, eufemísticamente, "terrorismo internacional".

Hay que tomar conciencia que el movimiento terrorista islámico de Al Qaeda y sus satélites ha abierto un nuevo frente en el Magred donde entre la juventud desocupada y sin porvenir se reclutan nuevos militantes que se envían a campos de entrenamiento a Afganistán y Sudan y, una vez entrenados, regresan a través de redes de inmigración.

La añoranza de "Al Andalus", tierra arrebatada al Islam, convierten a España en uno de los objetivos preferidos del integrismo islámico.

En lo que respecta el loable empeño de insistir en la democratización plena de Marruecos, Argelia y Túnez es preciso obrar con suma prudencia.

Hay que tener en cuenta que uno de los principales objetivos del islamismo radical es derrocar a cualquier Gobierno o Régimen "apostata" de cualquier país musulmán que no se ajuste a su concepción ultra ortodoxa del Islam.

Si en algún país de la ribera sur llegara a instalarse un régimen islamista radical el escenario geoestratégico de Mediterráneo Occidental cambiaría completamente. Es evidente que no sería el remanso de paz, estabilidad y seguridad que todos deseamos.

CUADRO NÚM UNO.
PAISES RIBEREÑOS DEL MEDITERRANEO OCCIDENTAL

PAISES	SUPERFICIE Km2	POBLACION millones	RPC (1) dólares	1DH (2) n° de orden
Marruecos	458.730	31.48	4.503	125
Argelia	2.381.710	32.65	7.189	108
Túnez	163.610	10.10	8.255	75
España	504.750	43.06	26.320	20
Francia	543.965	60.49	29.316	16
Italia	301.227	58.09	28.760	21

(1) Renta Per Capita a paridad de poder adquisitivo.

(2) Índice de Desarrollo Humano. Número de orden mundial en una relación de 177 países de la Publicación "Estado del Mundo".

Fig. 3



Fig. 1

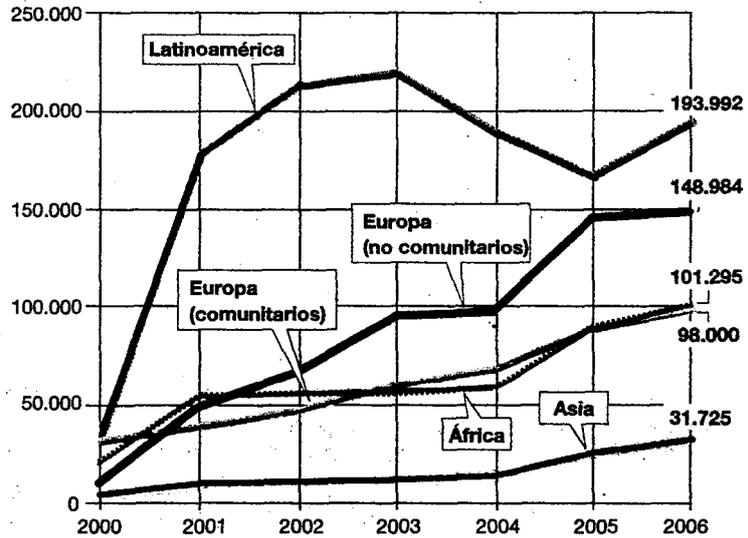
CUADRO NUM UNO.
PAISES RIBEREÑOS DEL MEDITERRANEO OCCIDENTAL.

PAISES	SUPERFIC1F Km2	POBLACION millones	RPC (1) dólares	IDH (2) n° de orden
Marruecos	458.730	31.48	4.503	125
Argelia	2.381.710	32.65	7.189	108
Túnez	163.610	10.10	8.255	75
España	504.750	43.06	26.320	20
Francia	543.965	60.49	29.316	16
Italia	301.227	58.09	28.760	21

- (1) Renta Per Cápita a paridad de poder adquisitivo
- (2) Índice de Desarrollo Humano. Número de orden mundial en una relación de 177 países de la Publicación "Estado del Mundo"

El 'boom' de la inmigración

■ Entradas anuales en España según el continente de origen



■ Nacionalidad mayoritaria por CCAA (2006)

Cataluña	188.604	Marruecos
Madrid	152.370	Ecuador
C. Valenciana	105.935	R. Unido
Andalucía	84.402	Marruecos
Murcia	53.755	Marruecos
C.-La Mancha	45.435	Rumanía
Canarias	32.846	Alemania
Aragón	29.553	Rumanía
Baleares	26.293	Alemania
C. y León	17.181	Bulgaria
Navarra	13.810	Ecuador
P. Vasco	11.088	Colombia
Extremadura	9.919	Marruecos
Galicia	8.063	Colombia
La Rioja	6.709	Rumanía
Asturias	4.465	Ecuador
Cantabria	3.577	Colombia
Melilla	3.412	Marruecos
Ceuta	2.674	Marruecos

FUENTE: Fundación BBVA.

EL MUNDO

Flavio Vegecio Renato

Lo naval en Roma

Jesús MARIÑO RODRIGUEZ

Fortuitamente llegó a mis manos un ejemplar titulado “*Compendio de técnica militar*”. Su autor es el que encabeza “*ut supra*” estas líneas y el título original de la obra : *Epitoma rei militaris*. Para ayudar a conocer a nuestro hombre conviene fijarse en las tres palabras que componen su nombre.

Flavio es el pre-nombre, es decir, el título que ostenta la persona. En la Roma del siglo IV significaba: “*vir illustris*” (ilustre varón) y quería decir que aquel que lo portaba pertenecía a la aristocracia cercana al César Emperador. También en nuestros días se conservan títulos de esta índole (excelentísimo, ilustrísimo, etc.).

Vegecio es el nombre, procedente del gentilicio de “*Vegetus*” que había alcanzado la ciudadanía romana. De aquí que “*Vegetius*” indicaba que aquel ciudadano procedía del occidente romano, es decir, de la Galia Narbonense o de la Hispania (en mayor medida de ésta última).

Por último, Renato, cuyo significado es: renacido, es el apellido y quiere decir que el tal Vegecio era cristiano, pues esta denominación –ver otros ejemplos tales como: *Redemptus* (redimido), *Renovatus* (renovado) o *Reparatus* (reparado)- representa los conceptos cristianos de la época, de renovación espiritual y conversión del acólito.

En resumen, Flavio Vegecio Renato era un aristócrata, de origen familiar hispano y cristiano que había recibido el encargo del emperador Teodosio de llevar a cabo la obra de recopilación de la tradición militar romana, con el fin de restaurar los valores del ejército de Roma, en un período de franca decadencia del Imperio acosado por los bárbaros del norte.

Cuando recibió el encargo de la **Epitoma**, Vegecio ya había iniciado, por su cuenta, una obrita sobre el reclutamiento y el adiestramiento militar de las legiones. Apoyado en tales antecedentes prosiguió su trabajo hasta lograr darle forma al Compendio.

La **Epitoma rei militaris** consta de cuatro libros, en los cuales se tratan los siguientes temas:

- Libro I. Elección de reclutas. Lugares y tipo de soldados que deben ser reclutados. Ejercicios y armas para adiestramiento.
- Libro II Costumbres de la antigua milicia para formación de la infantería.
- Libro III Técnicas necesarias para el combate terrestre.
- Libro IV. Máquinas de guerra para asedio o defensa de las ciudades.

Preceptos relativos a la guerra naval.

Resulta sorprendente que Vegetio, recopilador de las obras de distintos historiadores y preceptores de la disciplina militar romana –a las que añadió parte de su propia cosecha- y traducido a diversos idiomas a lo largo de los siglos (Maquiavelo, entre otros, lo utiliza), sea prácticamente un desconocido en el entorno militar español. Sin embargo, el elemento que llama poderosamente mi atención es el relativo al tratamiento de lo naval, descrito en el Libro IV de la Epitoma en la Roma del siglo IV; un tiempo y unas circunstancias en las cuales el mar se contemplaba de manera diferente a la concepción post-Descubrimiento, pero con parecida intensidad y dedicación.

Expuesta, de manera extractada, la situación y la personalidad de nuestro Vegetio, cumple decir al lector que todos los aparentes juicios de valor que hayan de ser volcados a lo largo de esta exposición, no deben ser considerados en sentido absoluto; otros podrán tener opinión dispar o contraria – o ambas- que anule o disperse lo que aquí trato de exponer, incluso –con cierta jactancia por mi parte- pretendo diseminar. En cualquier caso, lo que guía mi intención es el deseo profundo de obtener una réplica dialéctica, si existiese, por la misma vía (es decir, expresamente “por escrito” y “publicada”) que aquella que da luz a mis palabras. La mar y el campo, sobre todo la mar, no tienen puertas.

Nuestro Flavio, empieza su corta parte de la Epitoma dedicada al mar con unos “preceptos de la guerra naval”. El texto corresponde a la última parte de su obra y parece un tanto forzado. Ahora, en el momento que se vislumbra, con caracteres de catástrofe, el colapso del Imperio, aparece el mar. Si recordamos que se trata del siglo IV de nuestra era, tendremos que convenir lo siguiente:

- a) Roma ha sido y pretende seguir siendo un Imperio que se apoya en el poder militar de sus legiones.
- b) Roma es: la metrópolis – no la Península Apenina conocida hoy como Italia- y sus demandas comerciales (trigo, metales y piedras preciosas, telas, etc); y hay que atenderla por encima de todo.
- c) El mar, Mediterráneo, constituye la tercera parte del mundo conocido. Está rodeado, influenciado, por la tierra. Quien domina sus orillas, domina todo el mar.

En tales condiciones, Renato comienza escribiendo:

“Por encargo de tu Majestad, invencible Emperador, una vez concluidas las consideraciones relativas a la guerra en tierra firme queda por tratar, me parece a mi, la parte relativa a la guerra naval”

Puesto que los bárbaros combaten por tierra, el autor de la Epitoma concluye que el mar está pacificado. Mas no por ello lo deja arrinconado.

Intuyendo la probable interrogante que suscitará éste traer a nuestro tiempo un documento histórico tan antiguo, me siento forzado a

establecer un cierto puente comparativo –supongo que no solo útil sino justificador- entre la Roma periclitada y el mundo occidental post-Colombino.

Así, como primera premisa, conviene decir que la mar para los romanos era un medio que, al estar influido por la tierra que la encerraba, podía ser dominado mediante la posesión de sus limitadoras orillas. Para los europeos herederos de Colón, el cambio es revolucionario y provoca un giro radical en su concepción del mar; ahora resulta que, por su extensión descubierta, ocupa las tres cuartas partes del planeta y es Neptuno quien ejerce la influencia sobre la tierra firme. De este modo, los mares interiores –Báltico, Mediterráneo- conocidos, vienen a convertirse en grandes lagos, como lo son el Caspio y el Aral, pero abiertos y conectados al gran Océano Atlántico.

La Epitoma nos dice que Roma no preparaba su flota de improviso. Para obtener el alimento de Egipto y los metales preciosos de Hispania se había visto obligada a domeñar a Cartago, para tener vía franca de las mercancías que abastecían a la Metrópolis, a través de la mar. Por estas razones Augusto había creado dos Flotas permanentes: la llamada del Miseno (Tirreno) y la del Adriático, siendo sus capitales Departamentales: Campania y Ravena, respectivamente.

A cada una de las flotas estaba asignada una legión, pues el combate en la mar se hacía del mismo modo que en tierra firme, y el mando del Departamento correspondía al Prefecto de cada flota. Además de las naves liburnas -en su momento se hablará de ellas con más detenimiento-diez tribunos, uno por cada cohorte, estaban subordinados a la autoridad del prefecto.

Cada nave liburna tenía un navarca –en nuestros días equivaldría a Comandante, incluso Almirante – que además de atender al cumplimiento de las obligaciones de los marineros, se encargaba diariamente de adiestrar a los timoneles, remeros y soldados. El término latino *navarchus* –navarca- había sido tomado del griego, de manera prácticamente literal y que no reproduzco aquí por carecer de los caracteres helénicos en el teclado de nuestras máquinas.

Existía otro mando naval denominado *navicularius* –naviculario- que equivalía a lo que en nuestros días denominamos: armador, el cual, a diferencia del navarca, no tenía que hacerse a la mar pues sus competencias eran de tipo mercante. Ocasionalmente la autoridad naval –navarca- y la mercante -naviculario- podían coincidir en la misma persona.

La estrategia naval de las dos flotas, se refleja en la máxima de Vegetio “... en materia militar la rapidez suele reportar mayores ventajas que el valor”. Por ello, la flota del Tirreno se encargaba de las campañas hacia occidente (Galia, Hispania) y el sur (Africa, Cerdeña y Sicilia, Egipto) y la del Adriático apuntaba al oriente (Macedonia, Ponto, Creta y Chipre). Sin duda, pese a los inconvenientes de la navegación a remo, se llegaba antes por mar a todos aquellos puntos distantes de la metrópolis, que pretendiendo mover por tierra a las legiones. Los romanos tenían

permanentemente preparada su flota –no improvisaban- para no correr riesgos.

Hoy, transcurridos tantos siglos, todavía se utilizan en Francia los términos: Prefecto y Prefectura Marítima, aplicados al mando naval que ejerce su autoridad en Brest –para el litoral atlántico francés- y en Tolon que es la cabecera de la Prefectura del Mediterráneo, manteniéndose así la vigencia de la doctrina de Vegecio con las adaptaciones circunstanciales que corresponden a nuestro tiempo. También en España se mantuvo, hasta finales del pasado siglo, una organización similar con los tres Departamentos Marítimos –Cantábrico, Estrecho y Mediterráneo- bajo el mando de los Capitanes Generales (lo que el Prefecto francés) de Ferrol, San Fernando y Cartagena. Tales Departamentos fueron convertidos en Zonas Marítimas y posteriormente (en parte por la peculiar postura española ante las cosas de la mar) desaparecieron. La estrategia marítima de Renato es mantenida por muchos países con litoral con el propósito de defender su mar territorial y la Zona Económica Exclusiva, sin dejar por ello de sostener una estrategia naval que contemple el control del mar para operaciones de defensa de sus intereses más allá de su propio territorio.

Prosigue nuestro romano hablando sobre las naves de los liburnos, las cuales estaban mejor aparejadas que el resto y por tal razón los emperadores se decidieron por formar su flota con este tipo de barco. En adelante se hablará de liburnas para significar nave de guerra, de forma que en el siglo IV “*liburnae*” era sinónimo de “*navis*”.

Los cuatro artículos siguientes de la epitoma, se dedican a la construcción naval. Vegecio se detiene en expresar detalladamente cuál es el mejor material y encuentra los mejores árboles y se decanta por la utilización de clavos de bronce en lugar de los de hierro, ya que estos últimos se corroen y oxidan con la acción del agua y es preferible gastar más porque con los de bronce la duración es mayor al conservarse íntegros los clavos, incluso dentro del agua. El binomio actual eficacia-coste, ya es tenido en cuenta por Renato en el siglo del emperador Constantino. También indica con precisión el momento en el cual se deben talar los árboles de acuerdo con el ciclo lunar, y cuándo se deben cortar los listones para que la madera esté más seca y sea más recia, a fin de evitar las peligrosas fisuras de las tablas. Por fin habla del tamaño de las liburnas, las filas de remeros y el color de los cabos, las velas y el uniforme de los soldados y marineros. Se decide por el color véneto porque es un azul marino que evita el reconocimiento y hace que la dotación pase desapercibida, tanto de noche como de día. El número de filas de remeros llega a ser de seis (o incluso más) para grandes navíos.

Este pensamiento naval romano sería piedra angular en el paso de la marina de remo a la marina vélica, pues los cascos continuaron siendo de madera y las marinas posteriores se apoyaron en la información vegeciana para la construcción de los navíos que recorrerían y combatirían en las rutas oceánicas, hasta que la madera del casco fue substituida por el acero.

Tampoco ha de ser causa de asombro observar cómo para la construcción de los modernos navíos de propulsión mecánica y casco

metálico se tienen en cuenta similares parámetros sobre el material a emplear y el rendimiento que se pretende conseguir de los distintos tipos de buques de guerra, poniendo en un platillo de la balanza la inversión monetaria y en el otro los resultados esperados y obtenidos de la nave que se construye. Renato sigue vigente en nuestros días, *mutatis mutandi* la tecnología que tenían los romanos y la del mundo actual.

Prosigue el patricio romano dando un verdadero recital náutico mediante la detallada exposición de los fenómenos meteorológicos, cuya observación y conocimiento son fundamentales para navegar con seguridad. Advierte sobre la necesidad de reconocer los signos que previenen las tormentas, mediante la observación del cielo –precursor de la moderna meteorología- y su cariz para evitar el hundimiento de la liburna. Sin detenerse prosigue con una muy amplia y detallada descripción de los vientos, comenzando por los cardinales o principales (Norte, Sur, Este y Oeste) a los cuales aplica los nombres griegos –cuando no existe el correspondiente vocablo latino- y romanos. De esta forma podemos leer: Afeliote (Este), Noto (Sur), Céfiro (Oeste), Septentrión (Norte) y muchos más como el Euro, Abrego, Cierzo, Boreal y otros cuya evocación nos conduce hacia la poesía y la literatura de Homero y Virgilio.

Cuando no existe el nombre latino, Vegecio apunta: “*apud nos sine nomine est*” (“entre nosotros no tiene nombre”) rindiendo así tributo a la cultura griega heredada por Roma. Todo ello es un precedente del posterior “cuarteo de la rosa” que se utiliza en nuestros días y que, aún siendo más preciso –noroeste, lesudeste, nordeste, sudoeste, etc- resulta menos ensoñador y artístico.

Lo que era válido para las liburnas, continuó siéndolo para las carabelas, los galeones y, más tarde, los acorazados y portaaviones. Sin embargo, los caricistas tuvieron que ceder su lugar a los meteorólogos amparados por la información que se recibe mediante satélites, en tiempo real, de nuestros días.

Desde el artículo 38 al 42, Vegecio expone una magistral lección sobre los meses en los cuales la navegación es más segura, la forma como se deben observar los signos de tormenta, las predicciones o pronósticos del tiempo y las corrientes y mareas. Es claro el deseo del autor de la Epitoma de dar un impulso científico al arte naval de su época, mediante la observación de la luna (por su color y claridad) así como el brillo del sol en el orto y el ocaso y también la bruma, la forma de las nubes y el propio estado de la mar.

El conocimiento de las constelaciones y su recorrido celeste también fijó la atención de Vegecio para determinar la correspondiente estación anual y la posibilidad de navegar seguro.

Con lo expuesto y una detallada exposición sobre los flujos o mareas, que tanto influían en la navegación a remo (especialmente si se trataba de combatir) concluye nuestro hombre la parte exclusivamente marítima de sus “Preceptos de la guerra naval”. No hay duda de que autores del medievo y del renacimiento lo conocieron, estudiaron e incluso utilizaron los saberes que aquel fiel servidor de su Emperador dejó escritos

para la posteridad, sin habérselo imaginado. A los actuales marinos tampoco les vendría mal echar una ojeada a la Epítoma, para refrescar sus conocimientos y recordar las raíces de su profesión. Algunas de nuestras tradiciones son, en parte, heredadas de Vegecio, de una manera tan sutil que no nos hemos dado cuenta.

Prosiguiendo con el orden que el autor marca en su relato, nos encontramos con la parte que, conservando su carácter marítimo, da conclusión al compendio de la cosa bélica romana correspondiente al siglo IV de la era nuestra, cristiana u occidental, según se mire.

Para el empleo de los hombres y las armas, de forma simultánea, en cualquier ámbito, es preciso conocer tanto el sitio como el actor que desarrolla la acción. En otras palabras, se necesita saber quién interviene y dónde lo hace; lo que Renato llama: El conocimiento de los lugares y los remeros. No puedo añadir otra cosa que esto es lo mismo que hablar de la pericia y conocimientos de un comandante de buque respecto a la maniobra y arte de navegar, así como del tipo y calidad de la propulsión de la plataforma naval y su alistamiento para el combate, en todas sus actuales facetas. ¿Qué tiene de viejo Vegecio, salvo su secular edad?.

Según vamos leyendo, se puede deducir que Flavio Vegecio no era marino o, si lo era, su posición pública lo tenía constreñido de tal forma que se veía obligado a una circunscripción adecuada al entorno. Debo recordar al lector que en aquella época el mar –Mediterráneo- “era” la tercera parte de la tierra. Con todo, resulta sintomático poder releer que, aunque la batalla terrestre requiere muchas clases de armas, la contienda naval “exige no sólo más clases de armas, sino también de máquinas y artillería...”. Algo parecido –y quizás más aún- a lo que se decía en las Reales Ordenanzas de la Armada: “A las cualidades que caracterizan al digno Oficial de todas las Armas, ha de añadir el de Marina, los conocimientos de los muchos Ramos de su carrera...”. ¡Qué curioso!. Diecisiete siglos después asistimos a una puesta en solfa sobre la Estrategia Naval y la Táctica Naval, vislumbradas y proclamadas por Vegecio, cuando el mar -el conocido- constituía un elemento sometido al influjo de la tierra, muy lejos, extraordinariamente lejos de la realidad de su aplastante grandeza e influencia sobre el duro continente, que nuestros descubridores y conquistadores alumbraron a finales del siglo XV.

Como quiera que el documento trata sobre la guerra, es obligado para el autor hablar de la muerte. A tal fin deja constancia de que “entre tantos tipos de muerte el más terrible de todos es que los cuerpos queden insepultos para pasto de los peces”. Para los romanos el ahogamiento impedía que el alma abandonara el cuerpo. El cristianismo propondría la solución a tal cataclismo, preconizando desde la Biblia que “el mar devolverá a sus muertos”.

Nuestro Flavio concluye sus Preceptos navales relatando en dos últimos capítulos cómo se deben realizar ataques por sorpresa y emboscadas a la flota enemiga, así como lo que se debe hacer cuando se entabla una batalla “campal” en el mar. Como ya he apuntado en párrafos precedentes, no ha de causar asombro el empleo del adjetivo campal amordazando al que lógicamente procedería cuando se habla de un

combate en la mar. El latín poseía –y lo posee aún- el término “*navalis*” – *navale proelium* significa: batalla naval- e incluso la palabra “*maritimus-a-um*” de inconfundible y fidedigna expresión española del adjetivo al que se hace referencia: marítimo. No le demos más vueltas a la noria. La razón de llamar campal a una batalla naval procede, lisa y llanamente, de la concepción lacustre del Mediterráneo y de la enorme influencia que la tierra –las fuerzas terrestres; las legiones- tenía sobre aquel “Mar Nuestro”.

No me cuesta un solo ardite manifestar que, pese a esos “*lapsus calami*” de Vegetio, nuestro hombre se preocupó sobremanera de conocer las cuestiones del componente naval romano. Así, no le duelen prendas al decir que la formación para el combate de las liburnas no debe ser “en línea como en tierra, sino en arco” y que “En las alas se debe situar las mejores liburnas y los mejores soldados”.

Para la batalla en el mar afirma que la ventaja es de la flota que dispone del mar “abierto y profundo” para que la enemiga se vea “empujada hacia la costa”. Siglos después, con la marina vélica, tal aserto sería substituido por “tener el barlovento” para disponer de la iniciativa del ataque. También informa sobre las armas que “contribuyen en gran medida a la victoria”: los “*asser*es” (trancas), las “*falces*” (hoces) y las “*bipennes*” (hachas de doble hoja). Con estas últimas se tratará de cortar los guardines del timón del buque enemigo para dejarlo sin gobierno y, de esta forma, poder capturarlo.

El Poder Naval romano permitió la derrota de Cartago y, con la ocupación de las orillas del Mediterráneo, el dominio de Roma fue absoluto. Sin embargo, para la historia pasan desapercibidas las batallas navales (algo hay sobre la de Accio, pero se trataba de lucha entre romanos) y sólo quedan para el recuerdo los combates en tierra firme como Trebia, Zama y, más recientemente, Waterloo y Stalingrado. Pero ni Zama ni Waterloo hubieran sido posibles sin el dominio del mar de Roma e Inglaterra, respectivamente. Vegetio nos permite vislumbrar esa importancia de la estrategia y la táctica navales.

Nuestros contemporáneos pueden tener memoria de Las Navas de Tolosa, Calatañazor, San Quintín, Bailén, como grandes hechos testigos de la hegemonía española. Se olvidan, quizás ni han llegado a saberlo, de Rocroi, Annual, Alarcos. Sin embargo a casi todos les suena Lepanto, Trafalgar y también Cuba (El Caney) y Filipinas (Luzón), como puntos culminantes de la gloria y el desastre. Las pérdidas en la mar tienen una repercusión duradera; la tierra todo lo tapa. Los pueblos de condición marítima – Grecia, Roma, España, Inglaterra, EEUU, Japón, etc- necesitan poseer un Poder Naval adecuado, para mantener su influencia en el mundo. Las islas y las penínsulas (término que significa casi isla) por descontado, ya que su vida –el comercio, las relaciones humanas, la cultura- depende fundamentalmente del libre uso del mar y para asegurarlo han de disponer de una Fuerza Naval eficaz.

Llegados a este trance, debo manifestar concluso el ejercicio de pensar sobre el Epitoma de Vegetio, en su aspecto puramente naval. No

escribió más sobre el asunto nuestro egregio antepasado. Mas no por ello debe el lector suponer que tal legado haya caído en saco roto.

Sin hacer concreta mención al autor y su obra, Europa se ha nutrido a lo largo de los siglos del trabajo de Vegecio, ordenando y disponiendo que se tradujese al prócer romano a las diversas lenguas del Continente para provecho de líderes, gobernantes y pensadores –vuelvo a recordar a Maquiavelo, ya citado- que buscaron una solución política y estratégica a las cuestiones circunstanciales de la era en la cual les tocaba vivir. A mi modo de ver, nada de esto habría ocurrido si Flavio Vegecio Renato no hubiese tocado la raíz de las cosas militares y, particularmente, las que atañen a la marina de su tiempo. El mar y su dominio constituyen un básico pilar del Imperio Romano. Cartago sucumbe ante Roma porque ésta domina la mar y los Barca caen definitivamente, dejando en manos del César las dos orillas, norte y sur, del Mediterráneo. Con las riberas ocupadas por las legiones, nada se opone al libre tráfico marítimo entre los puertos romanos; hasta aquí llega la impronta del yelmo de Escipión.

En los treinta y tres capítulos, mejor llamarlos artículos, que Renato dedica a los “Preceptos de la guerra naval” están perfectamente plasmados cuatro conceptos básicos de lo que, en nuestros días, denominamos Poder Naval (Sea Power) cuya representación física es la Armada –en España- o las Marinas de Guerra, según los países a los que se haga mención. Aquellos conceptos a los cuales hago referencia previamente son: orgánica, táctica, estrategia y logística.

Estos Principios, preexistentes a la publicación del compendio vegeciano y mantenidos a través de los tiempos –de ahí la consideración de: principios- constituyen la sólida base, la esencia, del Poder Naval representado de modo tangible por la Fuerza Naval de las naciones en las cuales el mar se constituye en elemento imprescindible para sobrevivir y trascender ante el mundo. Ello es así, porque:

- La Orgánica Naval viene a ser el esqueleto en el que se apoya el Poder Naval, mediante el establecimiento de la doctrina, las normas, los reglamentos en los cuales se fundamenta la jerarquía y las relaciones de mando, subordinación, conexiones funcionales, técnicas y administrativas; todo lo cual permite el funcionamiento adecuado de la institución Naval. Sin organización orientada hacia la mar, no pueden existir las marinas de guerra. Sin una marina de guerra, huelga hablar de Poder Naval.
- La Táctica Naval es la musculatura de la Fuerza Naval, porque proporciona el vigor y la energía para aplicarlos en el combate, mediante las armas y los movimientos de las plataformas marítimas presentes en el escenario de la acción. De su correcta aplicación, a través de la selección de un dispositivo o formación adecuada y el coraje de las dotaciones de las unidades navales depende el éxito de la batalla naval.
- La Estrategia Naval, siguiendo el símil biológico que he escogido, se corresponde con el cerebro del Poder Naval que

conjugando la voluntad-impulso de hacer- y la inteligencia-conocimiento de todo lo que sucede, próximo o lejano- orienta las energías marítimas nacionales para ganar la guerra, no sólo en lo que atañe a la libertad e independencia del país sino también a los intereses generales de la nación. Se trata de mantener una presencia naval desde el litoral nacional hasta más allá de la alta mar, donde nuestro pabellón esté presente.

En el mundo actual, gracias a los fenomenales avances tecnológicos –velocidades de las plataformas, alcances y precisión de las armas así como su capacidad letal y las distancias de detección de los diferentes sensores- se ha producido una aproximación notable de la táctica hacia la estrategia. No es muy aventurado vislumbrar, en un futuro no lejano, la fusión de ambos conceptos en uno solo.

- La Logística Naval consiste en las vísceras de la Potencia Naval porque proporciona el sostenimiento de la Fuerza, mediante la aplicación de las provisiones de elementos materiales y humanos, así como el mantenimiento y entretenimiento de los equipos de las unidades de combate, en el momento y lugar oportunos y adecuados. Las bases fijas en tierra –arsenales, puertos, talleres, almacenes, pañoles, cuarteles, etc.- y las móviles en la mar –buques de aprovisionamiento, transportes, hospitales, etc.- constituyen la estructura logística naval.

La mutilación, total o parcial, de cualquiera de estos Principios supone el inicio de una derrota conducente al óbito del Poder Naval de una nación. Sin una organización adecuada; sin una capacidad suficiente de combate; sin una voluntad de defensa de los propios intereses en el mundo; sin los recursos precisos para mantener la Fuerza Naval, huelga hablar de dominio del mar, control del mar e incluso del ejercicio del derecho del mar.

Desde los capítulos de su multiseccional Epitoma, Flavio Vegecio Renato continúa recordándonos la inmensa importancia que la mar tiene para las naciones de condición marítima, y la necesidad imperiosa que tales países han de sentir para poseer un Poder Naval que les permita desarrollarse y progresar a lo largo de la historia

LA PEREGRINACIÓN DE UN PUBLICISTA NAVAL

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN

Cuando era alférez de navío tuve la osadía de pretender escribir un libro, ¡Santa Inocencia!. Mi inquietud, propia del empleo y la edad, no me permitía ver el terreno en que me metía. Lo que sigue a continuación merece el título de una obra del almirante Alfred Browne Cunningham: “A Sailor’s Odyssey”, naturalmente salvando las distancias con este insigne marino con el que tan solo me atrevo a comparar el título de la obra con el de este modesto artículo en el que narro mi odisea particular desde mi juventud como oficial de la Armada. Después de leer estas líneas creo que todos los que tengan la paciencia de seguirlas estarán de acuerdo en que al menos tenacidad no me ha faltado, sin duda acompañada de grandes dosis de temeridad, pero me han permitido ya de capitán de navío en la reserva y a punto de alcanzar el retiro, ver publicado el libro que empecé a escribir entonces y que verdaderamente es el resultado de toda una vida dedicada a pensar como la mar, aliada de la historia, influyó en el diseño, en la razón de ser, de uno de los tipos de buques más hermosos y efectivos que la surcaron.

En aquellos tiempos estaban de moda los libros de acorazados y de portaaviones pues no había pasado mucho tiempo desde el final de la Segunda Guerra Mundial y el segundo había desbancado al primero en el papel de “capital ship”. Los libros referentes a acorazados y portaaviones eran muy abundantes, en vista de lo cual tenía que buscar algo más original, por eso me centré en el crucero, tipo de buque más modesto, pensando que casi nadie había escrito sobre cruceros. En mi lógica de entonces me pareció lo más propio escribir un libro titulado HISTORIA DEL CRUCERO y mi audacia como escritor principiante me llevó a acometer la tamaña empresa prácticamente sin ningún conocimiento sobre el tema, pensando en que me iría documentando a medida que escribiera. No se me ocurrió que el proceso debería haber sido el contrario, es decir, escribir sobre algo que se domina, pero me di cuenta de esto cuando ya llevaba bastante avanzado el trabajo. Sin embargo, como el tema era entretenido y me gustaba, me fui comprando libros que trataban sobre cruceros, leí mucho sobre las dos Guerras Mundiales, y así me fui enterando poco a poco de que había barcos que se dedicaban a hacer “misiones de seguridad”, que complementaban las que llevaban a cabo los grandes buques de combate. Descubrí que las misiones de seguridad venían de antaño, de la época del remo y de la vela, que lo que hacían los cruceros, lo habían hecho antes las galeotas, las fragatas y las corbetas. De este modo, me fui familiarizando con los antecedentes.

Más tarde caí en la cuenta de que puesto que los cruceros tenían posibilidades de enfrentarse con sus homónimos enemigos, debían contar con armamento para suplir tal eventualidad, y además, al estar integrados en las flotas, también tenían que tener su misión en el combate. Esto daba

mucho más juego a mi empresa pues me permitía investigar y describir batallas navales, que era lo que en el fondo me atraía.

Poco a poco fui conociendo a los cruceros protegidos, a los cruceros con cintura y a los cruceros acorazados, estos últimos clasificados en tres clases en función del tonelaje y dentro de cada clase existía otra clasificación en función de la protección.

Por fin llegué al crucero de combate, y al abordar este punto fue como si “se me cayera la venda de los ojos”, pues descubrí un mundo nuevo al caer en la cuenta de que estos desempeñaban papeles de principales protagonistas de las batallas. Por lo tanto, lo que yo había tomado como un buque insignificante en el que nadie había intentado profundizar resultó tomar una deriva para mí insospechada que lo transformaba en el auténtico protagonista de muchas gestas.

En definitiva, iba aprendiendo muchas cosas a medida que iba escribiendo, pero el extraño y probablemente ilógico proceso en el que me había embarcado, a la larga fue dando sus frutos, pues de él se derivaron una serie de consecuencias paralelas tales como familiarizarme con la guerra naval, aficionarme a escribir y aprender a hacerlo a máquina, aunque con las lógicas limitaciones.

Ni corto ni perezoso, en cuanto tuve lista mi HISTORIA DEL CRUCERO la envié a la Editorial Naval. Algo después me piden una copia con el fin de agilizar el análisis, lo que no fue un inconveniente pues había tenido la precaución de hacer original y dos copias, ya que en aquellos años no había ordenador ni existían las fotocopiadoras. Unos meses más tarde me devolvieron el libro con un informe de la Escuela de Guerra Naval en el que me señalaban una serie de correcciones que mejorarían notablemente la obra. El Director de la Escuela de Guerra consideró muy conveniente que se me animase a efectuarlas, con el fin de fomentar las escasas vocaciones de publicistas navales.

Transcurridos unos meses, una vez efectuadas las correcciones vuelvo a enviar el libro, que otros meses después me es devuelto con un informe de la propia Escuela de Guerra que dice: “Sin dejar de reconocer el trabajo efectuado por el autor y su indudable vocación, que conviene alentar y facilitar, dada la conveniencia de que la Editorial Naval publique libros y trabajos referentes a la Marina, en todas sus manifestaciones, y además por la real escasez de obras consagradas en nuestro país a estos temas, no haya más remedio que declarar que, analizada detenidamente la obra de referencia, ofrece a juicio de los informantes las siguientes imperfecciones:.”

Las imperfecciones eran muchas, y probablemente fueron bastante benevolentes conmigo, no obstante se me animaba a que las hiciese, y como soy tenaz me dispuse a llevarlas a cabo, aunque para ello casi tuve que dar la vuelta al libro o tal vez sea más preciso si digo que llegué a la conclusión de que debía escribirlo de nuevo. Comienzo así cambiando el título de HISTORIA DEL CRUCERO por el del EL CRUCERO, BUQUE DE GUERRA, pues ahora me centro más en los combates navales que marcan el signo de su evolución. Al año siguiente vuelvo a mandar mi libro después de corregir todo lo que se me había dicho.

Unos meses después me contestan que debido a la precaria situación por la que atraviesa la Editorial Naval, la Sección de Inteligencia del Estado Mayor de la Armada ha decidido que el trabajo quede pendiente de publicar hasta que mejore el fondo de la misma y se pueda financiar la edición.

Dadas las circunstancias me dispongo a esperar y después de un tiempo más que prudencial, al menos dos años, tengo una conversación con el Director de Editorial Naval, que me dice que ya ha mejorado la situación económica y que escriba una carta interesándome sobre la situación del libro. Así lo hago, y telefónicamente me piden otro ejemplar para acelerar los trámites de nuevo. ¡Inocente de mí que envió el único que me quedaba!. Seguían sin existir las fotocopadoras. Pasaron los años y no tuve noticias del libro. Varias veces intento hablar con el Director de la Editorial Naval al que llamo con discreta prudencia, pero me da largas o no me contesta. Le pongo un escrito y tampoco obtengo contestación.

Empiezo a sospechar que pasa algo raro, en vista de lo cual escribo una carta a un antiguo comandante mío que entonces estaba de Ayudante Mayor del Cuartel General para que indague la realidad de lo que está pasando. Así lo hace y después de sus gestiones le comunican en la Editorial Naval que el libro en cuestión no aparece por ninguna parte.

Ante tal contratiempo, escribo al Director de la Editorial Naval solicitando de manera más formal, es decir, en forma de instancia, que me sean devueltos los ejemplares de mi libro. Como no se me contesta, transcurrido un tiempo reitero la instancia. Ante la insistencia me llama por teléfono a mi destino diciéndome que le mande el original, que me lo publicaría de inmediato ya que están en buena situación económica. Le digo que el original me lo pidió él, así como fotografías y gráficos originales. Me pregunta si tengo un borrador y le digo que tengo algunas anotaciones y las versiones anteriores del libro pero me llevaría tiempo reconstruirlo y además me supondría gastos porque tendría que contar con un mecanógrafo, pues mis habilidades con la máquina son muy limitadas. Me dice que no me preocupe que la Editorial Naval se hará cargo de los gastos, pero con los precedentes le digo que no me lanzo a la reconstrucción hasta que me lo ponga por escrito, pues no me quiero llevar más sorpresas.

Me ponen por escrito lo que se refiere a los gastos, aunque no el compromiso de la publicación, pero como no me gusta dejar los proyectos a medias y además, en el intervalo desde que mandé el libro por última vez había adquirido muchos más conocimientos sobre cruceros, volví a escribir el libro y creo que mejorándolo bastante. Su nuevo título era "CRUCEROS EN ACCIÓN", pues ahora hablaba del crucero de una manera mucho más dinámica, fundamentándolo en los combates navales en los que había participado de manera más destacada. Cuando lo terminé lo envié de nuevo y esta vez tuve la precaución de hacer más copias. Seguían sin existir las fotocopias, al menos que yo supiera.

Como transcurre el tiempo y no tengo la más mínima noticia del libro, vuelvo a escribir al Director, haciendo hincapié en que la única razón que

me llevó a hacer el esfuerzo de escribir el libro de nuevo fue que me aseguraron su publicación.

Me contestan que el Director someterá al Estado Mayor de la Armada la conveniencia de editar mi libro y éste dará la prioridad que estime oportuna, ya que existen otros libros, declarados de utilidad para la Armada, pendientes de publicar. Y como colofón me añaden que, como ya se, ¡no se porque lo tendría que saber! la Editorial Naval no había publicado ningún libro desde hace varios años. Al final me añaden que parece indiscutible que yo estoy en mejores condiciones porque en la propuesta que la Editorial Naval haga al Estado Mayor de la Armada se hará constar que mi libro no ha sido publicado en su día atendiendo a razones económicas, que ahora no son las mismas.

Pasa el tiempo y al no tener noticias, y una vez enterado de que la asignación de prioridades para la publicación de libros corresponde al Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, le escribo una carta contándole mi largo periplo con el fin de conseguir un punto de apoyo, pues ya son nueve años de proceso dilatado por causas ajenas a mi voluntad.

El almirante me contesta con una carta muy cariñosa felicitándome por el libro y alegrándose por el interés que para él tiene el promover la investigación de jóvenes oficiales. Sin embargo, me manifiesta que la Editorial Naval está empeñada y el Instituto no cuenta de momento con medios para la edición y me aconseja que me dirija a la Editorial San Martín y me brinda su apoyo a través de las relaciones que existen entre la Editorial Naval y la referida editorial.

Acepto de muy buena gana el ofrecimiento que me hace el almirante, que incluye la copia de una carta que ha enviado a la Editorial San Martín en la que se refiere al interés de mi libro y la recomendación de que me dirigiese a ellos, dadas las circunstancias por las que está pasando nuestra editorial.

Siguiendo los consejos del almirante, a finales de 1980 entregué el libro en la citada Editorial, con la esperanza de que esta vez las cosas tomasen otro rumbo, pero me equivocaba. En febrero del año siguiente, me dirijo por carta al Director para indagar alguna noticia, que no me llega, y a finales de mayo de 1982, dado el tiempo transcurrido sin noticias, vuelvo a solicitar información sobre el esperado análisis del libro, pero tampoco en esta ocasión tengo noticias, lo que me sentó muy mal pues aunque solo fuese por la carta de presentación del almirante y las dos enviadas por mi creo que al menos merecía una contestación por parte del Director de la Editorial. Todos estos contratiempos me llevaban a pensar que el libro debía ser muy malo, pero como yo estaba poniendo toda la carne en el asador no me di por vencido. Así que tras un trato tan descortés interesé la devolución del libro, que volvió a mi poder.

El prematuro fallecimiento de mi mujer, en julio de 1982, me apartó de toda actividad que no fuese la dedicación a mis hijos y el desempeño de mi destino, por eso el libro quedó aparcado hasta 1985. En este intervalo estuve reflexionando sobre el tratamiento que había que darle para que me lo publicasen, llegando a la conclusión de que había que hacerlo más

ameno, procurando evitar los detalles técnicos en exceso, reduciendo la extensión de la evolución histórica y ampliando la parte dedicada a combates navales, procurando amenizarlos con datos biográficos de los almirantes participantes, analizando más que describiendo el desarrollo de los combates y dedicando una extensión mucho mayor a la parte referente a los Cruceros de Combate, de los cuales había muy poca bibliografía. Por eso le cambié el título de nuevo por el de CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN, mucho más preciso y apropiado.

Me sentí muy satisfecho con este planteamiento, pues, al fin y al cabo, yo soy Oficial de Marina y no tengo el más mínimo interés en asumir el papel de historiador, lo cual no quiere decir que el contenido tenga que carecer de rigor histórico, pero prefiero orientarlo hacia el fomento del conocimiento del mar y de la Armada. Nuevamente me volví a ilusionar con la nueva redacción, incluso llegué a publicar dos capítulos en la Revista de Historia Naval, que salieron a la luz, el primero titulado DE LA PRIMITIVA FRAGATA AL CRUCERO DE COMBATE, y el segundo LOS CRUCEROS POST JUTLANDIA. Era lo primero de mi libro que veía publicado desde que empecé a escribirlo de alférez de navío. No era mucho, pero para mí era muy importante. Por entonces ya era un veterano capitán de corbeta.

En el Museo Naval conseguí muchas fotografías de Cruceros de Combate y después, durante mi mando del “Contraalmirante Casado”, dediqué bastantes ratos libres en la soledad del Arsenal de La Carraca a la mejora de mi libro. Por eso cuando terminé el mando volví a presentar el libro a la Editorial Naval, esperando que esta vez, con la gran transformación efectuada en su estructura y contenido, las cosas fuesen de otro color. Esto ocurría por septiembre de 1988.

Me informan de la existencia de una Junta que se reúne de tarde en tarde y la preside el Almirante de Personal para decidir, entre otras cosas, el orden de prioridad para la publicación de los libros presentados. Espero con ansiedad la próxima Junta y me informan que todos los libros seleccionados son los declarados “de utilidad para la Marina”. Ahí veo una puerta cerrada porque me cuesta mucho trabajo creer que un libro sobre Cruceros de Combate pueda ser declarado de utilidad para la Marina, cuando la Marina Española nunca contó con unidades de este tipo, pero el ya tristemente fallecido y querido capitán de navío D. Enrique Manera Bassa, que se había leído mi libro me anima mucho a solicitar la “declaración de utilidad”, entre otras cosas porque piensa que lo van a enviar a su Sección para que informe y tiene intención de hacerlo favorablemente pues un oficial de la Armada ha de poseer conocimientos fundamentados de todo lo que tiene o ha tenido peso específico en el combate naval.

En vista de lo cual me animo a iniciar el expediente, pero las cosas no son como parecen, y lo mandan a otra Sección que no tiene nada que ver con la prevista. El informe de esta Sección es desfavorable a mis pretensiones fundamentalmente por el contenido, pero además el informe va acompañado de una serie de “lindezas” relacionadas con mis audaces

pretensiones que hubieran echado para atrás al más pintado. Sin embargo, tengo unas espaldas anchas y soporto el palo estoicamente.

Estando en estos trances, un día apareció por mi Sección el entonces capitán de navío D. Rafael de Morales Romero, por el que tengo un gran afecto desde mis primeros tiempos de oficial cuando me destacaron a mandar una sección de marinería en su compañía en el desfile de la Victoria en Madrid. Le conté mis avatares y le sentó muy mal el informe que me habían dedicado, que se tomó como cosa personal, pues me consta que me aprecia bastante. Se llevó una fotocopia del libro ¡ya habían aparecido las fotocopadoras!, y me hizo algunas sugerencias, que tuve en mucha consideración y me ayudaron bastante a mejorarlo. Además, aceptó encantado mi solicitud de escribir el prólogo cuando se fuese a publicar el libro, aunque, como se verá, le hice esperar todavía unos años.

Por el año 1990, intenté directamente que fuese publicado por la Sección de Publicaciones del Ministerio de Defensa, pero tampoco tuve éxito. Al parecer los Cruceros de Combate no tenían mucho interés.

Por fin en el año 2000, diez años más tarde, el Almirante Director del Instituto de Historia Naval, D. José Ignacio González-Aller Hierro, decidió, previa aprobación por la Junta de Gobierno, publicar mi libro como Cuaderno Monográfico. Me puse contentísimo porque ya veía una salida, pero la publicación se fue retrasando, pues había una cola de libros pendientes en la imprenta, pero todo llega, y a finales del 2006 pude ver publicado mi trabajo.

Desde aquí quiero agradecer a tantos buenos amigos y compañeros, cuya lista sería interminable, el interés que se tomaron en ayudarme a conseguir mi objetivo, que vi coronado por el éxito de lograr su publicación después de tantos años. En cuanto al contenido yo solo puedo decir que lo hice lo mejor que pude y que sean los lectores los que lo juzguen.

Puede parecer a la vista de toda esta larga secuencia de hechos que ha sido un esfuerzo desproporcionado para conseguir un trabajo de tan escasas dimensiones, sin embargo yo no lo considero así. Y lo razono porque, como dije al principio del artículo, este proceso me ha proporcionado una serie de frutos paralelos a los que me voy a referir a continuación.

En primer lugar diré que la decisión de escribir el libro me ha obligado a profundizar en la investigación de la Historia Naval desde la perspectiva de un oficial de marina, a analizar con detalle combates navales, lo que me ha permitido estudiar en que condiciones tomaron decisiones almirantes que tuvieron en sus manos los destinos de la humanidad. Y eso siempre es instructivo, aunque uno no vaya a tener jamás responsabilidades de ese calibre, pero no cabe duda que las decisiones en momentos difíciles de personas de reconocida categoría siempre enseñan.

En segundo lugar, este trabajo continuado a lo largo de los años me ha despertado la afición a compartir mis conocimientos, y así, con mejor o peor redacción, me ha permitido plasmar mis ideas en una serie de publicaciones de carácter naval y profesional e histórico como la Revista

General de Marina, la Revista de Historia Naval, y otras revistas de la Armada de carácter más específico como por ejemplo, el ya inexistente Boletín de la Escuela de Armas Submarinas “Bustamente”.

Asimismo, esa inclinación a escribir que debo a los cruceros, me ha permitido publicar un libro en la Colección Bazán titulado “La Marina Española contra la piratería berberisca”, lo que agradezco mucho a la Empresa Navantia, que lo acogió con gran interés desde el momento en que lo presenté, poniendo de manifiesto, como ya lo ha venido haciendo en otras ocasiones, una acusada sensibilidad hacia los temas histórico navales y a las importantes consecuencias que de ellos se pueden derivar. Tras el largo proceso sufrido por el libro de cruceros, para mi constituyó una agradable sorpresa el ver publicado este segundo libro sin problemas. Ciertamente es que este libro sobre la piratería berberisca lo preparé siendo ya capitán de navío en situación de reserva, lo que significa que lo había escrito con la experiencia de todos los años que dediqué a mi libro de cruceros, por lo que no es comparable una historia con otra.

Esta larga peregrinación, como título a este artículo, me ha dado mucho que pensar. A pesar de ver ahora mi libro publicado, reconozco que ha habido varias ocasiones en que estuve a punto de “tirar la toalla”, cosa que no hice porque soy bastante tozudo y porque hubo personas que siempre me animaron a seguir. Por eso ahora, al verlo publicado siento una gran satisfacción. Todo ello me ha llevado a recapacitar sobre las frustraciones que nos podemos llevar cuando se ve que un trabajo al que se ha dedicado tanto esfuerzo puede acabar si no, “arrojado por la borda”, al menos, “sin hacerse a la mar”. Por eso, ahora que por probablemente inmerecidas circunstancias he pasado a formar parte de un foro que trata sobre el Pensamiento Naval, en el que se analizan una serie de trabajos que tienen por objeto ser publicados en unos Cuadernos que periódicamente acompañan a la Revista General de Marina, soy absolutamente cuidadoso en el sentido de no vetar, en la medida de mis limitadas posibilidades, nada que pueda ser aprovechable. Casi nunca llega nada de lo que se pueda decir que merece una enmienda a la totalidad, la mayoría de los artículos tienen un elevado porcentaje aprovechable y hay que sacarles todo el partido posible. A veces con un ligero recorte, otras con un cambio de matiz o de orientación, naturalmente siempre indicados para que sea el propio autor el que los lleve a cabo si le parece oportuno, se pueden aprovechar colaboraciones muy valiosas cuyo único inconveniente suele ser, en principio, el grado de énfasis que se pone en determinados aspectos.

Al margen de lo anterior, quiero decir que acabo de tener una gran satisfacción al recibir la última Revista General de Marina, en la que viene una reseña sobre mi libro CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN, llevada a cabo sin lugar a dudas por alguien que me quiere y que conoce el continuado esfuerzo de tantos años para que el libro viese la luz, que pone de manifiesto cuando menos el cariño y dedicación que a su confección, y posterior publicación he dedicado. Gracias de todo corazón querido amigo.

Quisiera resumir este ya largo artículo en una breve frase:

“La inquietud, la constancia y el saber pedir consejo dan frutos que benefician a los que componemos las Fuerzas Armadas. A veces, hay que esforzarse por vencer barreras, unas veces impuestas por las circunstancias y otras por las personas que, aún con la seguridad de que actúan con la mejor intención, no valoran el esfuerzo que puede haber detrás de un trabajo, que solamente el que lo lleva a cabo conoce.”

PROCESO DE PROCESOS

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ

Introducción.

Dentro de un concepto de seguridad propia y de defensa de los intereses nacionales podemos considerar que la Armada tiene misiones permanentes y misiones asignadas con carácter circunstancial. Las primeras tienden a satisfacer todas las necesidades de seguridad y defensa que puedan ser previsibles en un mundo cambiante, es decir, abarcan todas las misiones que la Armada cabe esperar tenga que cumplir alguna vez. Las misiones asignadas podrían definirse como las misiones que la Armada debe de cumplir para hacer frente a situaciones de riesgo, concretas y actuales y, por tanto, limitadas en el tiempo. Parece claro que la generalidad de las misiones permanentes debe de abarcar el siempre limitado contenido de las misiones asignadas.

Para poder hacer frente a unas u otras misiones (flexibilidad y permanencia al mismo tiempo) la Armada se ve obligada a someterse a un continuo proceso de evolución para adaptarse a los requerimientos de ese mundo cambiante con los recursos puestos a su disposición que, al final, se convierten en la piedra angular del sistema. A este ejercicio de flexibilidad no solo se ve sometida la Armada si no también las Marinas de las mas importantes naciones aliadas. Estas Marinas adoptarán la forma y tendrán la envergadura necesarias para dar la respuesta esperada por la sociedad en su conjunto y por los gobiernos respectivos. En cualquier caso se buscarán o se tratará de conseguir, dentro de lo posible, la eficacia y la eficiencia en el cumplimiento de la misión. Recordemos que, aproximadamente, eficacia sería el cumplimiento de la misión a cualquier coste mientras que eficiencia sería hacerlo al coste mínimo. Cuando los recursos disponibles están por debajo del nivel mínimo necesario la misión no se podrá cumplir o solo podremos hacerlo en parte. De aquí la importancia de anticiparnos en lo posible a la situación, de prever con el mayor detalle todas las circunstancias a las que deberemos o podremos enfrentarnos.

En este trabajo no encontrará el lector un lamento de lo que pudo ser y no fue. Ni siquiera un juicio sobre lo que hicieron en el pasado, aunque sea muy próximo, los que tuvieron la posibilidad de influir en el camino que la Armada habría de seguir para alcanzar la excelencia en el cumplimiento de sus misiones. Respetamos profundamente las decisiones de todas las personas que nos han precedido porque estamos convencidos que dejaron lo mejor de si mismas en el proceso de decidir. Este trabajo es solo un intento de aproximación a las inquietudes orgánicas de la Armada en el momento actual para contribuir, en la medida de lo posible, a la implantación de las nuevas formas de gestión ya adoptadas.

Consideraciones orgánicas.

La Organización, entendida aquí como la forma, la estructura que adopta una empresa para lograr el mejor cumplimiento de sus objetivos, unida a los consiguientes procedimientos de trabajo, es la respuesta de un sistema para lograr la eficiencia deseada. Todas las empresas, cuyo objetivo último es la obtención de un rendimiento económico, sacrifican grandes cantidades de recursos, y muchas veces de personal, para dotarse en cada momento de la organización y la estructura mas adecuada.

La Armada, que no es una empresa diseñada para obtener rendimiento económico alguno si no para gastar recursos, eso si, con la mayor eficiencia posible, se encuentra en la actualidad sometida a un proceso de profundo cambio para, sin abandonar completamente la antigua organización, adoptar los nuevos procedimientos de gestión que una situación compleja y cambiante aconseja. La ya antigua doctrina se basó en su día en los trabajos de la Comisión de Estudios y Planes (COMESPLAN) que redactó, con visión ejemplar, el documento SISTEMA-1 en el que se definían los Principios, las Tareas y la Estructura de la Organización con la que entonces se dotó la Armada. La estructura organizativa se basaba en la definición y evaluación de los distintos destinos (entendidos éstos como puestos de trabajo) enmarcados en un determinado orden jerárquico. Dentro de este orden, en el que prima la verticalidad, las decisiones tienden a tomarse al más alto nivel mientras los responsables intermedios tienden a no tomar una decisión sin consultar previamente a su jefe con lo cual éste se puede ver, en muchas ocasiones, saturado por la necesidad de tomar decisiones que deberían de tomarse a un nivel inferior. La organización se concibe como una suma de departamentos independientes que funcionan de forma autónoma. El organigrama es el fiel reflejo de esta forma de organización que, habiendo sido buena en su época, no se adapta bien hoy a las necesidades de una empresa moderna y competitiva. Para entenderlo mejor cabría recordar las voluminosas órdenes de ejercicios que, en otra época, se redactaban con todo detalle para determinar el desarrollo de los acaecimientos diarios sin dejar apenas margen para la improvisación o para la iniciativa de mandos intermedios. Establecer a todos los niveles todo lo que se tiene que hacer para alcanzar determinados objetivos fue siempre una tentación en la que se caía quizá con demasiada frecuencia porque la funcionalidad vertical y jerarquizada de la organización lo propiciaba. Esta situación, de dirección y ejecución fuertemente centralizadas, cuando se hace rutinaria, permite que muchos miembros de la organización, o una gran parte, se sienten ajenos a los resultados de su propia gestión con lo cual el sistema se hace rígido e ineficiente.

Hoy este enfoque, esta forma de gestión, se considera necesariamente superado por las modernas teorías orgánicas que establecen que la nueva Organización debe de surgir de la toma en consideración de la Estructura, Procesos de Trabajo, Personas, Entorno y Tecnología. Según Norton y Kaplan, padres de las mas recientes teorías orgánicas, lo primero que tiene que hacer una empresa cuando quiere mejorar sus resultados es estudiar e identificar cuál es su posición dentro del mercado y de la sociedad en la que se desenvuelve. ¿Quiénes somos? Surge así **la misión** como una

declaración en la que se describe el propósito o razón de ser de la organización. Para la Armada este dato fundamental está suficientemente claro. La misión de la Armada esta escrita en muchos documentos oficiales y está también en la mente y en la conciencia de los profesionales. Después es necesario, según los mencionados autores, establecer y definir **la visión** entendida esta como lo que la organización pretende alcanzar a largo plazo. Responde a la pregunta ¿a dónde pretendemos llegar? Esta pregunta también la tenemos resuelta en la Armada mediante la promulgación de las Líneas Generales que contienen la definición de objetivos prevista en el proceso fundamental de trabajo PF-1¹. A continuación se definen **los valores** como la base sobre la que debe de asentarse la cultura de la organización. Los valores y principio se reconocen como el soporte de la misión y de la visión y son la clave de una dirección eficaz. Su definición y su cumplimiento son absolutamente necesarios para alcanzar el éxito en el cumplimiento de la misión. Creemos que en la Armada, y en los ejércitos en general, estos valores podrían ser: la eficacia militar, el éxito en el cumplimiento de la misión, la moral de la tropa y, en general, todas las virtudes militares que se enseñan en nuestras escuelas y academias: disciplina, abnegación, amor al servicio, espíritu de sacrificio, don de mando y en general, todas las virtudes que conforman el “espíritu militar”.

Llegados a este punto parece necesario dotarse de una estructura, de una organización que permita cumplir con la misión y la visión previamente establecidas. La gestión por procesos, que incluye la medición de determinados controles, ha demostrado ser la herramienta más eficaz y necesaria para mejorar la gestión en todo tipo de organizaciones. La gestión por procesos es hoy uno de los objetivos que casi todas las empresas que quieren mejorar resultados, o salir de la mediocridad, desean alcanzar. Así que el lazo sería: **misión-visión-valores-organización-gestión por procesos** con la realimentación negativa necesaria para garantizar la estabilidad del sistema. Pero, en primer lugar, ¿qué es un proceso?

Para aquellos que no están muy impuestos en el tema cabría recordar que un proceso es cualquier actividad de trabajo, o grupo de actividades, relacionadas entre si, de una o varias personas, que utilizando determinados recursos de entrada (medios disponibles, materiales y financieros, información, especificaciones, productos o servicios proporcionados por otros) crean un valor añadido que permite obtener como salida el resultado buscado, el objetivo a alcanzar. Para que una actividad permita obtener un resultado determinado es necesario controlar el proceso del que forma parte y, para ello, es necesario establecer previamente y con el mayor detalle posible los indicadores sobre los que se va a ejercer la labor de control.

Los procesos, a su vez, deben de estar relacionados entre si para alcanzar el fin perseguido. Existe un **propietario** del proceso ante el que el **responsable o responsables** del proceso deben de responder. Parece que en la Armada el propietario de todos los procesos es el AJEMA o la

¹ Directiva del AJEMA 02/05 .Procesos fundamentales de trabajo.

Autoridad que él designe. Los responsables de los procesos serán los mandos subordinados que tengan que desarrollarlos. Y las cadenas de procesos serán tantas como los objetivos a alcanzar y que, a su vez, sean imprescindibles para que la Armada pueda cumplir su misión.

No debe de confundirse proceso con procedimiento. Este último es el conjunto de reglas que determinan la manera de proceder para obtener determinado resultado. El proceso, en cambio, define qué es lo que hay que hacer. Dentro de los conceptos pertenecientes a la ciencia militar, el procedimiento estaría relacionado con la táctica mientras el proceso estaría mas directamente relacionado con la estrategia.

Actualmente la Armada ya cuenta con los elementos necesarios para adaptarse a la nueva forma de gestión y obtener el máximo resultado de los recursos disponibles. La implantación de la gestión por procesos es compleja debido a lo que tiene de cambio radical. Pero, una vez implantada, se podrá optimizar de forma significativa el empleo de los recursos disponibles para alcanzar el más eficaz cumplimiento de la misión. Y cabría preguntarse también si la adopción de la gestión por procesos no hubiera exigido introducir previamente mayores cambios en la antigua organización para favorecer su implantación.

Por otro lado, si la Armada se concibe hoy como una empresa, parece lógico que sus actividades se sometan a los mismos principios de gestión que las modernas empresas emplean para asegurar sus resultados. No debemos de olvidar, sin embargo, que la eficacia de la Armada no se puede medir como un simple rendimiento económico sino como obligada eficacia en el cumplimiento de la misión. Sabemos, por otro lado, que existen empresas, algunas de gran envergadura, que ya han superado la organización basada en la gestión por procesos de trabajo y han adoptado una nueva organización basada en la captación de cerebros y personal especialmente preparado que desarrollan sus actividades de forma coordinada en sus lugares habituales de residencia o muy cerca de ellos. Y es de esperar que en el futuro aparezcan nuevas formas de gestión que sean el resultado de la búsqueda permanente de la calidad y de la excelencia. Pero, aunque la Armada, como organización, no pueda identificarse al 100% con lo que sucede en el mundo empresarial, parece claro que debe de dotarse de su propio modelo de gestión aprovechando la experiencia disponible, modelo que sería deseable tuviese cierta continuidad dentro del conjunto del Ministerio de Defensa, igual que otros ministerios que ya han adoptado el procedimiento de los procesos de trabajo como forma principal de gestión.

Para que se pueda comprender mejor la situación en la que nos encontramos y el futuro previsible, se pueden tener en cuenta las consideraciones siguientes:

- La Armada tiene que cumplir su misión con recursos limitados en un ambiente de continuo incremento de las competencias y actividades en la mar de otros organismos públicos, estatales o autonómicos, lo que estimula el proceso de revisión orgánica.
- En el campo internacional, la progresiva incorporación de España a las estructuras de la Alianza Atlántica y de la Unión Europea,

obligan a la Armada, para asegurar su eficacia, a dotarse de la estructura que le permitiera cumplir sus misiones permanentes dentro de los recursos asignados.

- La organización tradicional de la Armada, tal como la conoció el personal hoy más veterano, fue una buena organización para la época en la que la Armada gestionaba, casi con total independencia, un presupuesto normalmente suficiente para mover toda la máquina operativa y administrativa de un ministerio independiente.
- La organización tradicional se basaba en la definición de puestos de trabajo dentro de un organigrama jerárquico. La alta dirección de la Armada disponía de los mecanismos administrativos necesarios para la gestión de los recursos puestos a su disposición con la máxima autonomía posible así como amplias facultades para la política de personal. Responsabilidad vertical. Burocracia y formalismo en la toma de decisiones.
- Ante estas circunstancias, la Armada trata de dotarse por verdadera necesidad una nueva orgánica que incluye la novedosa gestión por procesos. Esta gestión demuestra tener la flexibilidad necesaria para garantizar el mejor cumplimiento de la misión mediante un ajuste continuo de estructuras, instalaciones, plantillas, despliegues, colaboraciones, actividades, adquisiciones, procedimientos operativos, tácticas nuevas, prioridades y demás.
- La gestión por procesos obliga a sus **responsables** a asumir responsabilidades que anteriormente se veían diluidas en la verticalidad de la organización tradicional. El **propietario** de un proceso, a su vez, tiene la autoridad necesaria para introducir los cambios que juzguen necesarios para alcanzar la mejora de resultados lo que se transforma de hecho en un estímulo para el conjunto de la organización. Responsabilidad horizontal. Principio de eficiencia y descentralización en la toma de decisiones.
- La implantación de la nueva gestión requiere la colaboración activa de todo el personal. Actitudes pasivas solo pueden llevar a la paralización del sistema o a la supervivencia de las contradicciones de la organización tradicional. Posturas activas, y en muchos casos entusiastas, son imprescindibles para alcanzar los resultados esperados.
- La aparición del órgano central del Ministerio de Defensa, diseñado administrativamente como un ministerio civil para atender necesidades de un momento histórico que ya no es el actual, obligó al establecimiento de nuevas relaciones funcionales y de dependencia y propició, al menos indirectamente, la adopción por parte de la Armada de los nuevos procedimientos de gestión. Se puede plantear hoy el dilema de cómo pueden coexistir una moderna forma de gestión, como la que la Armada está tratando de implantar, con una organización tradicional, como es la del órgano central del Ministerio de Defensa, de dirección y ejecución centralizadas.

- Una ejecución descentralizada en el Ministerio de Defensa, como la perseguida por la Armada, podría propiciar que los Cuarteles Generales de los ejércitos recuperasen parte de las competencias que fueron progresivamente absorbidas por el Órgano Central que, dentro de la nueva organización, podría ejercer probablemente con mayor eficacia y menor coste, las importantes funciones que le corresponden como órgano de apoyo al Ministro de Defensa en el ejercicio de la alta dirección política de las Fuerzas Armadas, de acuerdo con las previsiones de la Ley.
- Las nuevas teorías orgánicas permiten a las empresas que se someten a ellas obtener determinados rendimientos económicos. Estos rendimientos se convierten así en la verdadera vara de medir su eficacia y su eficiencia. Si después de todos los reajustes posibles los rendimientos no se producen, la empresa está condenada a desaparecer.
- La Armada no tiene que producir rendimiento económico alguno pero asume el compromiso de asegurar el cumplimiento eficaz de su misión al menor coste posible. Si este compromiso no se cumple, se habrá producido el fracaso del sistema el cual debe determinar, mediante el correspondiente análisis, las causas o los problemas en virtud de los cuales no se pudo alcanzar el resultado deseado.
- Considerados y estudiados, en su conjunto, los procesos fundamentales promulgados hasta el momento parecen suficientes para alcanzar el objetivo perseguido. En la línea de este trabajo podemos reconocer que tiene particular importancia el proceso fundamental PF-9 que debe determinar la evolución necesaria de la organización para alcanzar siempre los resultados esperados.

Un nuevo proceso fundamental

Llegados hasta aquí todo nos llevan a pensar que el camino emprendido es el correcto y que la nueva organización podrá mantenerse en vigor todo el tiempo que sea necesario siempre y cuando se aseguren unos recursos mínimos de entrada para que la salida, siempre el eficaz cumplimiento de las misiones permanentes de la Armada, pueda ser aceptable.

Sin embargo, al reflexionar sobre estas cuestiones, parece que surge la necesidad de conocer de antemano, mediante la reingeniería de un nuevo proceso fundamental, un proceso de procesos, o un macro proceso, hablando en términos probablemente muy generales, cuáles son estos recursos mínimos por debajo de los cuales la Armada corre no solo el riesgo de no cumplir eficazmente su misión sino de verse sometida a un continuo proceso de “miniaturización” que, a la larga, puede terminar con la eficacia lograda. Para comprender mejor esta afirmación se puede poner un ejemplo:

Imaginemos que estamos en una situación en la que la Armada cumple sus misiones con una eficacia razonable pero con un presupuesto en el

límite mínimo necesario y que esta condición no es advertida de antemano. Si a partir de este momento, y por cualquier motivo ajeno a la propia Armada, se produce una disminución de los recursos asignados debe de entrar en juego automáticamente la nueva orgánica, la nueva gestión por procesos, y la Armada vuelve a recuperar su eficacia pero ¿a qué coste? Es fácil colegir que la eficacia se habrá asegurado mediante un recalentamiento del “proceso de personal” o una aminoración del “proceso de obtención de unidades navales” o mediante un recorte del “proceso del mantenimiento en servicio de infraestructuras,” que ahora se verán como innecesarias o como imposibles de mantener, o toda una mezcla de los procesos mencionados.

Todo ello nos debe de llevar a una seria reflexión. Los efectos del recalentamiento del “proceso de personal” pueden aminorarse mediante la “motivación” que se demuestra así, en la nueva orgánica, como imprescindible para garantizar el cumplimiento de la misión. Pero la “motivación”, o sus resultados, tiene sus límites especialmente debidos al deterioro que produce el paso natural del tiempo que tiende a hacer decaer, por causas muchas veces ajenas al propio personal, la “motivación” que nos ocupa. Por eso, hoy mas que nunca, habrá que estar muy atentos (dentro del correspondiente proceso) a lo que representa en el ánimo del personal la continuada sucesión de operaciones, despliegues y maniobras, las justas compensaciones económicas, la valoración del esfuerzo, la valoración de los destinos de mando, los informes personales, las posibilidades de ascenso en la carrera, por mencionar aquí solo algunas de las circunstancias que mas pueden influir en el ánimo del personal. Por ejemplo, creemos que un profesional con vocación no puede recibir, muy cerca del principio de su carrera, pistas o señales que le hagan ver la imposibilidad de alcanzar, por circunstancias que en muchos casos le han sido completamente ajenas o no ha estado a su alcance poder cambiar, los más altos grados en el escalafón². Esto, que sucede con más frecuencia de lo deseable, tiene un efecto devastador en la moral y en el afán de superación que debe de tener todo profesional. Y, a su vez, los pretendidamente mejores no deben de serlo o creérselo desde muy al principio de su carrera porque ello no será bueno para ellos ni para la institución a la que pertenecen.

El “proceso motivación” se muestra así como uno de los mas importantes de la nueva orgánica para que todos puedan afrontar con el espíritu necesario los sacrificios que una Armada plenamente operativa demanda.

Por otro lado, si las disminuciones de recursos se mantienen en el tiempo, se producirá también una inevitable disminución de la fuerza y de la infraestructura en la que la Armada apoya su eficacia operativa. Si no se reacciona a tiempo se puede llegar a una situación en la que habría que inmovilizar costosísimos sistemas por falta de recursos presupuestarios. Esta situación sería verdaderamente inaceptable y diría muy poco de la

² Las condiciones para el ascenso establecidas en la nueva Ley de la Carrera Militar y la escala única de oficiales pueden ser factores que verdaderamente no propicien la “motivación” o tengan un efecto contrario al esperado por motivos fáciles de comprender pero ajenos al alcance de este trabajo.

eficacia de todo el sistema. Esta afirmación se puede comprender mejor si pensamos que, en un ambiente de continuos recortes de recursos, la nueva gestión por procesos nos podría llevar, al menos teóricamente, a disponer de un solo buque, pero, eso sí, muy efectivo, sin que salten más alarmas que las meramente relacionadas con apreciaciones subjetivas. La Armada se vería así sometida a un continuo proceso de disminución de recursos e infraestructuras en virtud del cual podría mantener, en su conjunto, un alto nivel de eficacia operativa pero en misiones cuantitativamente cada vez más limitadas.

Para hacer frente a este tipo de situaciones en el mundo empresarial, los ya mencionados Kaplan y Norton crearon el concepto de Cuadro de Mando Integral (CMI) con el que se puede medir, mediante el control de variables cuidadosamente seleccionadas, la actividad y los resultados de una organización.³ El CMI es un sistema de gestión que se superpone a la gestión por procesos y que permite a la empresa:

- Formular una estrategia consistente y transparente.
- Informar a toda la organización de esta estrategia.
- Coordinar los objetivos de las distintas unidades.
- Vincular estos objetivos con la planificación presupuestaria.
- Identificar y coordinar las iniciativas estratégicas.
- Medir de un modo sistemático los resultados perseguidos.
- Proponer las oportunas acciones correctivas.

El CMI analiza la adecuación de los procesos internos adoptados por la empresa en relación a los rendimientos obtenidos y propone la determinación de los procesos considerados clave en los que se debe de alcanzar la excelencia.⁴

Conclusión

El camino emprendido parece que obliga a un continuo proceso de análisis de los procesos de gestión adoptados para comprobar su adecuación a los fines perseguidos. El CMI podría presentarse como el complemento necesario que permitiría a la Armada deducir nuevos procesos fundamentales, o nuevos procesos, que ayuden a determinar en cada instante, por ejemplo:

- los umbrales presupuestarios mínimos que no se pueden sobrepasar a la baja sin entrar automáticamente en el fenómeno de recalentamiento de la organización y consiguiente efecto de “miniaturización” no deseado.
- la capacidad, motivación y preparación necesaria de las personas que van ejecutar los procesos de gestión así como los sistemas de información que van a utilizar.

³ Pedro Contreras Fernández. “La racionalización del gasto de Defensa: un desafío permanente” Monografía del Ceseden nº 76

⁴ Wikipedia, la enciclopedia libre. “Cuadro de Mando Integral”.30/03/2007

- una continua toma en consideración del proceso “necesidades de infraestructuras” para mantener la operatividad y evitar pérdidas y disminuciones que la Armada pueda lamentar en el futuro.

Es decir, como resumen de todo lo anterior, determinar y establecer lo que se podría calificar como “proceso de procesos”, o macroproceso, que nos lleve a conocer en cada instante, en cada momento histórico, cuál es la fuerza, el personal y las instalaciones e infraestructuras de apoyo imprescindibles para garantizar, en el presente y en el futuro, el efectivo cumplimiento de las misiones permanentes de la Armada.