



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

ÍNDICE

Págs.

Presentación

José María Pelluz Alcantud Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	3
--	---

La inmigración irregular en España y su llegada por mar

Marcelino González Fernández Capitán de navío (RR)	5
---	---

La mar y la historia

Gonzalo Parente Rodríguez Coronel de Infantería de Marina (RR) y doctor en Ciencias Polí- ticas	29
---	----

La defensa de puertos y bases navales

José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán Capitán de navío (RR)	35
---	----

El «Estado Islámico»

Julio Albert Ferrero Vicealmirante (2. ^a Reserva)	47
---	----

RECENSIÓN DE LIBROS

Modernización naval en el sudeste asiático

Ramón Márquez Montero Capitán de navío (RR)	61
--	----

Leer y comentar sobre estrategia y política naval

Ramón Márquez Montero Capitán de navío (RR)	67
--	----

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Edita:



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

© Autor y editor, 2015
NIPO: 083-15-164-6 (edición en papel)
NIPO: 083-15-165-1 (edición en línea)
Depósito Legal: M. 1.605-1958
Fecha edición: junio 2015
Imprime: Imprenta Servicio Publicaciones de la Armada

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad del autor de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel
100 por 100 reciclado libre de cloro.



PRESENTACIÓN

José María PELLUZ ALCANTUD
Contralmirante

Éste *Cuaderno de Pensamiento Naval*, correspondiente al primer semestre de 2015, lo componen cuatro artículos y dos recensiones de libros de Estrategia Naval. Estas últimas constituyen el comienzo de la nueva Sección que sobre recensiones de libros relacionados con la Estrategia Naval se anunció en el anterior *Cuaderno de Pensamiento Naval* número 17.

En el primer artículo, *La Inmigración Irregular*, su autor realiza un análisis de la inmigración en España, especialmente centrado en la inmigración irregular que llega por mar. Describe la gran influencia que ha tenido y tiene dicha inmigración en muchos ámbitos de la vida española: social, económico, de convivencia, legal, político, etc. destacando, tanto las consecuencias positivas como negativas derivadas de ella. Describe las diferentes actuaciones llevadas a cabo, y hace un repaso por las Organizaciones y Sistemas existentes para la lucha contra la inmigración irregular. Continúa describiendo las operaciones y ejercicios que se realizan para tratar de detener o reducir al máximo la afluencia de inmigrantes irregulares, así como para defender los intereses marítimos y cooperar con sus países de origen. Finaliza mostrando los resultados obtenidos a raíz de las actuaciones llevadas a cabo, presenta unas conclusiones y plantea unas recomendaciones de acciones a adoptar.

En el siguiente artículo, *La Mar y la Historia*, el autor describe la importancia de la mar y su influencia en la Historia. Considera que el desarrollo de las actividades marítimas de una nación depende de varios factores de diversa índole, y entre ellos señala como más relevante el carácter nacional derivado de las condiciones geográficas, que junto a su historia y cultura constituyen los pilares básicos de su desarrollo. Parafraseando a Mahan, afirma que el potencial marítimo de una nación depende de la capacidad para explotar, desarrollar y defender sus intereses marítimos, y adecuándolos a la vida del siglo XXI, relaciona los elementos que estos podrían abarcar.

En cuanto al artículo *La Defensa de Puertos y Bases Navales*, el autor comienza ofreciendo una perspectiva histórica de la importancia de su defensa. Describe los riesgos y amenazas actuales, y continúa analizando en detalle los sistemas y medios de que se dispone para su protección. Concluye su estudio resaltando que la protección de nuestras bases navales y puertos comerciales es materia de gran importancia y que la mayoría de las naciones con intereses marítimos desarrollan actualmente un esfuerzo considerable para garantizarla, siendo por ello conveniente seguir muy de cerca el estado del arte y aplicar los medios estáticos y dinámicos que garanticen su seguridad.

El cuarto artículo, *El Estado Islámico* nos permite descubrir como el denominado «Estado Islámico» constituye una realidad geopolítica cuya existencia constituye una amenaza global que contribuye a desestabilizar la paz mundial. Expone cómo se gestó la idea del Califato; el concepto, tanto del Estado Islámico como del Califato; el arma-

mento de que dispone; su estrategia terrorista; el análisis de la amenaza y lo que ésta afecta a España; y el plan de los Estados Unidos y su implicación con los países árabes en la Alianza contra el Estado Islámico. El autor concluye diciendo que es la mayor amenaza directa a España y recomienda medidas concretas para minimizar su probabilidad de éxito, en caso de materializarse dicha amenaza.

La primera resección sobre el libro *Naval Modernisation in South-East Asia. Nature, causes and consequences*, describe como lo expuesto en el libro, pretende cubrir el hueco que dejan la mayoría de los estudios realizados en las últimas décadas sobre el peso geopolítico creciente que está adquiriendo el océano Pacífico Occidental, como consecuencia del crecimiento económico de China y la recuperación de Rusia desde el colapso de la Unión Soviética, ya que, normalmente, aquellos analizan la evolución de los cuatro actores principales, los Estados Unidos, China, Japón y Rusia, y no tienen en cuenta la evolución de las potencias medias o pequeñas que constituyen, principalmente, el objeto del libro.

La segunda resección no se hace de un libro en concreto, sino sobre una de las posibles fuentes a las que pueden acudir aquellas personas que deseen colaborar en esta nueva Sección de los Cuadernos de Pensamiento Naval. Los comentarios van dedicados de forma especial al lector para que comparta la inquietud de encontrar ideas que le permitan enriquecer el pensamiento naval leyendo lo que otros escriben. En esta ocasión se hace referencia al *Grupo editorial Routledge Taylor&Francis y sus dos series de libros CASS*. La primera denominada, «Estudios Contemporáneos de Seguridad (*Contemporary Security Studies*)», y la segunda, «Política Naval e Historia (*Naval Policy and History*)» cuyos textos se consideran de gran interés para aquellos interesados en los estudios estratégicos sobre seguridad, la primera, y sobre pensamiento, estrategia e historia naval, la segunda. Concluye el autor de la resección que de las dos series de publicaciones mencionadas, la que ofrece mayor interés de forma directa para los lectores o estudiosos sobre los temas que se publican en estos Cuadernos de Pensamiento Naval, es la segunda, y dentro de ella, los textos relacionados con la estrategia y política naval, ya que los de historia tienen otros lugares en donde encontrar su espacio, como es la Revista de Historia naval.

Quisiera finalizar la Presentación de este nuevo *Cuaderno*, incidiendo en la novedad de haber incluido una Sección sobre resecciones de libros relacionados con la Estrategia Naval e invitando, desde aquí, a todos aquellos que consideren que el libro recién leído merezca la pena que sea conocido por los demás, a que efectúen una pequeña resección del mismo y nos lo envíen a través de la dirección de correo electrónico: pensamientonaval@fn.med.es. Con independencia de lo anterior, les reitero mi invitación para que nos hagan llegar sus opiniones, bien participando en los Foros de debate que se organizan en nuestro Centro de Pensamiento Naval en la Escuela de Guerra Naval, o a través de la dirección electrónica anteriormente indicada, que con toda seguridad servirán para incluirlas como nuevos artículos en futuros Cuadernos de esta colección.

LA INMIGRACIÓN IRREGULAR EN ESPAÑA Y SU LLEGADA POR MAR

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (RR)

Introducción

A lo largo de los últimos años, muchos inmigrantes han entrado en España escapando de las privaciones que se viven en su tierra, en un intento de encontrar trabajo y en lo posible mejorar su nivel de vida. Unos vienen para quedarse en nuestro país y otros para usar a España como puente y pasar a otro país de Europa, ya que por su situación geográfica, España se ha convertido para mucha gente procedente de África, en la puerta para alcanzar el «sueño europeo».

La inmigración ha tenido una gran influencia en muchos aspectos de la vida española: sociales, económicos, de convivencia, legales, políticos, etc., ha creado una serie de problemas, y encierra aspectos positivos y negativos, destacando entre los problemas y los aspectos negativos los derivados de la llamada inmigración irregular, es decir, la representada por los inmigrantes que entran en España sin tener permiso para hacerlo, de los que muchos lo hacen por vía marítima.

Con el presente trabajo pretendo hacer un análisis de la inmigración en España en todos sus aspectos, con especial énfasis en la inmigración irregular que llega por mar.

Inmigrante

Se llama inmigrante a una persona que llega a otro país diferente del suyo para establecerse en él. Los motivos que mueven al inmigrante pueden ser económicos —que son los más corrientes—, familiares, culturales, geográficos o políticos. Muchos han venido a España atraídos por el gran crecimiento económico español de finales del siglo XX y principio del XXI, unido a una precaria situación económica en sus países. Algunos, como los sudamericanos, lo hacen para mejorar su nivel de vida gracias a los lazos culturales y la facilidad de hablar el mismo idioma. Otros, como los africanos, vienen movidos por la cercanía geográfica de España como puerta para entrar en la Unión

Europea (UE). Los movimientos migratorios también se pueden deber a motivos políticos, guerras, persecuciones o situaciones violentas en sus países.

Cuando un inmigrante tiene un permiso legal para residir de forma temporal o permanente en el país al que ha emigrado, se dice que ese inmigrante se encuentra en situación legal. Dicho permiso normalmente suele ser de trabajo o de residencia, que no tiene nada que ver con la nacionalidad.

Según informes del Ministerio de Empleo y Seguridad Social del 30 de junio de 2014, el número de extranjeros residentes en España en situación regular era de 4.905.495, de los que 2.181.306 pertenecían a países de la UE, Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza, y 2.724.189 pertenecían a otros países.

Inmigrante irregular

El inmigrante que trabaja o reside en el país al que ha emigrado sin tener el correspondiente permiso de dicho país, se dice que es un inmigrante en «situación irregular». También se suele decir que es un inmigrante «sin papeles». Y aunque en muchos foros se le suele llamar «inmigrante ilegal», no es un calificativo correcto, puesto que el término «ilegal» califica la situación de una persona y no a la persona en sí, por lo que el calificativo correcto sería inmigrante en «situación ilegal». Por otra parte, el término «ilegal» se suele usar en sentido peyorativo, por lo que las organizaciones relacionadas con el tema prefieren huir de él y utilizar el término más aceptado «irregular», y así será llamado en el presente trabajo.

La inmigración irregular ha obligado a los países a adoptar posturas, impulsar leyes, firmar acuerdos, establecer sistemas de control y llevar a cabo acciones de diversos tipos, bajo unos marcos legales que se han tenido que ir adaptando a las circunstancias de cada momento, dentro de un ambiente de cooperación entre los países emisores, de tránsito y receptores de inmigrantes, que con el tiempo está dando resultados positivos.

Flujos de inmigración

España, que durante el siglo XIX y gran parte del XX había visto como mucha de su gente emigraba a otros países, en los años 70 del siglo XX vio como cambiaban las tornas, la emigración se reducía, muchos emigrantes empezaban a regresar, y comenzaba la inmigración, debido a factores como la crisis del petróleo o la llegada de la democracia.

En los años 90 de dicho siglo comenzó la llegada masiva de inmigrantes, atraídos sobre todo por el crecimiento económico de España y el resto de Europa, junto con problemas producidos en sus países por crisis económicas,

pobreza extrema, conflictos internos, guerras, etcétera. Pero la posterior crisis económica de España y del resto de Europa trajo como consecuencia que a partir de 2008 se produjera una importante disminución de inmigrantes, aunque dicho nivel sigue siendo alto.

Para ver los flujos de inmigración a España, sus variaciones, procedencias, y cualquier otro dato de interés, se pueden consultar los informes suministrados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) hasta el año 2013, en parte reflejados en la tabla 1, ya que al cierre de este artículo los del año 2014 eran provisionales y solo hacían referencia al primer semestre.

Año	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
2008	599.074	310.262	288.812
2009	392.963	192.286	200.677
2010	360.704	176.828	183.876
2011	371.335	180.946	190.389
2012	304.054	149.750	154.304
2013	304.054	139.473	141.299

Tabla 1. Flujo de inmigración entre los años 2008 y 2013.

Como se puede ver, del año 2008 al 2013 se ha producido una reducción del número de inmigrantes anuales a España, que pasó de 599.074 inmigrantes en 2008 a 280.772 en 2013, con 318.302 inmigrantes menos (53,13 por 100). Este flujo de inmigración tuvo más hombres que mujeres en el año 2008, en cambio en los demás años tuvo más mujeres.

Las ciudades que absorbieron la mayor parte de los 280.772 inmigrantes de 2013, fueron Madrid (51.667), Barcelona (50.094), Alicante (20.709), Valencia (12.942) y Santa Cruz de Tenerife (11.784).

De estos inmigrantes, en el año 2013 hubo un total de 38.841 procedentes de África, de los que la mayor parte, 20.516, venían de Marruecos, seguidos de lejos por Argelia con 4.762 y Senegal con 3.091 (Tabla 2).

País de África	Inmigrantes
Argelia	4.762
Gambia	1.169

Ghana	1.059
Guinea	4.762
Guinea E.	620
Mali	1.162
Marruecos	20.516
Mauritania	489
Nigeria	1.557
Senegal	3.091
Otros países	3.363
TOTAL	38.841

Tabla 2. Flujo de inmigración procedente de países africanos en el año 2013.

Consecuencias positivas de la inmigración

Bajo un punto de vista objetivo, y pese a todos los problemas creados por la llegada masiva de inmigrantes «sin papeles», esa inmigración, junto con la inmigración legal o «con papeles», ha tenido sus consecuencias positivas para España, sobre todo en las épocas de bonanza de principios del siglo XXI. El trabajo de los inmigrantes favoreció el incremento del Producto Interior Bruto (PIB) español, y tuvo una importante influencia en la afiliación a la Seguridad Social, ya que entre 2001 y 2005 el 45 por 100 de altas registradas correspondieron a inmigrantes.

Por otra parte, el trabajo desarrollado por los inmigrantes se ha realizado sobre todo en áreas donde era muy escasa la mano de obra nacional, como es el caso de la construcción o la agricultura, sectores en los que habría sido muy difícil progresar de no haber contado con ellos.

Otra de las consecuencias ha sido el aumento de la población. Como ejemplo, se puede decir que en el período comprendido entre 1998 y 2005, la población española creció en 4.255.880 habitantes, es decir: el 10,68 por 100 de la población en 7 años. El impacto de este crecimiento ha frenado la tendencia al envejecimiento demográfico de nuestro país, ya que la mayor parte de los inmigrantes suele tener de 25 a 35 años con lo que rejuvenece la población. Se calcula que el 51,91 por 100 de extranjeros que viven en España

tiene entre 20 y 39 años, en cambio el total de habitantes españoles comprendidos dentro de dicha franja de edad es de un 32,66 por 100.

A este aumento de población y su rejuvenecimiento también influyó la mayor tasa de natalidad de los inmigrantes. En el año 2005, los nacimientos de hijos de inmigrantes en España fueron el 15,02 por 100 de los nacimientos totales, que es una cifra elevada teniendo en cuenta que la población extranjera solo era el 8,46 por 100 de la población total. Este aumento de la tasa de natalidad, junto con la llegada de inmigrantes acompañados de menores ha tenido un impacto importante en el sistema educativo español, con la incorporación de muchos escolares extranjeros a las escuelas y colegios principalmente públicos.

Aunque últimamente se ha producido una reducción en esta tasa de natalidad por varios factores: la crisis económica española iniciada sobre todo a partir de 2008; la gran crisis inmobiliaria simultánea con la económica; el consiguiente incremento del desempleo; la falta de recursos; y el amoldamiento de los inmigrantes a las costumbres de los españoles, que tienen menos hijos.

Estos factores también influyeron en que últimamente se produjera una inflexión en el movimiento migratorio español, con más emigrantes que inmigrantes, como se puede apreciar al considerar el primer semestre de 2014, en el que la población residente en España disminuyó en 48.146 personas, para quedar el 1 de julio en 46.464.053 habitantes, habiendo bajado en este período en un 3 por 100 el número de extranjeros, para quedar en 4.538.503, por haber emigrado a terceros países, por el regreso a sus países de origen o por haber adquirido la nacionalidad española.

A esta disminución de inmigrantes han contribuido diversos apoyos ofrecidos por el Gobierno, como es el caso de los Planes de Retorno Voluntario organizados por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, orientados a inmigrantes en situación de carencia o precariedad social o económica, que desean regresar a sus países de origen.

Consecuencias negativas de la inmigración

Al lado de los factores positivos antes señalados, aparecen muchos negativos. El aumento de mano de obra poco cualificada y muy necesitada, acarrió una importante reducción de los salarios en sectores como la hostelería y la construcción, lo que ha tenido una repercusión muy negativa en los trabajadores nacionales de dichos sectores. También han surgido voces que afirmaron que la contratación y el trabajo de los inmigrantes ha permitido aumentar, o al menos mantener, los beneficios gracias a la reducción salarial, con lo que muchos sectores consideraron innecesaria o superflua la inversión en proyectos de investigación, desarrollo y modernización.

A partir del comienzo de la actual crisis económica y el estallido de la burbuja inmobiliaria, con sus trágicas consecuencias en todos los sectores de la economía española en general y en el sector de la construcción en particular, muchos inmigrantes perdieron sus trabajos y se quedaron en la calle, lo que produjo un aumento de la delincuencia.

Otro aspecto negativo es la posibilidad de que los inmigrantes sean portadores de enfermedades graves que puedan dar lugar a situaciones de emergencia en los países receptores. La crisis del ébola surgida en África en el año 2014 ilustra perfectamente este aspecto, sin descartar otras enfermedades como la tuberculosis.

Tampoco hay que olvidar que los flujos migratorios pueden ser utilizados por gentes que buscan en ellos una forma de enriquecimiento rápido por medio del contrabando, el narcotráfico, el tráfico de mercancías pirateadas, y el negocio de las mafias incrustadas en el propio tráfico de inmigrantes.

El terrorismo es otro de los aspectos negativos, ya que no se puede descartar la posibilidad de que entre los inmigrantes vengan camuflados terroristas yihadistas o de cualquier otro tipo, que en muchos casos podrían proceder de la zona africana del Sahel (1).

Por otra parte, la presencia de inmigrantes ha dado lugar a problemas de convivencia e integración, que a veces han derivado a conflictos xenófobos y racistas.

Xenofobia y racismo

La llegada de inmigrantes desde finales del siglo XX rompió la estructura de la sociedad española, que antes de dicha inmigración era bastante homogénea. A partir de entonces han aparecido problemas derivados de la convivencia con gentes de diferentes razas, culturas, religiones, costumbres, idiomas, formas de vestir, señas de identidad, ideologías, tradiciones, etc., que en ocasiones han dado lugar a situaciones y reacciones de xenofobia y racismo, incrementados con la crisis económica.

El «*Informe Raxen, Especial 2012*», editado por el Movimiento contra la Intolerancia, dice lo siguiente de estas situaciones:

Xenofobia

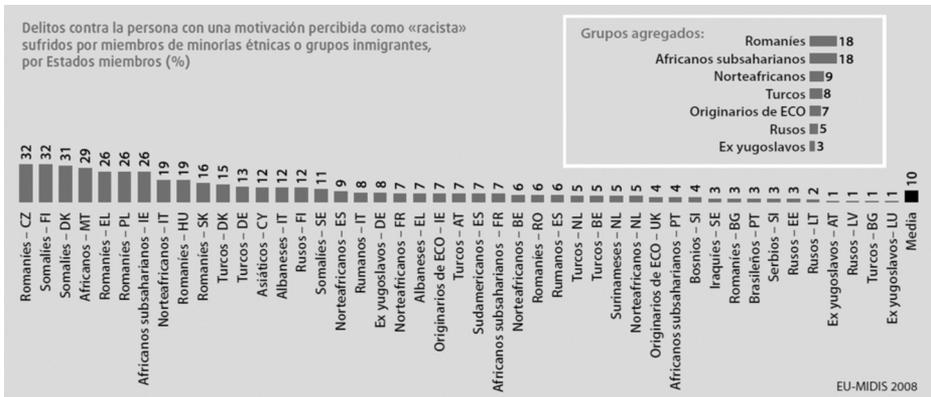
Este calificativo se utiliza generalmente para describir la aversión frente a personas que proceden de otros lugares o países, a su cultura, valores o tradi-

(1) El Sahel es un larga franja de tierra del continente africano, situada en la zona de transición entre el desierto del Sáhara al norte y la sabana del Sudán al sur, que se extiende desde el océano Atlántico al oeste hasta el Mar Rojo al este. Comprende el norte de Senegal, el sur de Mauritania, Malí, el sur de Argelia, Níger, Chad, el sur de Sudán y Eritrea.

ciones. Es un prejuicio etnocentrista con antagonismo, rechazo, incomprensión, recelo y fobia contra grupos étnicos a los que no se pertenece. El prejuicio permite a la mayoría étnica o colectivo étnico dominante arbitrar medidas discriminatorias contra otras realidades étnicas. Aunque es otra manifestación de intolerancia como el racismo y se utiliza en muchas ocasiones análogamente al racismo, son conceptos diferentes. La negrofobia y la afrofobia son términos que expresan el rechazo a una persona o colectivo por ser negro o de origen africano respectivamente.

Racismo

Recibe el calificativo de racismo cualquier actitud, conducta o manifestación académica, política, cultural o social que suponga afirmar o reconocer de forma explícita o implícita, tanto la inferioridad de algunos colectivos étnicos como la superioridad del colectivo propio. También, la justificación de la diferencia racial es ya una expresión de racismo, pues el uso del concepto de RAZA, muy antiguo en la cultura occidental, carece de sentido como afirman la biología molecular y la genética de poblaciones. El racismo adopta formas diversas en distintos países, en función de la historia, cultura u otros factores sociales, aunque como nexo común suele conllevar discriminación, segregación social, rechazo a la cultura y a los valores ajenos, practicando abiertamente el hostigamiento o violencia hacia la víctima o su colectivo, mostrando en el esclavismo, el holocausto, el apartheid o la limpieza étnica sus expresiones más criminales.



Delitos de racismo. (Informe RAXEN, 2012)).

La intolerancia hacia los inmigrantes y las minorías étnicas y sociales, el incremento de los sentimientos xenófobos, y el aumento de actos delictivos

basados en el rechazo a la diversidad de las gentes, están en aumento en Europa, impulsados por tres factores en crisis. En el ámbito económico sobresale el gran desastre financiero, uno de los mayores de la historia, que ha dado lugar a la crisis económica en la que estamos inmersos. En el campo de la política, resalta el descrédito al que se han hecho acreedoras las clases dirigentes, motivado en gran parte por la corrupción y el despotismo. Y en el plano institucional, sobresale el deterioro y la destrucción parcial o total de los estados de bienestar surgidos tras la Segunda Guerra Mundial, al haber sido eliminadas importantes conquistas sociales. Esto, que ocurre en Europa, también se puede extrapolar a otros lugares y áreas del resto del Mundo, ya que en todo el orbe hay feroces luchas por los recursos y enconadas discusiones por el poder, con una minoría de gentes muy ricas frente a millones de seres humanos viviendo en una gran pobreza, en un ambiente de gran crecimiento de intolerancia criminal. Y en medio de estas corrientes de opinión, contrastes y crisis, se ven cogidos y arrastrados los inmigrantes, que a veces se convierten en blancos de posturas extremas.

El hecho de que los inmigrantes hayan copado puestos de trabajo con salarios reducidos, crea sentimientos de rencor. Sus vidas en núcleos a modo de guetos aislados del resto de la población, crea desconfianzas. Las actividades de inmigrantes radicales, como ocurre con algunos representantes del ámbito islámico, profundiza los sentimientos de odio.

Por estos y otros motivos, desde principio de los años 90 del siglo pasado, en España se producen de forma reiterada acciones y delitos de odio y discriminación, sobre todo por bandas racistas y neonazis. En este sentido, las investigaciones del Movimiento contra la Intolerancia, calculan que al año se producen en el mundo más de 4.000 agresiones racistas y xenófobas contra inmigrantes, mezquitas, sinagogas, organizaciones no gubernamentales antirracistas, comercios de extranjeros, etcétera.

Problemas adicionales de la inmigración irregular

Además de todo lo dicho, los inmigrantes en situación irregular tienen otros problemas derivados de su propia situación, que en España dan lugar a debates en el seno del Gobierno, las Comunidades, los Ayuntamientos, y en otras agencias y organizaciones de la Administración.

Se discute si los inmigrantes irregulares deben de estar empadronados en los Ayuntamientos donde residen, y en este sentido hubo leyes y órdenes en vigor, que actualmente están cambiando o se están reorganizando. Y aunque la mayor parte de los Ayuntamientos los han empadronado, los hay que se niegan.

Junto a este debatido problema, aparecen otros que afectan a los sin papeles y no se pueden obviar: la atención sanitaria; la escolarización de los meno-

res; los posteriores trámites para regularizar la situación; el canje de permisos de conducir; y muchos otros derivados de la vida diaria en un país diferente del suyo.

Son problemas que están en discusión con leyes y normativas que a veces parece que están en oposición o en franca contradicción unas con otras: Ley de Extranjería, Ley de Bases del Régimen Local, Ley de Derechos y Libertades de los Extranjeros, y otras. Y en éstas están los entendidos, unos dicen que al estar en situación irregular, a esos inmigrantes sin papeles hay que expulsarlos, otros dicen que hay que empadronarlos para que tengan ciertos derechos, y los hay que abogan por soluciones intermedias. Pero como esto es un verdadero berenjenal, paso por él de puntillas dejando constancia de su existencia.

La inmigración irregular por mar

En España, uno de los flujos más importantes de inmigrantes irregulares es por vía marítima, aunque esta inmigración está disminuyendo por los motivos antes citados al hablar de la inmigración en general, y por otros motivos derivados de acciones y decisiones de las Administraciones, que se apuntarán más adelante.

La mayor parte de estos inmigrantes irregulares por mar son magrebíes (2) y subsaharianos (3). Muchos de ellos tienen que realizar largos y penosos desplazamientos por tierra, antes de llegar a algún lugar desde el que puedan intentar el salto definitivo embarcando en algún punto de la costa africana o saltando las vallas de Ceuta o Melilla. Entre ellos se encuentran gentes venidas de Argelia, Gambia, Ghana, Guinea Bisau, Guinea Conakry, Mali, Marruecos, Mauritania, Nigeria, República de Guinea, Sahara Occidental, Senegal y otros.

Según informes dados por el Ministerio del Interior (Tabla 3), si en el año 2006 entraron en España de forma irregular 39.180 inmigrantes, en el año 2012 lo hicieron 3.804, 35.376 menos, y en el 2013 fueron 3.237, 567 menos que en 2012 y 35.943 menos que en 2006. Como se puede ver, de 2006 a 2013, la inmigración irregular se redujo en un 91,7 por 100.

Estas cifras referidas a la Península y Baleares son las siguientes: 7.502 inmigrantes en 2006, 3.631 en 2012 y 3.041 en 2013, con una disminución de

(2) Los magrebíes proceden del Magreb, que es la parte más occidental del Mundo Árabe. Se suele dar este nombre a la parte norte de África formada por Argelia, Marruecos y Túnez, en la que también se incluyen Libia, Mauritania y Sáhara Occidental.

(3) Los subsaharianos proceden de países al sur del desierto del Sáhara, entre los que se encuentran Gambia, Ghana, Guinea Bisau, Guinea Conakri, Mali, Nigeria, República de Guinea y Senegal.

4.461 inmigrantes irregulares del 2006 al 2013, lo que supuso una reducción del 59,5 por 100. En cuanto a Canarias, los inmigrantes irregulares fueron 31.678 en 2006, 173 en 2012, y 196 —23 más— en 2013. Esto supuso una disminución de 31.482 inmigrantes irregulares del 2006 al 2013, lo que supuso una reducción del 99,4 por 100. Estos datos muestran como el flujo de inmigración irregular se ha reducido en toda España, siendo esta reducción muy acusada en el archipiélago canario.

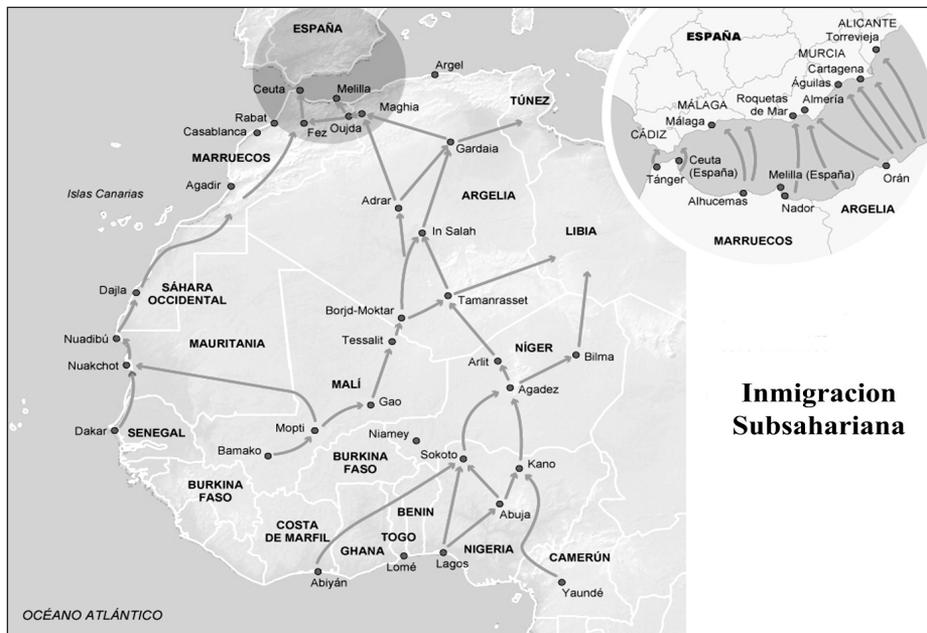
Inmigrantes irregulares por mar	2006	2012	2013
Península y Baleares	1.502	3.631	3.041
Canarias	31.678	173	196
TOTAL	39.180	3.804	3.236

Tabla 3. Inmigración irregular por mar.

Pero esta inmigración no cesa. Como ejemplo, *El País*, en su edición del 12 de agosto del año 2014 decía:

La avalancha de inmigrantes en las costas de Tarifa (Cádiz) continúa este martes. Hasta el momento han sido localizadas al menos 84 embarcaciones, con un total de 835 inmigrantes en ellas, según la información de Salvamento Marítimo y la Cruz Roja de Cádiz. Entre las personas que han intentado cruzar el Estrecho este martes hay 707 varones, 98 mujeres y 30 menores. En las últimas 36 horas, son más de 1.100 personas las que han sido rescatadas.

Por otra parte, no hay que perder de vista que la inmigración por mar es una pequeña parte de la inmigración total, ya que si en el año 2013 hubo en España un total de 280.772 inmigrantes, por mar llegaron 3.237 inmigrantes irregulares, que representan solo el 1,15 por 100. Pero el impacto de esta inmigración en el ámbito social y mediático, en la opinión pública y en las instituciones es enorme, debido a las precarias condiciones en que se realiza, y por los accidentes y muertes que acarrea. Este impacto empezó allá por el año 1988, cuando la mar arrojó a la costa los primeros 11 cadáveres de un viaje fallido de inmigrantes, y a partir de entonces el goteo de naufragios y muertes en la mar no ha cesado. Ejemplos de ello nos los cuentan con cierta frecuencia los medios de comunicación: en octubre de 2003, una patera naufragó frente a Rota, Cádiz, con un balance de 37 cadáveres; en el verano de 2008, hubo 15 inmigrantes muertos en aguas de Almería, de los que 9 eran menores; en el año 2009, en la costa de Los Cocoteros, en Teguiise, Lanzarote, fallecieron en



Mapa de rutas de los inmigrantes subsaharianos.

un naufragio 25 inmigrantes, 17 de ellos menores; en verano del 2013, frente a Alhucemas fallecieron 10 personas; y en enero de 2015 hubo al menos seis muertos al naufragar una patera cerca de Melilla.

La inmigración irregular en Ceuta y Melilla

Por sus características especiales, la entrada de inmigrantes irregulares en Ceuta y Melilla merece ser comentada aparte, ya que dicha entrada se produce por varias vías: escondidos en medios de transporte; saltando las vallas; en pequeñas embarcaciones; a nado; y a veces forzando los pasos fronterizos con coches en plan kamikaze.

El número de inmigrantes irregulares que han entrado en Ceuta y Melilla sufrió altos y bajos con el tiempo, con cantidades que se pueden resumir como sigue: 4.969 en 2001, 5.566 en 2005, que fue el año de mayor afluencia; 2.841 en 2012; y 4.235 en 2013, con un importante aumento del 49 por 100 en comparación con el 2012. Aunque haciendo un estudio comparativo con años anteriores, se ve que el flujo del 2013 sufrió una disminución del 15 por 100 del flujo del año 2001, y del 24 por 100 del flujo de 2005.

De todas formas, hoy por hoy el problema de las vallas de Ceuta y Melilla es el más acuciante en lo referente a inmigración irregular. En este sentido, en su edición del 16 de agosto de 2014, *La Gran Época* decía lo siguiente:

En España hasta el 11 de agosto 3.376 inmigrantes fueron interceptados en el año en las vallas españolas de Ceuta y Melilla, que separan estas dos ciudades costeras españolas de Marruecos, y 145 fueron rescatados por mar en Canarias, frente a solo 45 en 2013, según la Cadena Ser, lo que representa más de un 50 por ciento de aumento. Sin embargo las cifras aumentaron drásticamente en dos días.

En febrero de 2014 el Gobierno de España, estimó a su vez, que unos 30 mil inmigrantes estaban aguardando en Marruecos para encontrar el momento idóneo de saltar las vallas y cruzar la frontera a las ciudades costeras españolas Ceuta y Melilla, informó el medio Finanzas.

Comparación de la inmigración irregular por mar y por tierra

De los estudios comparativos de los párrafos anteriores, se deduce que en los últimos años la inmigración irregular por mar se había mantenido por encima de la que llegaba por tierra, sobre todo a Ceuta y Melilla, pero ha ido en continua disminución, hasta que en año 2013 se puso por debajo, ya que a Ceuta y Melilla llegaron 4.235 inmigrantes, mientras a las costas españolas lo hicieron por mar 3.237, lo que supuso que por mar llegaron 998 inmigrantes irregulares menos.

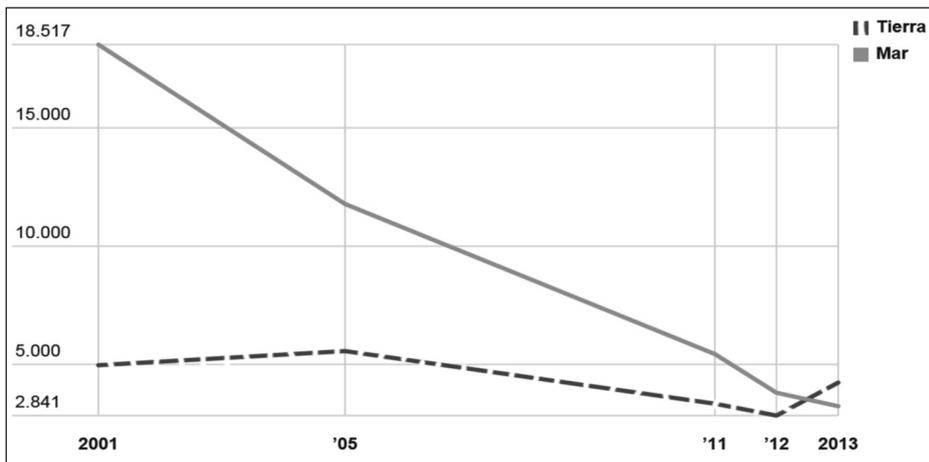


Gráfico de inmigrantes irregulares por mar y por tierra.

Por otra parte, mientras la llegada por mar ha sufrido una continua disminución, la llegada por tierra se mantuvo con un promedio más o menos estable, dentro del que tras una disminución en 2012, en 2013 tuvo una apreciable subida debido a los saltos de las vallas de Ceuta y Melilla.

Medios utilizados en la inmigración irregular por mar

Una gran parte de los inmigrantes irregulares que llegan a España por mar lo hacen en condiciones extremas a bordo de pequeñas embarcaciones con motor, como pateras, cayucos o lanchas neumáticas, y a veces lo hacen en balsas de juguete. La mayoría de estos inmigrantes son hombres adultos, aunque también es frecuente ver que en estas embarcaciones llegan menores de edad e incluso mujeres embarazadas. Son viajes normalmente controlados por las mafias, que de esta manera se embolsan grandes cantidades de dinero. Las principales rutas han sido: el Estrecho de Gibraltar; el Mediterráneo en la zona comprendida entre Marruecos y la costa de Andalucía; y el océano Atlántico entre África y las Islas Canarias.

La patera es una embarcación pequeña, normalmente de madera a modo de bote abierto (sin cubierta), de fondo plano y sin quilla, con escasa obra muerta, de construcción poco robusta y destinada a diferentes usos. Por otra parte, se suele dar la denominación de patera de forma errónea a cualquier tipo de bote o embarcación que los inmigrantes irregulares tienen a mano y que utilizan para llegar a las costas españolas, aunque en ocasiones no tiene nada que ver con una patera. Incluso a veces se trata de algún viejo pesquero comprado de segunda mano.

El cayuco es, en principio, una canoa larga de fondo plano, que ha sido construida vaciando el tronco de árbol, como puede ser una palmera u otro árbol normalmente de madera blanda y fácil de trabajar. Por similitud, también se llama cayuco a cualquier embarcación de fondo plano con muy poca manga en relación con su larga eslora.

La lancha neumática es una embarcación hinchable tipo «zodiac». Las hay de diferentes tamaños. Normalmente tienen el espejo de popa rígido, y los laterales y la proa hechos de tubos flexibles hinchados con gas a presión.

La balsa de juguete suele ser una pequeña balsa hinchable de las que se suelen utilizar para que se diviertan los niños. Se han dado casos en que al no poder pagar los altos precios que piden las mafias para navegar en embarcaciones más seguras, los inmigrantes no dudaron en utilizar balsas de juguete para cruzar el Estrecho, aprovechando el buen tiempo en verano.

Lucha contra la inmigración irregular

A la vista de los problemas que crea la inmigración irregular, el Ministerio del Interior lleva a cabo un amplio abanico de actuaciones con muchos interlocutores en diversos foros: Instituciones de la UE; Estados miembros de la UE; Países de origen del flujo migratorio; Países de tránsito de dicho flujo migratorio; y organizaciones internacionales relacionadas, como la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), además de las propias organizaciones, agencias e instituciones españolas.

Todas las gestiones desarrolladas se encaminan a cuatro fines fundamentales: prevención de la inmigración irregular en origen; cooperación con los países de origen y tránsito de dicha inmigración irregular; lucha contra las redes criminales que llevan a cabo el tráfico de los inmigrantes; y mejoras en la gestión de fronteras propias, de la UE, y de los países de origen y tránsito.

Los resultados obtenidos son muy positivos, como se puede ver al comparar la inmigración irregular por mar del año 2013 con la de años anteriores, y sobre todo con la habida en el año 2006, que se tradujo en una reducción del 91,7 por 100. Según informes del Ministerio del Interior, estos resultados se están logrando gracias a la puesta en marcha de una serie de iniciativas y gestiones, que se ven reflejadas en el trabajo día a día del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil; en actuaciones de las Fuerzas Armadas; en diversos proyectos y operaciones en marcha; y en la estrecha cooperación con los países de origen y tránsito.

Actuaciones

Entre las diferentes actuaciones llevadas a cabo en el seno de la lucha contra la inmigración irregular se pueden citar: repatriaciones, denegaciones de entrada, devoluciones, readmisiones y expulsiones.

Las repatriaciones son envíos de los inmigrantes a sus países de origen. En el año 2012 el Ministerio del Interior realizó 26.457 repatriaciones, y en el 2013 efectuó 23.889, lo que supuso una disminución del 10 por 100, con 2.568 repatriaciones menos. Esta disminución se ha debido en parte a la reducción del número de llegadas de inmigrantes.

Las denegaciones de entrada se realizan a inmigrantes a los que no se les permite entrar por puestos fronterizos como aeropuertos o puertos. En el 2012 hubo 8.647 denegaciones de entradas y en 2013 fueron 8.704, lo que supuso un aumento del 0,7 por 100 con 57 denegaciones de entrada más.

Las devoluciones se realizan a personas que han tratado de entrar en España por puestos no preparados como fronterizos, y son devueltas a los países de donde venían. En el año 2012 hubo 6.271 devoluciones y en el 2013 fueron

5.002, lo que significó un descenso del 20,2 por 100 con 1.269 inmigrantes menos.

Las readmisiones son admisiones de personas que han cruzado las fronteras entre España y Portugal o Francia, y tras haber sido interceptadas, en cumplimiento de acuerdos bilaterales son devueltas al país del que habían salido. Las readmisiones también han descendido, ya que si en 2012 fueron 1.409, en 2013 bajaron a 1.199, con 210 readmisiones menos, lo que supuso una reducción del 15 por 100.

Las expulsiones se realizan a personas interceptadas en España sin documentación. En 2012 las expulsiones fueron de 10.130, y en 2013 quedaron en 8.984, con 1.146 inmigrantes expulsados menos, lo que supuso una bajada del 11,3 por 100. En este sentido hay que resaltar que en el 2009, el Ministerio del Interior creó la Brigada de Expulsión de Delincuentes Extranjeros del Cuerpo Nacional de Policía (BEDEX), que tiene como misión la expulsión de delincuentes de otros países con numerosos antecedentes penales o judiciales relacionados con terrorismo, bandas organizadas, o cualquier otra actividad delictiva grave que pueda ser un amenaza para la seguridad pública. Son «expulsiones cualificadas» bajo órdenes judiciales, y llevan aneja la prohibición de entrar en España y en los países miembros del espacio Schengen (4). De las 8.894 expulsiones del 2013, 7.582 fueron cualificadas, lo que representó un 85 por 100. Y de las 10.130 expulsiones del 2012, fueron cualificadas 9.114, que representaron el 90 por 100. Con estas expulsiones, el Ministerio del Interior se centra sobre todo en inmigrantes que resultan ser unos delin-

(4) El espacio Schengen fue creado por varios países en 1995 mediante el Acuerdo de Schengen (Luxemburgo), por el que se suprimen las fronteras comunes entre los países que lo integran, y se establecen controles comunes en sus fronteras exteriores. En términos migratorios, el espacio Schengen funciona como si fuese un solo país. No se debe de confundir al espacio Schengen con la UE, ya que hay miembros de la UE que no pertenecen al espacio Schengen, y otros países de dicho espacio no pertenecen a la UE.

El Acuerdo de Schengen está integrado en el marco de la UE, dentro de un protocolo anexo al Tratado de Ámsterdam de 1999, de acuerdo con el cual los nuevos miembros de la UE que se hayan integrado después de 1999, deben aplicar el citado acuerdo de Schengen cuando el Consejo de la UE determine que se cumplen las condiciones para ello. Por otra parte, en circunstancias excepcionales la libre circulación dentro del espacio Schengen se puede suspender de forma temporal, como de hecho ha sucedido en alguna ocasión.

Actualmente el espacio Schengen lo forman 26 países: Alemania, Austria, Bélgica, Chequia, Dinamarca (sin Groenlandia ni las Islas Feroe), Eslovaquia, Eslovenia, España (con disposiciones especiales en Ceuta y Melilla para viajeros procedentes de Marruecos), Estonia, Finlandia, Francia (sin los territorios de ultramar), Grecia (la entrada en la región de Monte Athos requiere de un permiso especial para los hombres y está prohibido para las mujeres), Hungría, Islandia (no perteneciente a la UE), Italia, Letonia, Liechtenstein (no perteneciente a la UE. No concede visados, pero sirven los visados de otros países de Schengen), Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega (no perteneciente a la UE. Sin las islas Svalbard), Países Bajos (sin los territorios no europeos de Aruba, Curaçao, San Martín y el Caribe Neerlandés), Polonia, Portugal, Suecia, Suiza (no perteneciente a la UE).

cuentas, a los que da prioridad sobre los simples inmigrantes cuya única falta es encontrarse en una situación irregular.

Organizaciones y sistemas para la lucha contra la inmigración irregular

Para luchar contra la inmigración irregular hay varios instrumentos y proyectos en marcha.

FRONTEX

La Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la UE (FRONTEX), es una agencia creada para mejorar y llevar a cabo de una forma integrada el trabajo y actuaciones de las fronteras exteriores de sus miembros. Aunque los Estados son los verdaderos responsables de la vigilancia y control de sus fronteras exteriores, la Agencia facilita la puesta en práctica de las medidas comunitarias relacionadas con su gestión. En el año 2002 se ratificó la creación de un órgano de gestión de fronteras exteriores, y el 26 de octubre de 2004 tuvo lugar la creación de FRONTEX. Su sede quedó establecida en Varsovia el 26 de abril de 2005, y el 1 de mayo de dicho año entró en funcionamiento.

EUROSUR

El EUROSUR es un medio para coordinar los sistemas de vigilancia fronteriza de los Estados de la UE en todo lo relacionado con tráfico ilícito, contrabando y trata de seres humanos, y para evitar pérdidas de vidas en la mar. Comenzó a operar el 2 de diciembre de 2013. Permite a los miembros de la UE compartir en tiempo real imágenes y datos de la situación en las fronteras exteriores, intercambiar inteligencia e información, y tener un mejor conocimiento de las formas de actuación de las redes de inmigrantes y narcotraficantes, que facilite la detección temprana de los riesgos y el diseño de las estrategias para anularlos.

CECORVIGMAR

En 2013 se creó en España el Centro de Coordinación para la Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras (CECORVIGMAR), que es un órgano de asesoramiento y coordinación de la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil, y una importante herramienta del Ministerio del Interior para efec-

tuar la vigilancia de las fronteras marítimas. Las funciones de dicho centro son: coordinar las actuaciones a nivel nacional dentro de las competencias de la Guardia Civil; servir de contacto entre los organismos nacionales e internacionales con actividades relacionadas con el medio marítimo en el campo de competencias de la Guardia Civil; analizar los riesgos relativos a la vigilancia marítima de costas y fronteras; y organizar el uso de los diferentes medios de la Guardia Civil, cuando actúe en misiones de vigilancia marítima de costas y fronteras, ante casos de emergencias o en situaciones que necesiten una rápida toma de decisiones.

SIVE

España también cuenta con el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE), gestionado por la Guardia Civil y encargado de mantener un mayor control de la inmigración irregular y el narcotráfico en las fronteras del sur y levante de la Península, en las Canarias y en las Baleares. Este sistema también puede ser usado en operaciones de inteligencia, protección de recursos, defensa de puertos, gestión del tráfico marítimo, búsquedas y rescates, derrames de crudos, accidentes en la mar, lucha contra el terrorismo, pesca, piratería, etc. El FRONTEX lo ha designado como punto de contacto nacional dentro de la red de vigilancia en el marco del EUROSUR.

La Guardia Civil tiene instalados a lo largo de la costa sensores del sistema SIVE, que se encargan de transmitir a los puestos territoriales y al centro de coordinación todo tipo de incidencias, que aparecen en un mapa rotuladas con símbolos diferentes para cada tipo de incidencia. Cuando con este sistema se intercepta una embarcación —que por la noche puede ser visualizada con cámaras térmicas de visión nocturna—, las patrulleras de la Guardia Civil entran en acción y se dirigen hacia ella para proceder a su auxilio o interceptación según los casos.

Actualmente se están dando grandes pasos para conseguir la interoperatividad del SIVE, con el Sistema Integrado de Vigilancia, Comando y Control (SIVICC) portugués.

SEAHORSE

Entre los años 2006 y 2008 se desarrolló el Proyecto SEAHORSE, consistente en actuaciones de cooperación con países africanos del Atlántico: Cabo Verde, Marruecos, Mauritania y Senegal, a través de cursos de formación marítima e inmigración, visitas, patrullas mixtas, oficiales de enlace, conferencias policiales, etc., encaminadas a coordinar acciones para poner freno a la inmigración irregular. Más adelante se estableció el Proyecto SEAHORSE

NETWORK, con el establecimiento de una red segura de comunicaciones por satélite para el intercambio de información entre España, Portugal, Cabo Verde, Marruecos, Mauritania y Senegal. Y entre los años 2009 y 2010 se estableció el Proyecto SEAHORSE COOPERATION CENTRES, con la realización de actividades de cooperación con los países africanos de la SEAHORSE NETWORK, ampliando las comunicaciones a Gambia y Guinea Bissau.

En 2013, el Proyecto SEAHORSE MEDITERRÁNEO inició su andadura como marco de colaboración con países del Mediterráneo, para impulsar la lucha contra la inmigración irregular entre dichos países, a imagen de lo que ya se venía haciendo en el Atlántico. Este proyecto, aprobado por la Comisión Europea, se prevé que esté totalmente operativo en 2016, con la participación de Chipre, España, Francia, Grecia, Italia, Libia, Malta y Portugal, a los que más tarde se unen Argelia, Egipto y Túnez.

España participa en el proyecto SEAHORSE a través de la Guardia Civil. La dirección de su ejecución corresponde a la Jefatura Fiscal y de Fronteras, con el apoyo de las diferentes unidades, servicios y centros afectados, como es el caso del CECORVIGMAR.

PERSEUS

Está en desarrollo el proyecto PERSEUS (Protection of European Borders and Seas through the Intelligent Use of Surveillance), liderado por INDRA. Es un sistema europeo de vigilancia, para la protección de los mares europeos y sus fronteras, mediante la integración de los sistemas de vigilancia y control de fronteras marítimas europeas y nacionales existentes en la actualidad. El proyecto, patrocinado por la UE con un presupuesto de 43,7 millones de euros y una duración de cuatro años, será el más importante dentro del área de seguridad marítima, y está siendo desarrollado por un



Emblema del proyecto «Closeye».

consorcio de 29 socios pertenecientes a 12 países de la UE, la mayoría con fronteras marítimas, que trabajan bajo la coordinación de Indra.

CLOSEYE

El CLOSEYE es otro proyecto de la UE en el que se incorporarán los diferentes sistemas de vigilancia marítima para controlar las fronteras del sur de Europa con aviones no tripulados, satélites, aerostatos y otros medios, para mejorar la seguridad en las fronteras exteriores marítimas de la UE. El proyecto, financiado por la UE, lo desarrolla un consorcio coordinado por la Guardia Civil Española, en el que participan la Marina Militar Italiana y la Guardia Nacional Republicana Portuguesa, con el apoyo de otras entidades como el Centro Europeo de Satélites, la Agencia Espacial Italiana, y la Ingeniería de sistemas para la Defensa de España (ISDEFE). Se prevé que entre en operatividad en el año 2017.

FRONTERAS INTELIGENTES

El 28 de febrero de 2013, la UE propuso un paquete de FRONTERAS INTELIGENTES encaminado a una gestión moderna y eficaz de las fronteras exteriores, utilizando las tecnologías de vanguardia para facilitar, acelerar y reforzar los procedimientos de inspección y control de los extranjeros que viajan a la UE. Consta de un Sistema de Entradas/Salidas de viajeros (EES), y un Programa de Registro de dichos viajeros (RTP).

El Sistema de Entradas/Salidas (EES) efectuará el registro del lugar y momento de la entrada y salida de las personas de terceros países que viajen a la UE. Anotará de forma electrónica los plazos de las estancias autorizadas, en lugar de hacerlo de forma manual, y cuando no se produzca una anotación de salida en el momento de expiración del correspondiente plazo, el sistema emitirá una alerta a las autoridades.

El Programa de Registro de Viajeros (RTP) permitirá que los viajeros de terceros países con frecuentes visitas a países de la UE, puedan entrar en dichos países usando controles simplificados en las fronteras gracias a escrutinios previos. Se ha calculado que al año usarán este programa unos 5 millones de viajeros.

Estos sistemas mejorarán la seguridad de las fronteras de la UE, a la vez que simplificarán los trámites en las fronteras exteriores del espacio Schengen a las personas que hagan viajes frecuentes desde terceros países.

Operaciones y ejercicios contra la inmigración irregular por mar

Además de los medios, sistemas y actuaciones antes señaladas, se llevan a cabo operaciones directas para tratar de detener o reducir al máximo la afluencia de inmigrantes irregulares, entre las que se puede citar las operaciones NOBLE CENTINELA e INDALO, así como ejercicios para mejorar la coordinación entre las unidades y organismos implicados, como el ejercicio «MARSEC 14». En estas actividades intervienen diferentes fuerzas y agencias españolas y extranjeras, en las que, en coordinación con otras organizaciones han tenido su protagonismo barcos de la Armada: *Cazadora*, *Centinela*, *Grosa*, *Serviola*, *Tagomago*, etcétera.

Asimismo, son de destacar las operaciones desarrolladas en aguas africanas en las que interviene la Armada, ya comentadas con anterioridad, encaminadas a defender los intereses marítimos (5) y cooperar con los países de la zona en operaciones encaminadas a mejorar la seguridad marítima, y luchar contra la piratería (6), el contrabando, el tráfico de estupefacientes, el tráfico



Grupo de inmigrantes irregulares en una playa española tras haber sido rescatados por Salvamento Marítimo. (Fuente: prensa diaria).

(5) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La Armada en la protección y defensa de los intereses marítimos españoles a lo largo de la historia. Cuadernos de Pensamiento Naval. Número 14.* 2012. Págs. 25-42.

(6) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *Piratería en el Golfo de Guinea. Cuadernos de Pensamiento Naval. Número 17.* 2014. Págs. 6-16.

de personas y otras actividades ilegales. Con cierta frecuencia, unidades de la Armada han tenido que prestar su auxilio a embarcaciones cargadas de inmigrantes.

También es destacar la cesión de barcos de la Armada a terceros países, como es el caso del patrullero *Conejera*, efectuado el 21 de febrero de 2012 a la Marina de Guerra de Senegal, y el patrullero *Dragonera* a la de la República de Mozambique, para ser utilizados en la vigilancia marítima dentro de su amplio abanico de posibilidades, entre las que se encuentra el evitar, o al menos tratar de reducir, su emigración irregular. Esta cesión se ha realizado tras firmas de acuerdos con dichos países, cuyo objetivo, como explicó el Gobierno de España, es *reforzar la vigilancia y seguridad de los espacios marítimos, mediante la venta, por el precio simbólico de cien euros cada uno, de dos patrulleros que se encontraban dados de baja en el servicio por parte de la Armada española.*

Asimismo, hay que destacar la actividad contra la inmigración irregular desarrollada por el Ejército de Tierra en sus destacamentos próximos a las costas, como es el caso de Alhucemas, Chafarinas y Vélez de la Gomera, y la llevada a cabo por el Ejército del Aire, sobre todo con sus aviones de patrulla marítima.

Operación NOBLE CENTINELA

La Armada ha participado en la operación conjunta NOBLE CENTINELA, que se inició en aguas de Canarias el 16 de mayo de 2006, para hacer frente a la gran avalancha de inmigrantes irregulares que llegaban a sus costas. Consistía en una operación aeronaval con la misión de localizar embarcaciones implicadas en el transporte de inmigrantes irregulares procedentes de las costas de África, en la que han participado patrulleros de la Armada, como *Serviola*, *Centinela* o *Grosa*, junto con aviones del Ejército del Aire y remolcadores de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

Operación INDALO

Consiste en un despliegue por las costas sur y sureste de España, en el que participan diferentes agencias y organizaciones, entre ellas la Armada, con barcos como los patrulleros *Cazadora* o *Centinela*. A modo de ejemplo se puede citar el despliegue desarrollado durante 5 meses del año 2014, bautizado Operación EPN-INDALO 2014 y financiado por FRONTEX. Entre junio y octubre de dicho año, la Guardia Civil dirigió una amplia operación de vigilancia por las costas de Algeciras, Málaga, Granada, Almería y Murcia que

impidió la entrada en España de más de 4.000 personas sin papeles, además de haber incautado 328 embarcaciones, más de 32 toneladas de hachís y 33 de cocaína, y el apresamiento de una docena de traficantes de personas. En este despliegue participaron dos barcos españoles, uno de la Guardia Civil y otro de la Armada (patrullero *Cazadora*), a los que se sumaron barcos y aviones de vigilancia marítima de Eslovaquia, Finlandia, Francia, Italia y Portugal. Y también participaron agentes del Cuerpo Nacional de Policía y de las policías de Dinamarca, Francia, Grecia, Portugal y Rumanía.

En la operación se llevaron a cabo unas 2.788 horas de vigilancia marítima y 412 horas de vigilancia aérea, y ha tenido momentos de gran intensidad, como fue el caso del 10 al 12 de agosto, en que fueron localizadas 1.299 personas a bordo de embarcaciones en situación muy precaria.

Ejercicio MARSEC 14

Del 12 al 23 de mayo de 2014 se celebró en diferentes puntos de la costa el ejercicio conjunto de seguridad marítima MARSEC 14, en el que intervino la Armada con 10 buques, unos 600 marinos de la Fuerza de Acción Marítima y una Fuerza de Infantería de Marina, junto a otros 25 organismos estatales. El objetivo era mejorar la coordinación en la mar de unidades de la Armada con las de Salvamento Marítimo, Vigilancia Aduanera, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Secretaría General de Pesca y Cruz Roja, en operaciones de lucha contra el tráfico de drogas y la inmigración irregular, operaciones de salvamento y rescate, y otras, contando con la colaboración de diversas organizaciones.

El ejercicio, programado y dirigido por el almirante de la Flota (ALFLOT) y conducido por el almirante de Acción Marítima (ALMART), se desarrolló en 11 escenarios: I, aguas territoriales españolas; II, bases de Ferrol, Cádiz y Cartagena; III, Puertos de Tarragona y Cartagena; IV, puerto y Arsenal Militar de Las Palmas; V, aguas de Cartagena; VI, puerto de Vigo; VII, frontera de España y Portugal; VIII, aguas de Alicante; IX, otras zonas; X, despliegue del Regimiento de Artillería de Costa (RACTA) en el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima de la Armada (COVAN); XI, colaboración con la Secretaría General de Pesca.

Resultados, conclusiones y recomendaciones

Como se ve, a pesar de todos los problemas y del eco mediático que tiene, la inmigración irregular por mar se ha reducido de una forma continua en los últimos años, ya que del año 2006 al 2013 se redujo en un 91,7 por 100, lo que se puede calificar como un excelente resultado.

Esta reducción se debe a las acciones coordinadas llevadas a cabo por la Administración, y el trabajo día a día de las Fuerzas Armadas, las Fuerzas de Seguridad del Estado y otros organismos. Han sido esenciales las diversas iniciativas desarrolladas por España ante la UE y otros organismos como la OIM; la estrecha cooperación con los países de origen y tránsito de la inmigración; las respuestas adaptadas a los diferentes retos migratorios; el desarrollo de técnicas y sistemas que permiten hacer frente a los movimientos de la inmigración irregular de ahora y del futuro; y las operaciones llevadas a cabo en diversos períodos de tiempo.

Para continuar con estos resultados conviene no bajar la guardia. Es esencial mantener una muy estrecha cooperación con los países de origen y tránsito de la inmigración irregular, sin ahorrar esfuerzos. Esta cooperación debe ir más allá de la vigilancia de los flujos migratorios, para apoyar el desarrollo de los países en cuestión e intentar mejorar su nivel de vida, para que sus habitantes no sientan la imperiosa necesidad de tener que irse a otro país para tratar de mejorar su situación económica y hacer más llevadera su vida; una vida que a veces pierden en el viaje por mar hacia ese país. Ayudando a los países de África, España y el resto de países de la UE se ayudan a sí mismos.

La UE debe continuar con su apoyo a los países miembros de las fronteras del sur, ya que los problemas de la inmigración irregular por mar no son solo responsabilidad de los países dueños de esas fronteras, como pueden ser Italia o España. También es responsabilidad del resto de Europa, ya que aunque muchos inmigrantes que entran por las fronteras del sur (España o Italia) vienen para quedarse, otros utilizan esas fronteras como puentes o trampolines para extenderse a todo lo largo y ancho de Europa.



BIBLIOGRAFÍA

Para la confección del presente artículo se han examinado documentos de diversas fuentes: Boletín Oficial del Estado; Instituto Español de Estadística; Ministerio de la Presidencia; Ministerio del Interior; Ministerio de Empleo y Seguridad Social; Prensa diaria; y otros informes. De ellos se pueden destacar los siguientes:

Agencia EFE. *25 años de naufragios y muertes de inmigrantes ilegales también en España*. ABC.es. 4 de octubre de 2013.

Europa Press. *¿Por dónde llegan más inmigrantes irregulares a España?* Europa Press. 13 de agosto de 2014.

FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ, María Teresa: *Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se dispone la creación de la autoridad de coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias y se establecen normas para su actuación*. Boletín Oficial del Estado, N° 243. Ministerio de la Presidencia. 11 de octubre de 2006.

GUBIN, Anastasia: *Récord de inmigrantes ilegales por mar a Europa. La gran época*. 16 de agosto de 2014.

LEÓN LÓPEZ, I.: *Bhelma VI Misión en Melilla. Hespérides*. N° 196. Mando de Canarias. Octubre-diciembre, 2013.

MAÍQUEZ, Miguel: *Cien claves de la inmigración en España*. 20 Minutos. 24 de enero de 2010.

MORA, J. G.: *Las cifras de la inmigración irregular*. ABC.es. 24 de febrero de 2014.

OCS AJEMA. *Ejercicio Conjunto Marítimo MARSEC*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio, 2014. Págs: 929-930.

ROMAGUERRA, Cándido: *Rescatados en el Estrecho 835 inmigrantes, entre ellos 30 menores*. El País. 12 de agosto de 2014.

Varios Autores. *Extranjeros Residentes en España*. Observatorio Permanente de la Inmigración. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. 30 de junio de 2014.

Varios Autores. *Balace 2013 de la lucha contra la inmigración irregular por vía marítima*. Ministerio del Interior. Madrid, 29/04/2014.

Varios Autores. *Informe Raxen. Especial 2012*. Movimiento Contra la Intolerancia. 2012.

VÉLEZ ALCALDE, Francisco Javier: *Pateras, cayucos y mafias transfronterizas en África: el negocio de las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias*. Real Instituto Elcano. 5 de febrero de 2008.

LA MAR Y LA HISTORIA

Gonzalo PARENTE RODRIGUEZ
Coronel de Infantería de Marina (RR)
Doctor en Ciencias Políticas y Sociología

Decía el poeta español Jorge Manrique (*Coplas a la muerte de su Padre*): «Nuestras vidas son los ríos que van a dar a la mar que es el morir». Es esta la visión de una mente que siente los ríos, pero ve lejana la mar, desconocida y mortal. Pero si se tratase de un poeta que vivía en el ambiente marítimo de la costa, donde desembocan los ríos, donde la mar es dominante, entonces pensaría que la mar no es el morir, todo lo contrario es el vivir, por que la vida misma surgió de las aguas marinas, como hacen los salmones que van de la mar al río, para buscar donde alumbrar la vida. Así, nos referimos a las actividades humanas dependientes de la mar que han forjado la historia de los pueblos y las naciones. La mar como ente principal que es fundamental para la vida de los seres humanos (hombres y mujeres) que agrupados en comunidades han vivido la historia de la Humanidad.

Como contrapunto del pensamiento que no se acuerda de la mar para sus reflexiones sociopolíticas, encontramos a quienes viven pendientes de la mar, son los pueblos marítimos, quienes saben que dependen de ella, para su vida social y política. Encontramos así, que existen dos tipos de pueblos, los marítimos y los continentales que en España podrían ser los isleños y los mesetarios. Un pensador francés en 1.935, Henri Pirenne, ya trató este tema con su libro *Las Grandes Corrientes de la Historia* donde presenta las dos formas de vida, las marítimas y las continentales que pueblan el mundo, y dice; «los pueblos de condición marítima se orientan hacia el exterior, hacen intercambios comerciales y culturales con otros pueblos, son tolerantes y cosmopolitas. Su supervivencia está en el mar, en las comunicaciones marítimas y en la explotación de sus recursos». También Hegel señalaba la diferencia de los continentes, cuando decía: «En Asia el mar no significa nada (Ahora parece que está cambiando), los pueblos asiáticos viven de espaldas al mar, en cambio en Europa, se tiene una relación importante con el mar, y sus pueblos y naciones viven utilizando lo que la mar les ofrece». También es imprescindible, al tratar de estos temas, señalar que el más famoso marino reconocido como geopolítico marítimo, enfrentado al geopolítico continental Mckinder, fue el capitán de navío norteamericano Albert Mahan, quién en 1898 trazó las líneas de la geopolítica norteamericana para convertirse en la gran nación marítima global que es hoy en día. Todo comenzó con la guerra contra España a quién le fueron arrebatadas sus bases en el Atlántico y Pacífico.

Centrándonos en Europa, podemos contemplar países totalmente marítimos, como Gran Bretaña e Irlanda, gracias a su insularidad, otros peninsulares como España, Italia o Dinamarca que están ligados a uno o dos mares, por lo que son marítimos en su mayor parte o aquellos que no tienen mar, o muy poca, como Alemania y Austria. Pero hay países como España y Francia que disfrutan de dos influencias marítimas como son las que reciben del Mediterráneo y Atlántico. Esta condición ofrece a los dos países un factor de fuerza., si son conscientes de su condición marítima; pero también constituyen un factor de debilidad si se concentran en la defensa de las tierras, en vez de usar las ventajas marítimas que son apreciadas por otros pueblos dispuestos a aprovechar su influencia marítima que despierta su interés expansivo.

Respecto a Europa, podemos señalar su múltiple condición y dependencia marítima, pues al ser nuestro continente un apéndice de la gran masa euroasiática, no cabe duda que tiene una doble dependencia, continental hacia el Este, y Marítima, por el Norte, (Ártico), por el Oeste (Atlántico) y por el Sur (Mediterráneo). Todas estas direcciones crean relaciones de influencia y dependencia con los países instalados bien sean los orientales, como Rusia, occidentales, como América, o meridionales, como los de África y Oriente Próximo. Igualmente podemos señalar que España y Portugal se asientan en un apéndice de Europa (Península Ibérica), orientado hacia el Suroeste. Por eso el almirante Álvarez Arenas en su libro *El Español Frente al Mar* señala que las tierras ibéricas reciben el abrazo del océano, mientras que permanecen soldadas al continente europeo por el Noreste... Más adelante añade: «Es indiscutible, hablando con generalidad, la influencia de la geografía en la trayectoria del acontecer humano», yo diría que se refiere a la historia.

De la misma manera que la montaña hace al hombre que vive en ella, el montañero, los que se asientan en zonas costeras, viven pendientes de la mar y se hacen marineros, de hecho o de derecho. Observamos así, esta dualidad recíproca del hombre y el mar, hoy un tanto aminorada por razón de la globalización en todos los sentidos. Geografía e Historia se relacionan entre sí para influir en los seres humanos, tanto a nivel individual como colectivo, y por tanto en el devenir de las naciones. Son así los pueblos tan marineros como los vascos y los gallegos, que se van a faenar en aguas tan alejadas como las de las del las Islas Seychelles, las del Gran Sol (Terranova) o del Pacífico frente a Perú, donde acaba de naufragar un pesquero vigués. Son marineros los isleños de Baleares y Canarias porque dependen de la mar para su vida económica, son marineros los habitantes de Ceuta y Melilla, por razones obvias. Todos ellos y otros muchos, viven dependientes de la mar con gran influencia en sus vidas.

Que Europa y España son entes geográficos que a lo largo de su historia han demostrado su dependencia de la mar, es un hecho indiscutible, fuese en el Mediterráneo, en el Atlántico o en el Pacífico, donde perduran nombres tan

españoles como Filipinas, Marianas o Carolinas. Por eso la mar en su doble dependencia ha gestado el surgir de las naciones, entendidas estas como realidades físicas con proyectos de vida en común que les ha llevado a vivir sus propias historias de evolución social y económica.

La mar, que ocupa las tres cuartas partes del globo terrestre, es la amalgama que une más que separa a los pueblos y naciones que lo habitan. Los continentes y las naciones marítimas debieran tener más presente todas las riquezas inexploradas que contienen los mares y que apenas reciben atención de la opinión pública, más empeñada en mirar tierra adentro, cuando la mar ofrece enormes posibilidades para el desarrollo de la vida de los seres humanos que cada vez son más y requieren mayores recursos.

Mientras se emplean enormes esfuerzos económicos, políticos y estratégicos en desarrollos y proyectos espaciales, la humanidad desconoce o no pone atención en todo lo que la mar ofrece para la supervivencia de la vida humana, sean alimentos, medicinas o recursos energéticos. La mar como vía de comunicación es imprescindible para el comercio marítimo por donde llegan los productos energéticos (petróleo y gas), así como alimentos (trigo y cebada) o los repuestos de máquinas (automóviles) y materias diversas de importación y también para la exportación en contenedores que transportan los buques. Una muestra del desarrollo tecnológico de una nación es su capacidad de utilizar los fondos marinos que para la mayoría de las naciones permanece como un espacio ignoto. Al igual que se ha avanzado en la exploración del espacio aéreo, los espacios submarinos están a la espera de ser conquistados. En ellos se encuentran enormes reservas de animales, vegetales y minerales. Solamente algunos países demuestran su interés por estas expediciones a los espacios submarinos. Dejando a un lado las prospecciones petrolíferas y de gas, debemos considerar algunos casos como los buscadores de pecios para explotarlos recogiendo restos arqueológicos o simplemente sus valiosos cargamentos (*Odisey*). Llama la atención que sean capaces de encontrar las cajas negras de varios aviones caídos en las aguas más profundas del océano o la recuperación de un submarino ruso por los noruegos.

El desarrollo de las actividades marítimas de una nación es dependiente de varios factores de diversa índole: El más importante es su carácter nacional derivado de las condiciones geográficas. Las necesidades de vida llevan a la explotación de sus ventajas marítimas, lo que forma una cultura marítima basada en la experiencia histórica. Vemos así como geografía, historia y cultura son los pilares básicos del desarrollo marítimo de una nación. Las circunstancias geopolíticas derivadas del desarrollo tecnológico y del incremento de población llevan a un aumento del consumo de energía y del comercio para importar y exportar productos necesarios.

Las naciones de condición marítima están más capacitadas para enfrentarse con los problemas del desarrollo económico y social, todo depende de su capacidad como nación marítima y sus posibilidades de explotación positiva o

negativa si no se utilizan. Eso marca el avance o retroceso en la vida de los pueblos en el discurrir de la historia.

Como bien dice Mahan el potencial marítimo de una nación depende de la capacidad para explotar, desarrollar y defender sus intereses marítimos, para lo cual necesita disponer de un apropiado potencial naval, civil y militar. De esta forma, Mahan señala que el potencial naval facilita los intereses marítimos que requieren el desarrollo de una infraestructura militar de seguridad y defensa. Para este clásico marino norteamericano, reconocido en todo el mundo como un estratega marítimo y adecuándolo a la vida del siglo XXI, los intereses marítimos podrían abarcar los siguientes elementos:

- La Marina Mercante y la red de transporte marítimo.
- Las instalaciones portuarias e infraestructuras.
- Las organizaciones de comercio exterior.
- La flota pesquera y las instalaciones de apoyo.
- Las industrias de construcción naval.
- Las organizaciones de investigación científica.
- Los establecimientos de explotación de fondos marinos.
- Los deportes náuticos y el turismo marítimo.
- Una Marina militar adecuada al desarrollo marítimo.

Es evidente que, a pesar de valorar todas las organizaciones e infraestructuras que suponen la explotación apropiada de los intereses marítimos nacionales, no se puede olvidar la faceta tan importante que es disponer de una auténtica cultura marítima y naval, arraigada en la población. Por eso, cuando por tradición y cultura marítima se entienden los valores geográficos e históricos, entre otros, que aportan la experiencia y conocimientos navales del pueblo de un territorio, entonces llega a comprenderse la verdadera orientación de cada nación hacia su destino oceánico que la convierte en una nación marítima, próspera y pujante. Por otro lado, el mismo Mahan señala los factores que afectan y estimulan el potencial marítimo de una nación.

La historia de España nos aporta hechos históricos recientes, como son: La crisis del fletán que produjo un conflicto con Canadá, la crisis de Perejil con Marruecos y la crisis del *Prestige* que originó un conflicto interno. En los tres dominó el factor marítimo. Pero las páginas nos ofrecen numerosos hechos relevantes que fueron marcando el devenir español siempre en relación con el mar. Desde la incursiones de expediciones nórdicas (vikings), las diversas invasiones de pueblos mediterráneos, hasta que España consiguió el dominio del Mediterráneo y las conquistas cambiaron el rumbo, de Oeste al Este, con el reino de Nápoles por ejemplo y la batalla de Lepanto. La gran empresa americana hizo que los españoles pusieran su atención en el Atlántico, océano que exigió una atención marítima para mantener las líneas de comunicación entre los dos continentes a lo largo de los siglos y que llevó a España a tener

que disputar el dominio del mar, al igual que antes hiciera con el Mediterráneo, pero con mucha mayor amplitud. La España de los Reyes Católicos tuvo que poner toda su atención en las artes marinas. Así surgió la Escuela de Mareantes de Sevilla para dotar de tripulaciones al millar de naves que llegaron a tener en el siglo XVI.

La llegada al Trono de Carlos V presentó una nueva dimensión al interés estratégico español. Europa y sus guerras abrieron un segundo frente de carácter continental al que se subordinó el frente marítimo que quedó para abastecer económicamente las guerras europeas. Posteriormente Felipe II, tendría que disputar el dominio del Atlántico a otros reinos que venían utilizando la guerra del corso y otras abiertamente. Así, España tuvo que enfrentarse en numerosas ocasiones a los ingleses, holandeses y franceses, con marinos de enorme valía como fueron los Bazán (padre e hijo), los Recalde o el mismo Blas de Lezo. En el Archivo de Simancas hay un documento (1605) en el que el almirante Diego Brochero escribe al Rey Felipe III: «Tras 38 años de navegar en armadas y galeras de alto bordo y las del turco fui esclavo, las Armadas de España se encuentran en penosa situación»... Pero corriendo los años, en tiempos de Felipe V y Fernando VI, volvería a resurgir con marinos como Patiño y Ensenada que iniciaron la reconstrucción de las flotas, los arsenales y llegaron a botar barcos del máximo porte, como el *Santísima Trinidad*, de tres puentes y 120 cañones, máximo prestigio de la construcción naval española. Pero desde entonces otras naciones también marítimas iniciaron una escalada de medios navales, disputándose el dominio del mar que años más tarde promovió Mahan. España, Francia e Inglaterra, llegaron a comprender el valor de las alianzas y así se llegó a Trafalgar, cuando Inglaterra tenía más buques que España y Francia juntas. España continuaba con su enorme imperio marítimo imposible de mantener con tan pocos efectivos navales.

Es Mahan quien nos dice que una potencia marítima tiene que aprovechar la geografía para obtener accesos fáciles a los mares próximos, de tal forma que se facilite el tráfico comercial y el desarrollo de las actividades marítimas, como son la pesca y la construcción naval. Desde el punto de vista económico, lo más importante, es que una nación marítima sea capaz de ejercer un poder naval, civil y militar que sirva para mantener una relación y comunicaciones con los países vecinos. Todo ello facilita el comercio marítimo.

Por eso los pueblos de condición marítima no pueden renunciar a esta manera de vivir, difícil y arriesgada, que viven los hombres y mujeres dependientes de la mar, refiriéndonos a los marinos civiles, como mercantes y militares que continuamente están pendientes de la mar, así como tantas familias que desde tierra sufren las circunstancias que la mar impone.

La Historia Naval es vista como circunstancia ambiental del acontecer humano, en lo referente a la condición marítima. El almirante y académico Álvarez Arenas dejó dicho que es el resultado de las acciones humanas que empieza con el nacimiento del hombre y termina en el momento que vivimos.

Es así como el pasado nos lleva al presente. La influencia del mar en la historia de la humanidad y más concretamente la historia de los pueblos europeos están señaladas por el profesor del King College, de Londres, Jonh Elliot que señala los dos acontecimientos más importantes de la historia de la humanidad fueron dos sucesos marítimos que revolucionaron la vida europea: El descubrimiento del continente americano y el paso hacia las Indias Orientales a través del Cabo de Buena Esperanza. Estos dos acontecimientos marítimos, dieron origen a una auténtica revolución en el siglo XVI con la expansión del comercio, la industria y el gobierno. Se establecieron conexiones marítimas con las regiones más alejadas, con las cuales anteriormente no había habido contactos de ninguna clase. La navegación, la construcción de buques, el comercio y las operaciones navales que hicieron olvidar los modos de vida propios de la edad media para entrar en la novedad que ofrecía la edad moderna.

Todavía Elliot dice más, el descubrimiento de América llega a estar íntimamente asociado con el capitalismo europeo, y así el Nuevo Mundo fue transformando la vida económica, comercial e industrial del viejo continente.

Fueron las naciones atlánticas: España, Portugal, Francia, Holanda e Inglaterra, los protagonistas de este impulso marítimo que facilitó el paso de Europa a Hoy, ya en el siglo XXI, el tráfico marítimo constituye el factor fundamental para el comercio mundial que utiliza los nuevos pasos marítimos entre los continentes, como son el Canal de Suez, el Canal de Panamá y la apertura de los nuevos pasos a través del océano Glacial Ártico. Todo ello hará de este mundo en que vivimos que se realice la verdadera globalización del comercio marítimo, sobre todo cuando está a punto de firmar un Tratado de Libre Comercio a través del Atlántico, de imprevisibles consecuencias económicas, pero que va a incrementar notablemente el comercio marítimo entre los dos continentes.

DEFENSA DE PUERTOS Y BASES NAVALES

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (RR)

Antecedentes

La posibilidad de obtener grandes resultados con medios limitados no es nada nuevo y enseguida vienen a la cabeza acciones de la Segunda Guerra Mundial, como la brillante operación llevada a cabo por los valientes marinos italianos que al mando del teniente de navío Durand de la Penne, consiguieron penetrar en la base británica de Alejandría con dos torpedos tripulados y colocar sus mortíferas cargas bajo los cascos de los acorazados *Valiant* y *Queen Elizabeth*, que permanecieron inoperativos durante un largo periodo de guerra, lo que facilitó importantes avances de las fuerzas del Eje en el norte de África, pese a los intentos británicos de mantener a ambos buques adrizados en sus puntos de atraque habituales, con el fin de que el enemigo no fuese consciente de la terrible realidad.

En el Atlántico, la destrucción del dique de Saint Nazaire, único capaz de albergar al *Tirpitz*, constituía un objetivo muy importante para evitar que este acorazado operase en aguas de este Océano, con la consiguiente amenaza para los convoyes destinados a las Islas Británicas, que con anterioridad habían sido sorprendidos por la agrupación compuesta por los cruceros de combate *Scharnhorst* y *Gneissenu*, al mando del almirante Günter Lütjens.

Al encontrarse el dique, próximo a la desembocadura del río Lorient, existía cierto grado de vulnerabilidad, pese a las grandes dificultades para acceder a sus proximidades, por ello, el Almirantazgo británico encomendó al Grupo de Operaciones Especiales la destrucción de la esclusa que permitía el acceso al dique. Se planeó una operación extremadamente audaz que, en esencia, consistía en estrellar durante la noche al destructor *Campbelltown*, cargado de explosivos contra la puerta de la esclusa. Para el mando de la expedición se había designado al capitán de corbeta de la Reserva Naval Robert Ryder, diseñador de la arriesgada empresa, que asumiría el mando directo del viejo destructor, a la vez que una serie de motolanchas con motores de gasolina deberían transportar al personal encargado de destruir la maquinaria del dique.

Utilizando todo tipo de argucias, desde simular tratarse de un destructor alemán, hasta alegar no comprender las señales que se le hacían desde tierra, retrasó Ryder lo que pudo la reacción enemiga, logrando embestir la compu-

ta del dique, al que llegó renqueando debido al castigo al que fue sometido por las baterías alemanas durante la aproximación, mientras las motolanchas que pudieron, soportando una auténtica avalancha de fuego, lograron desembarcar a los comandos, siendo varias destruidas por un vivo cañoneo que las convirtió en auténticas piras.

Pero lo cierto es que el *Campbeltown* logró incrustarse en la puerta del dique, aún cuando su velocidad era escasa, ya que había sido mermada por la enorme reacción artillera. Los alemanes creían que había fracasado el intento, pues la puerta no había cedido, pero a la mañana siguiente, una enorme explosión destruyó la puerta del dique, lo que sumado a los destrozos que habían efectuado los comandos durante las dos horas que permanecieron allí los equipos de demolición, neutralizó por completo la esclusa, impidiendo que el dique pudiera ser empleado de nuevo, con lo cual quedó imposibilitada la salida al Atlántico del *Tirpitz*, al no contar un lugar adecuado donde reparar.

Sirva también de ejemplo, ocurrido durante esta misma guerra, el ataque a Burdeos de un comando británico que con unas ligeras canoas de lona dejadas en la noche por un submarino en el estuario del Gironda, remontaron el río y ocasionaron el hundimiento de muchos barcos mercantes. En este caso se trataba de un puerto comercial.

También en esta guerra, los italianos utilizaron embarcaciones explosivas contra barcos fondeados, como es el caso del ataque a la bahía de La Sude en Creta, logrando inutilizar al crucero *York*, hundir un transporte y dañar a un petrolero.

Evolución de la situación

El mundo ha cambiado mucho desde entonces. Poco después de esta guerra se estableció un terrorífico equilibrio de poderes entre el bloque occidental y la URSS y aunque no se llegó a la confrontación directa, la Guerra Fría se desarrolló a modo de juego geoestratégico en escenarios localizados en el Tercer Mundo, que quedaron limitados a ámbitos regionales por el temor de las superpotencias a una extensión generalizada de la tensión mundial.

Al finalizar la Guerra Fría, los contenidos conflictos regionales se extendieron de manera alarmante. Las tecnologías cada vez más asequibles y baratas permitieron a líderes terroristas fanáticos golpear con dureza a países de mucha mayor entidad, como ocurrió el 11 de septiembre de 2001, fecha en la que los Estados Unidos vieron amenazada su seguridad a pesar de su poderío y, a partir de entonces, la potencial amenaza, que alguna vez pudo parecer utópica, abrió la posibilidad de que cualquier nación pueda encontrarse involucrada en conflictos inevitables. La sociedad española sufrió en sus entrañas otro fatídico acto terrorista el día 11 de marzo de 2004. No sería la última nación que pasó por esta terrible experiencia.

Contra este tipo de acciones hay que responder con medidas que deben ser planeadas previamente. El atacante tiene que ser consciente de que va a tener que enfrentarse a una respuesta inmediata y contundente, consecuencia del *animus pugnandi* o disposición, tanto de los que están implicados en la acción, como de los que tienen la responsabilidad política de su ejecución.

Desde que acabó la Segunda Guerra Mundial ha aumentado muchísimo la capacidad de las armas, las posibilidades de conseguirlas disponiendo del capital necesario y los fanatismos capaces de llegar a la auto inmólación, conflictos diferentes de los que hemos conocido en el siglo XX y el ámbito marítimo no escapa a las amenazas referidas. Para enfrentarse a ellas es preciso constituir una fuerza disuasoria capaz de enfrentarse a los intentos de agresión que puedan llegar desde la mar.

Amenazas

Las amenazas contra las bases navales, buques, puertos comerciales e instalaciones costeras, pueden proceder de las tres dimensiones. Desde el aire se puede atacar a buques e instalaciones, así como efectuar minados ofensivos en las canales de acceso. Los submarinos, además de excelentes minadores, constituyen una amenaza importante para las unidades que entran y salen de puerto. En la referida Segunda Guerra Mundial, uno de ellos llegó a introducirse en Scapa Flow.

Los intrusos, bien sean simples buceadores equipados con cargas adhesivas, vehículos submarinos tripulados, o submarinos de bolsillo, como se emplearon contra el *Tirpitz* en Noruega, e incluso embarcaciones de superficie cargadas de explosivos, pueden causar mucho daño y es necesario estar preparados para repelerlos. La tecnología actual permite construir mini submarinos de características adecuadas para estos cometidos, es decir, más difíciles de detectar, al ser más silenciosos; de mayor autonomía, lo que exime de la excesiva aproximación del nodriza; y con mayor capacidad de explosivo.

Medios para contrarrestar las Amenazas

Los comienzos de las hostilidades en los países de condición marítima, suelen iniciarse con el señalamiento de los límites de los propios campos minados por medio de avisos a los navegantes, tanto para evitar el empleo de las aguas del litoral propio por el enemigo, como para seguridad del tráfico neutral y, este tipo de minado defensivo, exige contar con la cantidad necesaria de minas, en su mayoría de orínque.

Entre estos campos de minas defensivos, se establecen a priori canales para acceder a los puertos, que deben ser mantenidas limpias de modo perma-

nente, pues son paso obligado para las embarcaciones que acceden y salen del puerto y por lo tanto, constituyen un objetivo prioritario para el enemigo. Por ello hay que contar con dragaminas y cazaminas para llevar a cabo operaciones de limpieza de las propias canales y garantizar la seguridad del tráfico marítimo, pues en caso contrario podrían colapsarse los puertos.

Los medios visuales y los radares son imprescindibles para detectar cualquier intrusión en el puerto y posibles minados ofensivos del enemigo en las canales de acceso. Los equipos de visión nocturna han avanzado muchísimo en los últimos años. Son piezas clave para detectar intrusiones y minados ofensivos y unos excelentes complementos de los medios de detección electromagnéticos y electroacústicos.

El sonar permite detectar debajo de la superficie a todo tipo de intrusos, sean buceadores, embarcaciones de superficie o submarinos, así como posibles minas fondeadas por el enemigo. El diseño de sensores submarinos por medio del sonido ha avanzado mucho en los últimos tiempos, existen equipos que detectan únicamente los objetos en movimiento por medio del *efecto doppler*, lo cual facilita mucho la detección de intrusos. Algo parecido ocurre con los radares de exploración de superficie y aérea, cuya precisión permite detectar objetos que en muchas ocasiones pasan desapercibidos al ojo humano.

Naturalmente están los medios más sofisticados de artillería y misiles de defensa de costa, los medios aéreos, los drones, las embarcaciones de defensa de puertos dotadas de medios antisubmarinos, las unidades aéreas de vigilancia y ataque. Los radares de exploración aérea son imprescindibles en la defensa de puertos para detectar a todo avión intruso capaz de efectuar un minado ofensivo. Los sistemas de detección por bobinas magnéticas se han utilizado con bastante profusión en el pasado y aunque en la actualidad tienen menos posibilidades, pueden ayudar a confirmar detecciones y su utilización puede ser eficaz combinada con otros sistemas.

Para contrarrestar los minados ofensivos se utilizan los dragaminas y los cazaminas. El dragado de minas puede ser mecánico, magnético y acústico. Las minas de presión son las más difíciles de rastrear y una vez detectadas, es preferible utilizar contra ellas la caza de minas, que se efectúa localizando y destruyendo a la mina en el lugar donde se encuentra fondeada, utilizando para ello una carga explosiva transportada en un vehículo no tripulado, que luego será detonada por control remoto mediante señal sonar codificada. Estos pequeños submarinos están en continuo desarrollo y son cada vez más sofisticados, muy maniobrables, con cámaras de televisión, reflectores, sonares y, por su alta tecnología, son de coste elevado.

La amenaza terrorista

El 12 de octubre de 2000 el destructor DDG-51 *USS Cole*, de la clase *Arleigh Burke*, fué atacado por una lancha de explosivos al salir del puerto de Adén. El atentado terrorista causó 17 muertos de la dotación del destructor, muriendo los dos terroristas de Al Qaeda que tripulaban la lancha. El buque fue transportado por el MV *Blue Marlin* y reparado en dique seco, volviendo a entrar en servicio en 2001.

Dos años más tarde, el 6 de octubre de 2002, fue atacado el petrolero francés *Limburg* cuando se disponía a entrar en el puerto de Ash Shir, también en Yemen, resultando heridos 12 marineros y uno desaparecido. La explosión se la atribuyó también Al Qaeda, aunque no fue posible determinar exactamente la autenticidad del mensaje.

La amena novela de Frederick Forsyth, *El Afgano*, publicada en 2008, hace pensar que el ámbito marítimo no se va a escapar a la amenaza terrorista. De hecho ese mismo año tuvo lugar en Bombay una oleada de atentados contra los puntos clave más importantes de la capital financiera de la India, ejecutado por una serie de grupos terroristas desembarcados en embarcaciones neumáticas con motor fuera borda que partieron del muelle Sasson, donde al parecer se encontraba atracado el buque nodriza. Ese aciago día fueron asesinadas más de cien personas y varios centenares resultaron heridas, en los diversos atentados que partieron del mar, convirtiendo la ficción en realidad. Estos atentados dieron lugar a que se hiciese un esfuerzo para contrarrestar este tipo de acciones adoptando medidas para proteger instalaciones costeras, tanto civiles como militares, para poder detectar con tiempo las posibles amenazas.

Estado del arte

Tal vez pueda parecer ambicioso el título de éste epígrafe, ya que los equipos o sistemas a que se hace referencia están contenidas en revistas especializadas de dominio público y es muy posible que existan soluciones más avanzadas que las aquí referidas, no desveladas por su carácter de confidencialidad, pero al menos, pueden dar una idea a título orientativo de las principales tendencias en la materia.

Los Estados Unidos han desarrollado sistemas de protección de puertos y también la OTAN y la Agencia de Defensa Europea han proyectado sistemas para la detección de intrusos bajo el agua, en la superficie y sobre ella. Para detección de buceadores se han utilizado sonares de alta frecuencia que operan en el rango comprendido entre los 85 y 100 Khz, que permiten clasificar al blanco, gracias al elevado poder de discriminación en frecuencias elevadas, a la vez que logran un efecto disuasivo. En este mismo sentido, lo más novedoso han sido los sistemas de procesamiento de la señal de detección

pasiva, evidentemente más discretos, lográndose alcances de 120 metros sobre un buceador con circuito cerrado en presencia de otros objetivos.

Para cubrir áreas submarinas extensas con cierta probabilidad de detección, se utilizan combinaciones de sonar activo, pasivo y detectores electromagnéticos, integrados en sistemas de mando y control, capaces de neutralizar la amenaza con armas no letales bajo el agua, empleándose para este fin vehículos robóticos submarinos y de superficie.

El sistema Sentinel, de la empresa norteamericana Sonardyne, que se empezó a utilizar en el año 2007, se emplea para protección de buques e instalaciones, tanto militares como civiles. El sistema básico se limita a una parte submarina capaz de integrarse con otros sistemas. Existe otro, de despliegue rápido y tamaño reducido, para ser instalado patrulleros, yates y en general unidades que varían su lugar de fondeo o amarre. El de mayor entidad es capaz de cubrir una zona submarina superior a siete kilómetros cuadrados, combinando sonar activo y pasivo, con capacidad para detectar buceadores a 900 metros y vehículos a 1.500 metros, integrados con sistemas de radar y electro ópticos.

En 2013, Sonardyne, en colaboración con el Instituto de Tecnología Stevens, situado a orillas del río Hudson, ha conseguido mejorar la detección de buceadores complementando el sistema activo con otro sonar pasivo, que se pueden utilizar aisladamente o en conjunción. También la empresa norteamericana ST Electronics, en colaboración con Singapur DSTA (*Defence Science and Technology Agency*) ha desarrollado un sistema dotado de varios transductores que permite la detección, clasificación, localización, seguimiento e iniciación de contramedidas disuasorias, la primera de las cuales es una fuente sonora de alta intensidad. El sistema ha sido probado con éxito en Singapur.

La empresa Konisberg Mesotech ha desarrollado un sistema superior al utilizado por la guardia costera noruega SM 2000, para protección de buques e instalaciones de seguridad. Los dos prototipos desarrollados emplean una frecuencia básica de 90 KHz, el DDS 9000, cubre un sector de 200° y el DDS 9002 es omnidireccional, alcanzando el primero 1.000 metros sobre buceador y 800 el segundo. Es posible el despliegue de cualquiera de estos sistemas en menos de una hora y ambos tienen posibilidad de integración con otros sistemas. Han sido muchos los clientes civiles y militares que han adquirido estos sistemas, concretamente dos bases navales turcas cuentan con él.

La empresa Israelí DSIT, subsidiaria de la Acorn Energy, se ha especializado en guerra submarina y entre sus diseños se encuentra el *AquaShield* y el portátil *PointShield*, que garantizan la protección de zonas restringidas durante las 24 horas. Ambos equipos han sido adquiridos por varias marinas y agencias de seguridad, petroleras, instalaciones de energía nuclear, yates y propiedades costeras. La Marina de Israel utiliza el primero, al menos desde 2012.

El *AquaShield* opera a 60 KHz de frecuencia central. Con un transductor de 40 centímetros, puede combinar el modo activo con el pasivo. En escucha pasiva un transductor abarca 120°, dos 240° y con tres transductores se cubren los 360°. Es capaz de detectar a 1000, 700 y 1.500 metros a buceadores con circuito abierto, cerrado y vehículos de superficie respectivamente. En modo activo puede utilizar CW y LFM, disponiendo de una potencia de transmisión de 220 db/μ bar a 1m, logrando una exactitud en la detección de 0,5 m en distancia y 0,1° en demora.

En junio de 2013, la empresa Atlas Elektronik del Reino Unido, confirmó haber realizado la prueba del sistema Cerberus Mod.2, con la idea de proteger puertos estratégicos. Ha sido adquirido por la Marina alemana y también ha adquirido uno la Marina de la República de Corea. El sistema, es capaz de detectar a buceadores con circuito abierto y cerrado a 900 y 700 metros respectivamente, utilizando una margen de frecuencias comprendido entre 70 y 130 KHz. El conjunto, que pesa 72 kg, incluye sonar, fuente de alimentación, cable de despliegue, y control remoto.

También la empresa danesa Reson presentó el sonar para detección de buceadores SeaBat 7128. Este detector de rápido despliegue, permite la superposición de imágenes sonar de los objetos detectados sobre un mapa digital, con lo cual se facilita la identificación en lugares cuyos entornos son complejos.

La empresa sueca Saab Dynamics Underwater Systems comercializa un sistema sonar omnidireccional de fácil despliegue, diseñado para su integración con otros sistemas, con posibilidad de ser utilizado desde pequeñas embarcaciones.

En España, la Sociedad Española de Electrónica Submarina (SAES) ha desarrollado el sonar activo de alta frecuencia DDS-03 para detección de buceadores y vehículos submarinos tripulados y no tripulados, con capacidad de detección, clasificación y seguimiento, utilizando orientación electrónica del haz de transmisión, con posibilidad de utilizar hasta diez unidades sumergidas en una unidad de control común y posibilidades de operar desde puerto, embarcación o fondo marino. El sistema puede incluir un sistema disuasorio submarino mediante emisiones de elevada potencia.

Existen otros como el canadiense Marport C-Tech CSD-85 o el Web 850 de la American Wesmar. Este último es un sistema sonar diseñado para proteger a los buques, puertos, instalaciones petrolíferas, etc., y utiliza un haz concentrado de elevada intensidad capaz de detectar a larga distancia en aguas someras. Puede desplegar una barrera de hasta diez sensores que, gracias a la estabilización electrónica, pueden ser utilizados por medio del sistema de boya fondeada.

En septiembre de 2013 se efectuaron en La Spezia pruebas de detección en el centro de experimentación de la OTAN, efectuándose una demostración del sistema Talon en colaboración con el centro de medidas contra minas de la

Marina italiana, para experimentar sobre la detección de pequeñas unidades y buceadores sin necesidad de barreras fijas.

El sistema Talon 13 integra dispositivos automáticos de advertencia no letal y las pruebas efectuadas demostraron un avanzado estado del arte, en lo que se refiere a la integración de datos procedentes de varios sensores desplegados en conjunción con los sistemas fijos de vigilancia de puerto.

En aguas atlánticas francesas, la empresa Teknisolar Seni, basada en Saint Maló, ha desarrollado con éxito un radar ligero de vigilancia marítima de 10 kg de peso, capaz de efectuar el seguimiento de diez blancos a la vez. En las pruebas efectuadas, situando el radar a una altura de 100 m sobre el nivel del mar, se detectaron botes de goma de 8 metros a 25 kilómetros. Con el radar situado a 25 metros de altura, a 14 Km y a 10 Km para una altura de 5 metros. En la actualidad está siendo ofrecido para su exportación.

El sistema ELI-3320 de protección de puertos diseñado por Israel Aerospace Industries (IAI), permite proteger tanto instalaciones portuarias como petrolíferas. Esta empresa tiene una amplia experiencia en la utilización de drones, radares, aviones especiales y puede integrar en el sistema componentes fabricados por otras empresas. IAI dispone de radares, como el ELM 2270 EZ capaz de obtener detecciones hasta 200 millas, en función del tamaño del blanco. El sistema utiliza drones integrados de IAI, como los Herons y los estadounidenses Panther, de ascenso vertical y 25 kg de peso.

El mes de marzo de 2015, Navantia ha presentado en el Salón Internacional HOMSEC 2015 su sistema de Vigilancia de Aguas Próximas (SVAP), cumpliendo la normativa de seguridad del PBIP, es decir, la adaptación a la legislación española del reglamento 725/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la protección de buques y de instalaciones portuarias contra los riesgos de atentados y terrorismo, adoptado a la legislación española a través del Real Decreto 1617/2007.

El sistema protege, a buques e instalaciones del puerto, controlando los flujos de acceso de embarcaciones y los movimientos interiores, y proporciona capacidad para reaccionar contra una posible amenaza proveniente del mar. Utiliza un conjunto multimedia de video análisis inteligente enlazado con diferentes tipos de sensores (radar, cámaras infrarrojas fijas y motorizadas, etc.), integrado con los sistemas de seguridad del puerto, haciendo muy difícil penetrar sin ser detectado.

Cuenta con diversos elementos disuasorios como cañón de agua, cañón sónico, focos, altavoces, etc., desplegados permanentemente. Los subsistemas del SVAP están conectados a una red de comunicaciones local de fibra óptica y radioenlaces. El sistema de análisis proporciona información de posición, rumbo y velocidad de las amenazas identificadas, que son transferidas al salir del campo de un sensor y entrar en el de otro. El sistema incorpora un sistema Video que permite la visualización de hasta 32 canales en tiempo real. Los radares son utilizados para detección temprana a grandes distancias. Las

cámaras de infrarrojos, de alta resolución y sensibilidad, van montadas en equipos que permiten apuntar la línea de mira de la cámara hacia la amenaza, que, a su vez, se complementan con una cámara de TV color, provista de un potente zoom que permite la identificación de las amenazas.

Como dato adicional haremos referencia al puerto de Tánger Med, que Marruecos ha construido en el Estrecho, cerca de la ciudad de Alcazaseguer, a 45 kilómetros de Tánger. La empresa Cassidian ha instalado el sistema de seguridad IMARSEC (*Integrated MARitime SECURITY*), para la protección de este puerto comercial y la base naval de Ksar Shigir, desarrollado por la filial del consorcio aéreo espacial y armamentista europeo EADS, y ya se encuentra en pleno funcionamiento. El sistema incluye servicios de video vigilancia y análisis del contenido de los vídeos; vigilancia marítima; controles de accesos, incluidos reconocimiento de caracteres biométricos y ópticos; megafonía; una red de comunicaciones y una sala de control. Cassidian también ha instalado un sistema de gestión de seguridad portuaria, denominado SecuriSyte, que permite a los operadores utilizar subsistemas integrados mediante una única interfaz.

Este puerto, una vez terminada la ampliación de las instalaciones actuales, lo que se espera antes de que termine el 2015, dispondrá de una infraestructura capaz de albergar 8,5 millones de TEU (contenedor normalizado de aprox. 38,5 metros cúbicos) y se convertirá en el mayor puerto del Mediterráneo. Cassidian ya ha efectuado infraestructuras de seguridad similares en veinte puertos de todo el mundo. Es una de las cuatro grandes filiales del grupo EADS, junto a Airbus, Astrium y Eurocopter. Su actividad se centra en el suministro de sofisticados sistemas de defensa, desde sensores hasta aviones de combate y sistemas aéreos no tripulados, pasando por sistemas de mando y control, equipos de vigilancia, sistemas de ciberseguridad y de comunicaciones.

Según noticia aparecida en Atenea digital, el Departamento de Estado de los Estados Unidos ha autorizado a la empresa Raytheon la exportación a Marruecos del radar de vigilancia marítima y terrestre *Sea Vue Expanded Mission Capability*, resultando ser el primer país del mundo que recibe este avanzado radar, diseñado para detectar objetivos marítimos de pequeño tamaño en la mar, cuyo software diseñado por el Laboratorio de Física Aplicada de la Universidad Johns Hopkins, disminuye de modo significativo la carga de trabajo del operador, ya que reduce de manera significativa el número de horas exigido para identificar amenazas potenciales en la mar.

Naturalmente, los sensores, medios y armas de las fuerzas navales ubicadas en las bases navales y puertos comerciales también pueden ser utilizados en la medida de lo posible para garantizar la seguridad. Sirva de ejemplo la información que aparece en fecha 9 de mayo de 2014, en la *Rossíyskaya Gazeta*, que se refiere a los planes del Ministerio de Defensa ruso para la protección de la recientemente integrada base naval de la península de Crimea durante los próximos seis años.

Según esta información, la Armada rusa recibirá seis nuevas fragatas polivalentes diseñadas para acciones militares, tanto contra buques como contra submarinos, capaces de rechazar ataques desde el aire con el complejo de misiles Kalibr-NK, sistema de ocho misiles de crucero autodirigidos capaces de alcanzar blancos aéreos, de superficie y submarinos, entre 10 y 300 kilómetros, sistema que al parecer no tiene, de momento, análogos extranjeros. Los buques disponen de hangares y plataformas de aterrizaje y despegue para helicópteros antisubmarinos *Ka-27* (o *Ka-31*).

Asimismo está previsto que desde este año al 2016 se integren a la estructura bélica de la Flota del Mar Negro, submarinos *636 Kilo*, cuya principal misión será la protección de las bases, la neutralización de buques y submarinos enemigos, reconocimientos, etc. Estos submarinos son potentes, rápidos y silenciosos, de gran radio de acción, gran potencia de fuego y excelentes características acústicas. El armamento se compone de seis lanzatorpedos de 533 mm con 18 torpedos que pueden ser sustituidos por 24 minas. Utiliza como sistema de defensa antiaéreo ocho sistemas de defensa aérea portátil *Strela-3* o *Iglá*. En los aeródromos militares *Gvardeiski* y *Kach* de Crimea hay desplegados bombarderos y aviones de reconocimientos *Su-24*, anfibios *Be-12* y helicópteros militares y de transporte. También es posible que se envíen a Crimea cazas polivalentes *Su-27* de alta maniobrabilidad y aviones antisubmarinos *Tu-142* e *Ilyushin Il-38*. El *Su-27* dispone de una metralleta de 30 mm, seis misiles aire-aire de medio alcance y cuatro misiles de combate de corta distancia. El *Tu-142* dispone de dos cañones de 23 mm, misiles antibuque, torpedos antisubmarinos y cargas de profundidad. El avión tiene una velocidad máxima de vuelo de 800 kilómetros hora y su tripulación la constituyen diez personas. El *Il-38*, construido sobre la base del avión de pasajeros *Il-18V*, dispone de dos torpedos antisubmarinos, minas y cargas de profundidad. Para el reconocimiento utiliza el sistema *Berkut*.

Una vez que se hayan modernizado las infraestructuras aéreas de Crimea se podrían incorporar también helicópteros tipo *Ka-27* y *Ka-29*, el primero con capacidad para operar desde buques y su principal función es la búsqueda, detección y ataque a submarinos. También puede participar en operaciones de búsqueda, salvamento y transporte de mercancías, capacitado para operar en condiciones extremas. Puede disponer de torpedos auto guiados, misiles-torpedos, hasta diez bombas antisubmarinas y dos bombas antibuque. El *Ka-29* está destinado a operaciones de desembarco de gran movilidad, así como al ataque a objetivos terrestres y navales blindados.

Conclusiones

La protección de nuestras bases navales y puertos comerciales es materia de gran importancia y la mayoría de las naciones con intereses marítimos

están haciendo un esfuerzo considerable para garantizarla, por ello es conveniente seguir muy de cerca el estado del arte y aplicar los medios estáticos y dinámicos que garanticen la seguridad de nuestros puertos.

Evidentemente la base naval debe contar con mayor protección, al ser de mayor importancia la seguridad de las unidades a defender, pero la protección de los puertos comerciales, plataformas petrolíferas e instalaciones de este tipo, también es crucial. En tiempo de guerra la vigilancia debe ser mucho más extrema por razones obvias, sin embargo, también en tiempo de paz es necesario mantener una vigilancia activa, ya que hay que estar preparados ante la amenaza.

En el caso de la base naval, la responsabilidad de su protección corresponde a la Armada, aún cuando puedan existir medios de otros Ejércitos en lo que se refiere a protección de costa. En cuanto a los puertos comerciales e instalaciones petrolíferas, normalmente serán otros organismos los que deben garantizar la protección, aunque ello implique la intervención de la Armada en determinados aspectos, como asegurar la apertura de canales de acceso por medio de la fuerza de Medidas Contra Minas.

Las operaciones de MCM constituyen un trabajo lento y tedioso, pero imprescindible, que puede obligar a efectuar repetidas pasadas por el mismo lugar, debido a los dispositivos de engaño con que cuentan las minas. Los cazaminas y dragaminas son caros y sofisticados, pero es imprescindible contar con ellos desde el comienzo de las hostilidades, pues en caso contrario los puertos serían bloqueados. Los pesqueros transformados en dragaminas han sido utilizados con éxito en varias ocasiones durante guerras pasadas, concretamente en la Guerra de las Malvinas.

Durante los periodos de paz es necesario conocer las diferentes canales de acceso a los puertos, para que en el momento en que sea fondeada una mina u objeto sospechoso, pueda ser localizado e investigado, por eso, la misión de los buques de MCM debe ser permanente y el conocimiento de las canales de acceso es una información reservada de extraordinario valor. En la actualidad se dispone de una fuerza muy operativa de buques de MCM, pero de ser necesario mantener abiertas canales de acceso a puertos comerciales, deberían existir previsiones para complementar con pesqueros las necesidades de MCM.

Las antiguas Defensas Submarinas, que existían en las Zonas Marítimas, desaparecieron hace ya unos cuantos años para ser sustituidas por algo mejor. Hemos visto que el estado del arte en materia de protección de instalaciones navales ha avanzado mucho en los últimos años y no es materia que se pueda descuidar. A la vez se neutralizaron gran cantidad de minas por dificultades de mantenimiento, pero siempre hay que contar con la cantidad suficiente para establecer campos minados defensivos.

BIBLIOGRAFÍA

- BELOT, R.: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Pacífico.*
- DE LA SIERRA, Luis: *La guerra naval en el Atlántico, La guerra naval en el Mediterráneo,* Tita-
nes Azules, Torpedos humanos.
- STITT, George: *La Batalla del Mediterráneo.*
- BRAGADINO, M. A.: *La Marina Italiana en la Segunda Guerra Mundial.*
- PERUZZI, Luca: *The hunt of harbour intruders.*
- CHERNISEVA, Victoria: Rossiyskaya Gazeta (9-5-2014). *Los planes de Rusia para aumentar la
capacidad defensiva de Crimea.*
- Impacto de los riesgos emergentes de la Seguridad Marítima. Cuaderno de Estrategia núm. 140.
IEEE.
- Intruder Detection Sonar DDS-03. SAES.
- Maritime Security. Progress and Challenges with Selected Port Security Programs. United
States Government. Accountability Office.
- Atenea digital.
- HOMSEC 2015 Navantia Sistemas.

EL ESTADO ISLÁMICO

Julio ALBERT FERRERO
Vicealmirante (2.^a Reserva)

Introducción

El Estado Islámico (EI), de reciente creación es una realidad geopolítica cuya existencia constituye una amenaza global que contribuye a desestabilizar la paz mundial. Para poder analizar el alcance y las atribuciones de este nuevo Estado Islámico se exponen los significados de los términos más usados que afectan al islamismo, seguido por la gestación del Estado Islámico y del Califato, su concepto, el armamento que dispone, su estrategia terrorista, análisis de la amenaza, la amenaza a España, la alianza con el plan de los Estados Unidos y su implicación con los países árabes. En el 2006 nació el Estado Islámico, de Al Qaeda, siendo su objetivo inmediato conquistar territorios en Irak y Siria que permitan formar y sostener el embrión de un Estado musulmán proselitista, con vocación de imponer inicialmente el islamismo en el ámbito regional, y posteriormente alcanzar el ámbito mundial. Entre sus objetivos, según declaraciones reiteradas por imanes de Argelia y Túnez está la conquista de la antigua Al Andalus España.

(España). Los grupos yihadistas de Argelia, Túnez, Libia y Nigeria han jurado lealtad al Estado Islámico que es la organización terrorista más rica del mundo dado, que se financia con la venta de petróleo que se extrae de los territorios ocupados.

En el año 2013 Abu Mohamed al Adami creó un califato para extenderse por todo el mundo musulmán al tiempo que nombraba a Abu Bakr al Baghda-dí, su máxima autoridad, auto proclamándose Ibrahim, imán y califa de todos los musulmanes. El grupo fue llamado Estado Islámico, sin ninguna referencia a Siria e Irak. Debido a su voluntad de expansión, la legalidad de todos los emiratos, grupos, Estados y organizaciones se anularía, tras la expansión de la autoridad del califa y la llegada de sus tropas. Desde su iniciación ha ejecutado a 1878 personas.

Significado de términos islámicos

Califa es el título que los príncipes sarracenos, que como descendientes de Mahoma, ejercieron la suprema potestad civil y religiosa en algunos territorios musulmanes. Califato es el territorio gobernado por un califa.

Musulmán es el que profesa la religión de Mahoma, no implica raza. Por ejemplo los persas son naturales de Persia, es decir que no son árabes, pero son musulmanes por su religión. Los árabes, por el contrario, pertenecen a la raza árabe, pero pueden profesar otra religión distinta a la mahometana.

Corán es el libro sagrado musulmán. Conjunto de revelaciones que según Mahoma recibió de Dios. Es el fundamento de la religión mahometana.

La Sharia es el cuerpo de derecho islámico y un código de conducta en el que se incluye también las normas relativas a los modos de culto.

La Sunna es tradición y recoge los hechos y dichos de Mahoma.

Islam es el conjunto de hombres y pueblos que siguen esta religión.

Islamismo. Conjunto de normas y preceptos legales que presiden la religión de Mahoma.

Islamista. Perteneciente al integrismo musulmán.

Yijad: describe la obligación religiosa de los musulmanes. Yijad islámica movimiento terrorista contra los israelíes.

Yijadista: terrorista musulmán.

Salafistas es un movimiento sunnita que reivindica el retorno a los orígenes del Islam fundado en el Corán y en la Sunna.

Los sunnitas son mayoría y consideran que cualquier musulmán puede ejercer el liderazgo religioso, por el contrario para los chiitas solo los descendientes de Mahoma y algunos de sus socios tienen derecho a liderar la comunidad musulmana. Los chiitas solo son mayoría en Irán, Irak, Kuwait y Acerbaiyan.

Gestación del Estado Islámico y del Califato

El Estado Islámico surgió como una organización terrorista próxima a Al Qaeda de naturaleza yijadista suni, para enfrentarse a la invasión norteamericana de Irak en el 2003, siendo dirigido por Abu Muida al Zargani. Tras su muerte le sucedió Abu Bark al Baghdadi tutelado por Obama Bin Laden. Su creación no ha sido flor de un día, sino que ha habido un largo proceso de creación en el que se ha hecho con el control de parte de Siria y de Irak, pretendiendo seguir expandiéndose hasta instalar un Califato que llegue hasta la península Ibérica. La extraordinaria escalada en el territorio sirio e iraquí ha puesto en jaque geopolítico a Oriente Medio. Los Estados Unidos pasaron por alto a Arabia Saudita, la primera etapa de creación y de crecimiento del Estado Islámico, como nación promotora de los grupos yijadistas, como Al Qaeda, entre los cuales tuvo más éxito el Estado Islámico.

En abril del 2013 el Estado Islámico de Irak cambió su nombre por el de Emirato de Irak y de Levante (ISIL), conocido también por el de Irak y Siria (ISIS).

En el verano de 2013 Al Baghdadi proclamó el Estado Islámico de Irak y Levante. Bagdadi y sus seguidores se hicieron con el control de amplias zonas de Irak y de Siria.

El 29 de junio del 2013 el ISIS proclama el Califato con la denominación de Estado Islámico (EI), cuyo objetivo final, igual al de Al Qaeda, es el establecimiento del califato de todos los musulmanes. Pocos días después proclamó la creación de un Califato que ya se encontraba en ese momento a caballo entre Irak y Siria y que con 4.000.000 de habitantes, dispone de muchos medios que requieren gran financiación y cuenta con capacidades militares superiores a las de Irak y a la de los combatientes kurdos. Sirva como demostración la conquista de una base aérea iraquí gracias al empleo de drones. Los escenarios de los conflictos de Irak y de la guerra civil de Siria son de una gran complejidad agravada por su constante evolución, donde en ocasiones los aliados de ayer se convierten en adversarios de hoy.

En 2014 el nuevo líder Baghdadi al frente del nuevo Estado Islámico tomó espectacularmente varias ciudades en Irak. Entre ellas Mosul, la segunda ciudad de Irak, y se autoproclama «Ibrahim», Califa de todos los musulmanes, lo que demuestra el propósito de dominio mundial.

Baghdadi, excelente predicador musulmán, manda un ejército disciplinado y motivado, compuesto por cerca de 30.000 combatientes radicales sunitas de varios países. Proviene de una familia humilde iraquí, hijo de padres musulmanes de la rama más tolerante y espiritualista del Islam, los sufíes. Se radicalizó mientras se formaba en Bagdad durante sus estudios de teología musulmana, convirtiéndose en predicador, se cubre entonces con un turbante negro como los descendientes de Mahoma. Se comprometió a la expulsión de las fuerzas invasoras de Irak. Estableció alianzas con las tribus suníes del norte de Irak, enraizadas con las de Siria, ofendidas por la discriminación establecida por el régimen pro chiita de Bagdad. Consiguientemente adquirió fama mundial como feroz y disciplinado líder en la vanguardia de la yihad.

Según los expertos el grupo duro de Baghdadi estaba formado por ex oficiales del partido Baaz de Sadam Hussein que los Estados Unidos y los chiitas iraquíes trataron de suprimir en la torpe y equivocada invasión norteamericana del 2003. La toma de Mosul, le proporcionó 755 millones de euros, con una recaudación diaria de 2.2 millones de euros por la venta clandestina de petróleo y diversos impuestos municipales. Para el reclutamiento de musulmanes resulta un aliciente muy atractivo el recordar la época de mayor poder musulmán de los Omeyas en el siglo VII. Así, y por ejemplo, para combatir en Irak y Siria han salido de Túnez más de 3.000 yihadistas que a su regreso, dada su experiencia de combate, pueden transformarse en terroristas.

El otro escenario, el de la guerra civil de Siria enfrenta al gobierno junto con sus fuerzas armadas contra diversos grupos rebeldes y una pequeña parte del Ejército denominado Ejército libre de Siria, que intentan derrocarlo y eliminar a su presidente Bashar, alegando su política de violencia, de despotismo sanguinario y corrupto. El Gobierno Sirio, por el contrario dice que no es una guerra civil sino una guerra del Estado Sirio contra el terrorismo. El EI inicialmente se alió con los rebeldes aunque con un objetivo, el de conquista

de territorios cuya posesión pudiese garantizar su futuro. Sin embargo, con su crecimiento y sus desmanes sanguinarios, esta alianza se enfrió, continuando la lucha del EI contra el gobierno sirio. En este mismo territorio coexiste otra guerra con los kurdos del Kurdistán, que pelean por su independencia. Estos son adversarios del Gobierno sirio, de los rebeldes y del EI. Es decir, que los kurdos son adversarios de todos los participantes.

Las victorias del ejército sirio sobre los rebeldes moderados, produjo como efecto colateral el fortalecimiento de los rebeldes próximos al Estado Islámico, que utilizaron a Siria como campo de maniobra para la invasión de Irak. Su líder, el califa Ibrahim, ha rechazado oficialmente la democracia, el nacionalismo y la laicidad, y ha solicitado obediencia a todos los musulmanes. Esto supone dejar a Al Qaeda en segundo término.

El Califato, además de los apoyos de todos los islamistas occidentales, cuenta con el arsenal incautado a sirios e iraquíes conforme avanzaban sus conquistas. Sus fondos superan los 2000 millones de dólares, gracias a donaciones de diversos países, sobre todo a las del Golfo Pérsico. Se cree que el ejército del Estado Islámico avanzará por el Líbano y Jordania, se espera que se enfrente con los chiíes, como ocurrió anteriormente después de la retirada de Irak de los norteamericanos y durante la rebelión siria.

Actualmente cuenta con el apoyo creciente de grupos armados sunníes con los que espera conseguir la total conquista de Irak, Siria, Líbano, Jordania, Palestina, Chipre, Kuwait y también Turquía. Esto exige una operación militar conjunta de Estados Unidos, UE, Rusia, China y Japón que representan en Asia un papel antiterrorista fundamental, como ya ha ocurrido en Afganistán, Pakistán, Cuerno de África y Yihadistas de Mali.

Una de las acciones ha sido el asesinato y crucifixión de 18 personas en Siria, a la vista de todo el mundo. El EI domina ciudades importantes en Siria como Alepo y Faluya, Mosul y Al Tafari en Irak, gobernando con terror, imprimiendo su interpretación de , decapitando a musulmanes y cristianos, incluyendo niños.

La proclamación del Califato atrajo a yihadistas árabes y magrebíes residentes en Europa, con el objetivo de conquistar Siria e Irak y convertirlos en la base de un Estado musulmán para posteriormente, los yihadistas califales, expandirse al resto del mundo árabe, con una extensa publicidad. A través de las redes sociales, lograron reclutar a más mercenarios que antes, con miles de armas capturadas y, con recursos naturales en sus dominios, el grupo controla gran parte del norte de Siriy de la zona petrolera de Deir el Zour, cuya capital de provincia se encuentra dividida en una zona bajo su influencia y en otra bajo control del ejército sirio, sin que se hayan producido combates.

En los territorios en los que dominan, la organización impone su interpretación extremista dei Islam, llevando a cabo ejecuciones públicas, destruyendo templos, tesoros arqueológicos y mezquitas. Además, se ordenó la expulsión de todos los cristianos que se nieguen a convertirse al Islam. Se han denuncia-

do decapitaciones masivas en público de cristianos que se niegan a la conversión, incluyendo niños.

Los Estados Unidos y sus aliados se alertaron ante la alarmante situación que se vivía en Irak. Además, Siria, país reconocido enemigo de las potencias mundiales, ha buscado socorro en estas, para evitar la hecatombe en el país, a la vez que Irak continuaba con las secuelas de la invasión del 2003. Con tal de frenar el imparable avance de los yihadistas, las potencias occidentales, con otros países musulmanes, acordaron unir sus fuerzas para combatir al enemigo.

Como se ha indicado anteriormente, las tropas del EI están compuestas por unos 30.000 hombres, nativos de 90 países, con un 10 por 100 europeos, capaces de actuar en acciones individuales, como insurgentes e incluso como infantería ligera. Debido a sus ingresos de unos 2.000.000 de euros diarios, es el grupo terrorista más rico de la historia, gracias a una economía muy dinámica. En efecto, en los territorios en los que domina su organización, comercian con petróleo, trafican con órganos, recogen impuestos, explotan los secuestros, y sostienen a los mercenarios que reclutan.

El armamento del Estado Islámico

Tras la toma de Mosul el pasado junio de 2014, los combatientes del Estado Islámico, mostraron el armamento capturado en la ciudad, abandonado por el ejército iraquí durante su huida. Desde entonces los servicios de inteligencia tratan de averiguar cual es el armamento del Estado Islámico. Al parecer disponen de cazas, de origen ruso, tanques *T-55* capturados en las bases militares sirias, además de vehículos blindados, artillería y camiones. Cuentan también con numerosos fusiles de asalto tanto Kalashnikov como rifles norteamericanos *M-16* y cohetes. En Siria disponen de armamento ligero, ametralladoras y armas montadas sobre vehículos de origen ruso que le han sustraído al ejército sirio. Disponen de cohetes yugoslavos *M70*. La mayoría de la ayuda militar proporcionada por los Estados Unidos a los rebeldes sirios, está siendo usada por el Estado Islámico. Los yihadistas disponen de sistemas portátiles de defensa antiaérea cuyos pequeños misiles son muy eficaces.

Que es el Estado Islámico

Dentro del mundo musulmán, el Estado Islámico cuenta con partidarios y con adversarios. Así, tiene el apoyo de una generación de jóvenes yihadistas de diversas procedencias, a los que se oponen los ideólogos yihadistas pertenecientes a la vieja generación de Al Qaeda relacionados con los Hermanos Musulmanes, más centrados en la actualidad con la cuestión Palestina y que

no participan en la realización violenta del Islam, ni en las discrepancias entre las autoridades religiosas musulmanas sobre los distintos modos actuación. No obstante, los hechos demuestran el carácter violento del Estado Islamista. A pesar de esta evidencia numerosos imanes y fieles musulmanes en Occidente consideran que es pacífico el carácter de Al Baghdadi que concentra el supremo poder absoluto y religioso en la ciudad iraquí Raqqa, su capital.

Tanto en Raqqa, como en todo el territorio que controla, domina una visión fanática del Islam, lo que ha provocado un éxodo masivo para escapar de la violencia, como la ejecución de cientos de soldados iraquíes. Una de las atrocidades más características es la de clavar las cabezas de sus víctimas en picas y exhibirlas con ánimo ejemplarizante, lo cual produce el mismo efecto disuasorio empleado por los británicos en la guerra de las Malvinas al dejar a cadáveres de soldados argentinos decapitados por los terribles soldados nepalíes, los famosos gurkas, sembrando con ello el pánico y el horror en el campo enemigo.

La virulencia del Estado Islámico en la zona y los crímenes contra ciudadanos occidentales, así como contra los cristianos, ha sido la causa de la creación de una coalición internacional liderada por los Estados Unidos ya poyada por naciones sunnitas, como Arabia Saudita, comenzando una campaña de ataques aéreos cuya duración probablemente durará años.

El EI nunca ha pertenecido a Al Qaeda, aunque en el momento de su constitución en el año 2006, en Irak, le apoyó en sus acciones. La guerra de Siria rompió sus relaciones. El EI es partidario de instituir una entidad política en la que se aplique y se eliminen todas las actividades que difieran de su visión. Por el contrario los de Al Qaeda son partidarios de una institución más gradual en la consecución de sus objetivos que el Califato, ya que Al Qaeda actúa a nivel global con operaciones terroristas espectaculares (entre las que destaca la destrucción de las Torres Gemelas) con el establecimiento de muchos y variados frentes locales mientras el EI trata de concentrarse en un Estado con capacidad de expansión.

El Califato es una institución clásica del Islam. Califa es aquel que sucede a Mahoma en la guía de la comunidad islámica con el fin de salvaguardar la religión y al propio tiempo conducirla en la política terrena. Después de los primeros califas, el califato asumió las características de un imperio multiétnico y multireligioso de vocación universal.

Históricamente el último califato en reconocerse como tal fue el del Imperio Otomano, hasta su caída en 1924. Tras la abolición del mismo en esta fecha, el califato como idea se convirtió en algo análogo al EI, cuya organización implica la construcción de una entidad política fundada sobre una interpretación rigurosa de la ley islámica, entidad que en realidad nunca existió en los mismos términos en que se plantea actualmente. Ya que actualmente no es más que un grupo terrorista que ha logrado territorializarse y establecerse como un estado de facto.

Estrategia terrorista del Estado Islámico

Tras la salida de las tropas norteamericanas de Irak a últimos de agosto de 2010, el gobierno Iraquí marginaba a los sunnitas frente a los chiitas, esto provocó un acercamiento de aquellos a apoyar al Estado Islámico de Irak, entonces organización de Al Qaeda, en lucha contra los chiitas, a los que consideraban como apóstatas. La guerra civil de Siria contra el gobierno chiita, próximo al chiismo de Irán, y los rebeldes sunnitas, originó un acercamiento de los chiitas de Irak hacia el régimen sirio. El febrero del 2013 Al Qaeda repudió al EI.

La guerra psicológica es un elemento clave de la estrategia militar del EI. La milicia yihadista está aprovechando su reputación para disuadir a las fuerzas iraquíes de entrar en combates con ella. La estrategia del EI se basa en el control y conquistas de ciudades y carreteras, esto le proporciona financiación y buena capacidad de reclutamiento propiciada por el terror y la intimidación entre la población civil, así como armamento que procede de guarniciones militares y policiales conquistadas, y doblegar la voluntad de los países que se oponen al yihadismo. Como se ha indicado anteriormente en su estrategia se encuentra la demostración de sus acciones terroristas como las de enseñar



públicamente cabezas decapitadas entre la población que se les opone o contra los cristianos, (niños y adultos) que se han negado a apostatar y a convertirse al Islam. El EI actualmente controla el 35 por 100 del territorio sirio y gran parte del territorio sunní de Irak, donde viven unos 15 millones de habitantes. Es el grupo terrorista de mayor poder político, económico y militar lo que le convierte en un poder desestabilizador. La captación de yihadistas por parte del EI ha pasado, de hacerse fundamentalmente en las mezquitas, a las redes sociales de Internet.

En la estrategia actual del EI, prevalece el ataque en la zona norte de los kurdos y en la zona sur de los chiíes, cuya posesión pudiera significar importantes recursos, como los hidrocarburos, sobre el ataque en la zona central de Irak, de mayoría sunní, donde podría recibir el apoyo de grupos locales.

En Enero 2015 el EI no se puede permitir el enfrentamiento en la franja sur de Irak donde la existencia de los santos lugares chiíes podría provocar una encarnizada defensa. La nueva estrategia de los Estados Unidos contra el EI, a su vez protegido por Arabia Saudita, consiste en atacarle y a su vez en entrenar a milicianos moderados contra el EI y contra el presidente de Siria, concentrándolos en Arabia Saudita.

La amplísima difusión de los medios de comunicación internacionales ante las atrocidades cometidas por el EI como la decapitación de periodistas británicos y norteamericanos está teniendo como eco un clamor universal contra-productivo para el mismo EI que junto a los ataques terroristas de París, está dando lugar a una coalición a nivel mundial liderada por los Estados Unidos y una posible intervención de la UE.

Análisis de la amenaza del Estado Islámico

La creación del EI, con los terribles hechos que están dando lugar, marca el inicio de una nueva etapa de intranquilidad y preocupación a nivel mundial (en la que se puede decir aquello «de que no ganamos más que para sustos»).

Los éxitos obtenidos por el EI en Siria e Irak, y especialmente la consecución de un territorio como base del EI, ha provocado una alarma en que ha dado lugar a la constitución de una coalición internacional que liderada por los Estados Unidos pueda derrotar al EI.

Desde sus comienzos el EI ha tratado de conseguir un territorio que lo materialice. Existe una pugna evidente con Al Qaeda por el liderazgo mundial de la yihad, que junto a las distintas prioridades en la lucha contra Siria ha producido la ruptura entre ambas organizaciones.

El EI ha logrado el control del nordeste y centro de Siria con capital en Raqqa, seguido de gran parte del territorio sunní de Irak. Como ya se ha indicado, al frente del nuevo EI quedó Al Baghdadi con la denominación de Califa Ibrahim al que todos los musulmanes debían obediencia. Este hecho no

constituyó una acción propagandista sino que significó el nacimiento de una nueva era del yihadismo internacional o quizás la vuelta al salafismo, en la que una de las ideas centrales es que resulta inaceptable la aceptación del contacto con infieles aunque fuese de carácter comercial y mucho menos vivir en una sociedad no musulmana.

El EI considera culpables merecedores de distintas penas, incluida la pena de muerte, a todos los infieles que no se integren específicamente en su sociedad musulmana. Los que no se conviertan al Islam deben ser objeto de toda clase de crueldades, pero también son punibles los gobiernos y ciudadanos de naciones musulmanas que se relacionen con infieles. Es innegable que la formación del EI basado en un territorio concreto bajo la autoridad del Califa, es un acto de gran importancia política que, secundada por los medios de comunicación y las redes sociales, lo sitúa en la vanguardia del yihadismo internacional.

Desde la proclamación del Califato, la actividad del EI ha sido extraordinaria. En efecto, el EI inicial denominado ISIS, Estado Islámico de Irak y Siria, que trasladó su actividad a Siria como consecuencia de la guerra civil, retornó a su principal actividad en Irak lo que le permitió controlar un extenso territorio con recursos importantes y millones de habitantes. Es difícil de precisar el número de combatientes ya que las informaciones asequibles resultan contradictorias. El número está aumentando y se cifra actualmente en unos 50.000, aunque parece superior ya que sus últimos éxitos militares en Irak han sido desproporcionados, lo cual se debe fundamentalmente a que los combatientes del EI han sido más eficaces que los soldados del ejército iraquí.

Otro factor estratégico importante es el descrito anteriormente como el terrorismo inducido, ya previamente empleado, como se ha descrito, por los gurkas británicos en la guerra de las Malvinas, buscando el mismo efecto que en las ciudades asediadas en la antigüedad que abrían sus puertas al enemigo bajo la promesa de respetar sus vidas. Táctica que también se empleaba en las invasiones mongólicas.

El caso de los atentados recientes en Francia ponen de manifiesto la evolución globalizadora de la amenaza, que se materializa contra la libertad de expresión cuando se trata de cualquier crítica sobre la religión del Islam.

La creación del califato yihadista, como salto cualitativo, ha sido contra-productiva, a pesar de haber hecho saltar las alarmas internacionales, ya que ha debilitado sus opciones de éxito. Efectivamente, el EI al aumentar paulatinamente su poder en Siria, se ha ido convirtiendo en un problema creciente para terceros al enfrentarse frecuentemente con otros grupos opositores tratando de ampliar su base territorial para su exclusivo control y hacerse con sus armas.

Al efecto anterior, negativo para el EI, se añade el que en los pasos fronterizos de Jordania y de Arabia Saudita han aparecido grupos combatientes del EI amenazando a sus gobiernos sobre el control de los santos lugares de

Medina, lo que los ha cohesionado y obligado a movilizar a parte importante de sus ejércitos.

El EI supone un poderoso potencial de atracción para los numerosos grupos yihadistas dispersos por los diversos países musulmanes, origen de las primeras deserciones de Al Qaeda, para incorporarse al EI. Como ejemplo está la existencia de los autodenominados Soldados del Califato de Argelia que han abandonado Al Qaeda del Magreb Islámico, jurando fidelidad al Califa Ibrahim. Ante la relativa facilidad de lo conseguido en Irak y en Siria, podrían aparecer otros emiratos o califatos en Libia, Yemen, Somalia etcétera.

El EI se ha transformado de grupo armado a ejército terrorista, con el fin de alcanzar los éxitos espectaculares como los ya conseguidos, actuando enmascarados entre la población civil, secuestrando y extorsionando a blancos de oportunidad, realizando ataques suicidas, empleando, en definitiva todas las características propias que definen a los enemigos asimétricos.

Amenaza del Estado Islámico a España

La amenaza del yihadismo es global, afecta a todo el mundo, pero de una manera más intensa a España como lo demostró el atentado del 11 de marzo del 2004 que vino a corroborar que España está entre los objetivos prioritarios de los yihadistas.

Recientemente, tres yihadistas españoles han participado en un atentado del Estado Islámico y uno de ellos se inmoló en una de estas acciones, lo que demuestra que no solo somos objeto de atentados, sino que en nuestro país son captados muchos de estos terroristas: La policía nacional ha detenido en Ceuta a cuatro yihadistas que iban a perpetrar un atentado suicida.

Según declaraciones del ministro del Interior, hay varias decenas de terroristas dispuestos a actuar después de haber sido captados en nuestras ciudades y de haber sido trasladados a Siria o a Irak. Por ello el propio ministro es consciente de que para el gobierno, el yihadismo es la amenaza principal a la seguridad española, que además de contar con unidades antiterroristas preparadas, debe contar con la ayuda internacional. En este sentido son inmejorables las relaciones con Francia.

Además de las mezquitas, Internet se ha convertido en un centro de captación y de búsqueda financiera, con la posibilidad de captar a jóvenes de ambos sexos. Tenemos al enemigo «dentro de casa» y debemos extremar las medidas de seguridad y por supuesto aumentar la percepción de este peligro. No en vano los Imanes de Argelia y de Túnez señalan a la conquista de España (Al Andalus), del Vaticano y de Jerusalén como objetivos prioritarios del Islam.

Los recientes actos de terrorismo perpetrados en Francia con el resultado de 17 asesinatos han provocado un revulsivo internacional, de gran alcance en

la propia Francia, lo cual ha desencadenado un verdadero plebiscito nacional, dando un ejemplo al mundo de unidad. Como españoles sentimos una gran envidia, al comprobar una vez más cuan diferente es lo que ocurre en España en la que con frecuencia se alzan voces discordantes que justifican a los terroristas. Siempre se ha dicho que en España se está siempre en favor del delincuente justificando su actitud fundamentada en las injusticias sociales. El patriotismo francés es modélico, nunca, que sepamos, se ha quemado la bandera y a nadie se insulta por llevar en su vestuario los colores de su emblema nacional, aquí ocurre todo lo contrario y a cualquier persona que exterioriza el sentimiento patriótico se le tacha despreciativamente como «facha».

Ante lo ocurrido en Francia, el gobierno español ha elevado el nivel de seguridad al nivel que exige la protección de las denominadas oficialmente Infraestructuras Críticas, cuyo concepto y clasificación figuran en el ANEXO I. A la vista de la relación, su protección exige una participación completa del Ejército y de las fuerzas de seguridad y defensa, es decir de lo que supone una alteración profunda de la actividad nacional además de un gasto enorme. Suponemos que para ello se tratará de establecer prioridades.

El EI, plan norteamericano y la implicación de países árabes

La fundación del Califato supuso un salto cualitativo que elevó el nivel de alarma Internacional. El EI se ha ido transformando en un poder creciente para todos los grupos que intervienen en el conflicto, lo cual ha tenido como consecuencia el debilitamiento de sus opciones. Con el aumento de su poder en Siria para ampliar su base territorial, así como el hacerse con armas suministradas por terceros a otros grupos, su imagen como elemento perturbador ha ido aumentando creándose adversarios, lo cual puede desembocar en lo que puede significar el comienzo de su debilitamiento definitivo.

El hecho de conseguir recursos procedentes del petróleo, ha llevado al EI a emprender acciones aparentemente poco coherentes, así pues en vez de llevar sus ataques a la zona central de Irak, de mayoría sunní, ha atacado en el norte kurdo, zona de hidrocarburos, en donde el enemigo, los kurdos, que son más débiles que los chiitas del sur, están ubicados en zonas petrolíferas. El solo controla un cierto número de pozos y refinerías de Siria e Irak, y actualmente carece de capacidad para controlar la franja meridional de Irak.

A la ampliación de los ataques aéreos contra Siria, anunciada por el presidente Obama, algunas de las principales potencias europeas se han adherido inmediatamente. España, sin embargo, aun cuando está de acuerdo con el concepto, concretó su aportación de acuerdo con la estrategia y acciones a tomar acordadas por la OTAN.

Las implicaciones de estas acciones son complejas, pues pueden favorecer las opciones militares del régimen sirio en la guerra civil, pueden entrañar la

necesidad de disponer de bases aéreas adecuadas en Siria para mejorar los ataques, pueden condicionar la reacción rusa ante la crisis ucraniana y el posible empleo de los sistemas más avanzados de defensa aérea en el ejército sirio, la posible oposición iraní a cualquier intervención armada occidental en Irak y en Siria y sobre todo la posible oposición generalizada de la comunidad árabe a nivel mundial. Todo ello aumenta la complejidad de la intervención.

La consolidación del EI supone una amenaza para Arabia Saudita, Jordania, Líbano, Turquía etc. Lo cual estimula la implicación de las naciones regionales.

Existe un temor justificado a la posible creación de un santuario yihadista similar al que se produjo en Afganistán, gobernada por los talibanes, donde Al Qaeda liderada por Bin Laden concibió, planificó y financió los gravísimos atentados yihadistas de las Torres Gemelas en los Estados Unidos y en España.

Existe también el peligro de la reacción violenta por parte de los grupos yihadistas dispersos por el mundo contra las naciones intervinientes en las acciones militares contra el EI o bien que pongan a su disposición instalaciones en ayuda de las operaciones militares.

Para disminuir esta postura temerosa será preciso emprender una extensa campaña diplomática que proporcione una coalición lo más amplia posible, y también, para ello, será conveniente, al igual que sucedió en la guerra de Kuwait, contar con una coalición formada por la mayor cantidad de países árabes posibles que tengan gran protagonismo.

Pensemos las graves dificultades que la coalición internacional liderada por los Estados Unidos tropezará al enfrentarse con la comunidad internacional árabe soliviantada por los ataques aéreos contra naciones y poblaciones árabes; así como la probable reacción violenta de los grupos yihadistas más violentos repartidos por el mundo, contra las naciones que se adhieran a la coalición liderada por los Estados Unidos o que presten sus instalaciones militares.

Los Estados Unidos están realizando una profunda campaña diplomática cuya línea de acción estratégica consiste en el apoyo al gobierno de Irak en su lucha contra el EI y la referida implicación de las naciones árabes.

No se descarta la posibilidad de intervención de fuerzas terrestres norteamericanas en Irak, en el caso de llegar a una situación insostenible, lo cual hace necesaria la intervención, dada la experiencia adquirida en escenarios semejantes.

Para países como Turquía, Arabia Saudita, Jordania etc., la consolidación de EI sería una grave amenaza y favorecería la implicación de dichos países, que podrían tener como resultado el ofrecimiento de contingentes terrestres pero que no deben limitarse al ámbito militar.

La actitud rusa no se presta a la implicación y ha manifestado oficialmente que los bombardeos en Siria y la violación de la integridad de las fronteras vulneran la legalidad internacional.

Conclusiones

- El Estado Islámico es la mayor amenaza directa que existe actualmente contra España.
- En Ceuta y Melilla está el mayor peligro de captación de yihadistas. Es urgente extremar las medidas de seguridad en dichas ciudades.
- Ante los ataques yihadistas recientes en Francia, España ha reaccionado elevando el nivel de medidas de seguridad que suponen la protección directa de las Infraestructuras Críticas. En España existe el Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas (CNPIC),(ANEXO 1) que depende del Secretario de Estado de Seguridad (SES), del Ministerio del Interior, que es la autoridad responsable de la protección y dirección y coordinación de las Infraestructuras Críticas. Dentro de las infraestructuras críticas están las redes y sistemas del Ministerio de Defensa cuya integridad es vital dado que cualquier incidente podría poner en peligro la soberanía nacional, por lo que es de gran importancia fomentar las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) mediante la coordinación entre el ámbito civil y el ámbito militar.
- El Estado islámico nació en Al Qaeda, pero actualmente son organizaciones independientes aunque sus objetivos, a corto y largo plazo respectivamente, sean idénticos
- Los recientes ataques de Al Qaeda en Francia, han producido una reacción internacional que tratará destruir al Estado Islámico mediante un conflicto armado dirigido por los Estados Unidos y sus principales aliados.
- En España, el elevar el nivel de alerta lleva consigo la protección directa de las Infraestructuras Críticas. Esto supone una activación de todos los medios disponibles en relación con la seguridad nacional.
- El cambio de actitud de los Estados Unidos que han pasado de una estrategia de contención a otra de ataque y destrucción del EI, lleva consigo una situación de gran complejidad. en constante evolución.

ANEXO I

Infraestructuras Críticas

Las Infraestructuras Críticas son el conjunto de recursos, servicios, tecnologías de redes, que en el caso de sufrir un ataque causarían gran impacto en la seguridad, tanto física como económica de los ciudadanos o en el normal funcionamiento del Gobierno. La criticidad de una infraestructura esta fijada por los tres criterios siguientes:

- El número potencial de víctimas mortales o de lesiones graves que pueda producir
- El impacto económico en función de las pérdidas y el deterioro de productos o servicios, incluido el posible impacto medioambiental
- El impacto público producido por la alteración de la vida ciudadana.

Las infraestructuras críticas en España se agrupan en los sectores siguientes:

- Centrales y redes de energía.
- Tecnología de la información y de las comunicaciones.
- Sistema financiero y tributario (por ejemplo banca, valores e inversiones).
- Sector sanitario.
- Espacio.
- Instalaciones de investigación.
- Alimentación.
- Agua (embalses, almacenamiento, tratamiento y redes).
- Transportes (Aeropuertos, puertos, instalaciones intermodales, ferrocarriles y redes de transporte público, sistemas de control de tráfico).
- Industria nuclear.
- Administración (servicios básicos, instalaciones, redes de información, principales lugares y monumentos nacionales).

Dependen de los sistemas de comunicaciones y por lo tanto el riesgo de interrupción por ataques cibernéticos ha aumentado considerablemente. La integridad de las redes y sistemas de Defensa, especialmente los que incluyen información clasificada es vital para la conducción de operaciones militares, de inteligencia o las que controlan las infraestructuras críticas.

Estas infraestructuras se detallan en un catálogo secreto que se compone de 3.700 infraestructuras menores de las que el 80% corresponden al sector privado, que constituye una auténtica base de datos en la que se especifica las medidas de protección crítica y los planes de reacción.

En España existe el Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas (CNPIC) que depende del Secretario de Estado de Seguridad (SES), del Ministerio del Interior, que es la autoridad responsable de la protección y dirección y coordinación de las Infraestructuras Críticas. Dentro de las infraestructuras críticas están las redes y sistemas del Ministerio de Defensa cuya integridad es vital y cualquier incidente podría poner en peligro la soberanía nacional por lo que es de gran importancia fomentar las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) mediante la coordinación entre el ámbito civil y el ámbito militar. Resulta peligroso realizar pruebas y ensayos con el fin de investigar sobre la seguridad de las TIC en las redes operativas por ello parece necesario la creación de un centro de experimentación y desarrollo de Ciberseguridad y de Ciberdefensa.

MODERNIZACIÓN NAVAL EN EL SUDESTE ASIÁTICO

Ramón MÁRQUEZ MONTERO
Capitán de navío (RR)

Título y editorial

Su título en inglés es *Naval Modernisation in South-East Asia. Nature, causes and consequences*, es el número 52 de la colección *CASS Series: Naval Policy And History*, publicado en 2014 por Routledge (711 Third Avenue, New York, NY 100017).

Editores

Está editado por Geoffrey Till y Jane Chan. El primero es profesor de Estudios Marítimos en el Departamento de Estudios de la Defensa y director del Centro de Política Marítima «Corbett» en el «King College» de Londres en la Escuela de Mando Conjunto y Estado Mayor del Reino Unido (1) de la Universidad de la Defensa, y el segundo es investigador y coordinador del programa de Seguridad Marítima en la Escuela S. Rajaratnam de Estudios Internacionales de la Universidad Tecnológica Nanyang de Singapur.

Estructura del libro

Está compuesto de 17 capítulos escritos por 18 autores de diferentes países con intereses en la región del sudeste asiático: Reino Unido, Singapur, Estados Unidos, Australia, Vietnam, Malasia, Indonesia, Nueva Zelanda y Corea. Los capítulos están distribuidos en cuatro partes:

- La primera contiene los capítulos 1 a 5 y sirve de introducción al tema.
- La segunda contiene los capítulos 6 y 7 y trata de los temas comunes a ciertos países, Estados Unidos, India, China, Japón y Corea del Sur y compara la modernización de sus marinas.

(1) El UK «Joint Services Command and Staff College» está situado en Faringdon Road Shrivenham Swindon (SN6 8TS) United Kingdom.

- La tercera contiene los capítulos 8 a 13 y en cada uno de ellos se estudia el caso particular de la modernización naval de uno de los siguientes países clave de la zona: Vietnam, Malasia, Filipinas, Indonesia, Tailandia, y Singapur.
- Por último, la cuarta contiene los capítulos 14 a 16 y en ellos se analizan las consecuencias de esta modernización naval para la seguridad del Sudeste asiático, y para finalizar, en el último capítulo, se exponen unas conclusiones generales.

Autores

Todos los autores son profesores, investigadores o analistas de diferentes universidades, institutos de estudios estratégicos o centros de pensamiento de distintos países, de reconocido prestigio internacional. Se considera interesante resaltar la diversidad de los autores, tanto por el país a que pertenecen como por su trabajo, teniendo todos ellos en común el hecho de que realizan estudios y análisis de asuntos estratégicos marítimos y navales. Al objeto de facilitar la identificación de los autores con sus respectivos capítulos se nombran al comentar el contenido del libro.

Contenido

El libro pretende cubrir el hueco que dejan la mayoría de los estudios realizados en las últimas décadas sobre el peso geopolítico creciente que está adquiriendo el océano Pacífico Occidental, como consecuencia del crecimiento económico de China y la recuperación de Rusia desde el colapso de la Unión Soviética, ya que normalmente analizan la evolución de los cuatro actores principales, los Estados Unidos, China, Japón y Rusia, y no tienen en cuenta la evolución de las potencias medias o pequeñas que constituyen principalmente el objeto del libro.

A continuación se traducen los títulos de los capítulos del libro con inclusión del nombre, nacionalidad y actividad profesional de los respectivos autores, para mostrar la diversidad de puntos de vista que se presentan.

Parte I

Capítulo 1: *Introducción: modernización naval en el sudeste asiático: naturaleza, causa y consecuencias*. Los autores son los dos editores del libro que ya se han mencionado anteriormente. Al hacer una introducción general al tema del libro, se realiza un análisis interesante sobre la forma en la que afecta

a los países de la región la mezcla compleja cooperativa y competitiva de relación entre los países que condiciona su política exterior y afecta de forma desigual a cada uno de ellos, dependiendo de su potencial económico, capacidad de influencia política y naturaleza de su relación con el resto de los países.

Esto les lleva a adoptar diferentes políticas y estrategias para mantener en lo posible cierto control del mar mediante el empleo en mayor o menor grado de las dos posturas mencionadas en su relación con los países de su entorno.

Además, se comentan las dificultades que se encuentran a la hora de realizar los análisis para comprender las causas que han llevado a realizar las diferentes modernizaciones, debido al gran número de factores, políticos, económicos, sociológicos, o incluso de oportunidad de adquirir un determinado tipo de plataforma que en muchas ocasiones son multipropósito. Al final, todo este tipo de factores afectan a las decisiones que se toman en cada caso, lo que hace que muchas veces no respondan a los estudios teóricos.

Capítulo 2: *Tendencias de la modernización naval en Asia*. Bob Nugent, Estados Unidos, ex oficial de la US Navy, especialista en sistemas de C4ISR, miembro del Strategic and Competitive Intelligence Professionals (SCIP), Universidad de Vincennes. Experto en programas de adquisición de armamentos.

Capítulo 3: *¿Constituyen los submarinos para el sudeste asiático un salto demasiado grande?*, Jack McCaffrie, Australia, comodoro de la Real Armada Australiana (RAN) retirado en 2003, colabora con el Centro Australiano Nacional de Investigación Oceánica y Seguridad Marítima de la Universidad Wollongong.

Capítulo 4: *Evaluando los motivos y la realización de la estrategia de adquisición de capacidades navales en la ASEAN*. Ron Mattheews and Alma Lozano, Singapur ambos pertenecen al RSIS (2).

Capítulo 5: *Hacia un modelo de adquisición de armas*. Adrian W. J. Kuan, RSIS, Singapur. Se analizan dos tipos de modelos de adquisición de armamentos, que el autor denomina «modelo de actores racionales» y «modelo con predominio de las Fuerzas Armadas» y se deducen ventajas e inconvenientes de ambos. Se considera que el estudio es algo teórico.

Parte II

Capítulo 6: *Comparación de la modernización naval de los Estados Unidos y la India*. Richard A. Bitzinger, RSIS Singapur, es experto en

(2) Rajaratnam School of International Studies (RSIS), Nanyang Technological University, Singapur.

Programas de Transformación Militar, sus artículos se publican en revistas como la del US Naval War College, y ha publicado libros en Oxford University Press.

Capítulo 7: *Modernización naval en China, Japón y Corea del Sur: comparación y contrastes*. Ian Storey, Instituto de Estudios Asiáticos (ISEAS), Singapur, especialista en asuntos sobre el Sudeste Asiático y en las relaciones con China y los Estados Unidos.

Parte III

Capítulo 8: *El caso de la modernización de Vietnam*. Nguyen Hung Son, subdirector general del Instituto de Estudios Estratégicos de la Escuela Diplomática de Vietnam.

Capítulo 9: *La modernización de la Real Marina de Malasia, desafíos, tendencias e implicaciones*. Mohd Nizam Basirón del Instituto Marítimo de Malasia y Lim Chee Kia del RSIS de Singapur.

Capítulo 10: *Modernización naval de Filipinas, naturaleza, desafíos causas y consecuencias*. Rommel C. Banloi, Instituto Filipino de investigación sobre la paz, la violencia y el terrorismo, think tank no gubernamental orientado a los estudios estratégicos.

Capítulo 11: *Reequilibrio de la fuerza naval de Indonesia, tendencias, naturaleza y justificación*. Evan A. Laksmana, profesor de Ciencias Políticas del Maxwell School de la Universidad Siracusa de Indiana en los Estados Unidos e investigador para el Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales en Yakarta, Indonesia.

Capítulo 12: *La Real Marina Tailandesa al principio de la segunda década del siglo XXI*. Wilfried A. Hermann director ejecutivo de la Fundación del Foro para el Desarrollo Humano basado en Bangkok, Tailandia.

Capítulo 13: *En busca del equilibrio: proyección de fuerza, construcción de confianza y la marina de la república de Singapur*. Koh Swee Lean Collin, RSIS, Singapur, participa en el programa de estudios militares.

Parte IV

Capítulo 14: *Marinas regionales y servicios de guardacostas*. Buscando el compromiso entre buques de guerra y guardacostas. Sam Bateman, RSSI, Singapur.

Capítulo 15: *Modernización naval en el sudeste asiático: cuatro rompecabezas*. Sukjoon Yoon, Capitán de Navío retirado que trabaja en el Instituto de Estudios Marítimos, Corea, y es profesor visitante en el departamento de Sistemas de Ingeniería de Defensa de la Universidad Sejong en Seul.

Capítulo 16: *Modernización naval en el sudeste asiático: modernización versus carrera de armamentos*. Bernard F. W Loo, RSIS Singapur.

Capítulo 17: *Unas Conclusiones provisionales*. Geoffrey Till y Jane Chan.

A continuación se resumen algunas de las principales conclusiones que se extraen a lo largo del libro.

Como conclusión general del libro cabe preguntarse si son hechos preocupantes la adquisición de submarinos por parte de los países de la región y la posible carrera de armamentos debido al incremento en la adquisición de unidades navales en general, y si como consecuencia se puede desestabilizar la región.

Como respuesta se expone, que a pesar de los frecuentes comentarios que aparecen en los medios de comunicación por los procesos de modernización que se están produciendo en las respectivas marinas de la región, no se aprecian signos que indiquen que se esté produciendo una carrera de armamentos, sino que más bien lo que se está produciendo son una serie de procesos de actualización y mejoras propias de los países con recursos e intereses marítimos crecientes. Por el momento estos procesos ofrecen pocas perspectivas de desestabilización de la región.

Desde el punto de vista del efecto que están causando estas modernizaciones navales en la situación política, la mayoría de los observadores parecen opinar que los niveles de tensión internacional en el sudeste asiático son realmente bajos, así como la probabilidad de que pueda desembocar en una carrera armamentística.

No obstante lo anterior, se estima que existen ciertos peligros que amenazan un posible cambio en la situación. Especialmente, por la posibilidad de que crezcan las tensiones entre China y otros países con los que mantienen ciertas disputas en el mar del sur de China y por la adquisición de capacidades más ofensivas como los misiles de ataque a buques y a tierra.

Con relación a la adquisición de submarinos y su creciente presencia en la zona, se concluye que hasta ahora hay pocos signos que indiquen que pueda ocurrir con ellos algo similar a lo que ocurrió con los acorazados en Europa antes de 1914, aunque no se puede descartar completamente. Por otra parte, este creciente número de submarinos hace que también se incremente la capacidad antisubmarina de las marinas regionales, con la adquisición de unidades mejor dotadas y especialmente con la adquisición de helicópteros antisubmarinos y vehículos no tripulados.

Los autores consideran que debería aumentar la preocupación internacional por evitar que con el tiempo se pueda producir una carrera de armamentos con la correspondiente desestabilización de la zona, con la experiencia obtenida de la guerra fría, ante la ausencia de acuerdos que limiten un posible desarrollo naval competitivo.

Por otra parte, la mayor presencia de submarinos debería hacer pensar en la necesidad de implantar protocolos de gestión de espacios marítimos (wáterspace management) para prevenir posibles interferencias, accidentes o colisiones entre ellos, especialmente en las zonas en disputa, que pudieran desembocar en incidentes internacionales. Además, se estima que la posibilidad de lograr este tipo de acuerdos es muy remota por la desconfianza que existe entre los países. En este mismo sentido se menciona la incapacidad de los Estados Unidos y China de llegar a un «Acuerdo sobre incidentes en la mar» similar al que en su día hubo con el Pacto de Varsovia.

Por último, se destaca la falta de transparencia a la hora de informar de las intenciones de los programas navales, lo que redundaría si se informara en el mantenimiento de la estabilidad, y como consecuencia, de no hacerlo la tendencia de los asesores navales hacia el planeamiento para afrontar la peor de las situaciones posibles con los riesgos que ello pudiera ocasionar.

Otros asuntos interesantes que se analizan son:

- El hecho de que la región Asia-Pacífico constituye el mayor mercado de armamentos navales del mundo, exceptuando los Estados Unidos, y en él que se está produciendo una dura competencia entre los países.
- El crecimiento de los servicios civiles de guardacostas y la relación con las respectivas marinas de guerra.
- Como resumen se comentan dos asuntos que son evidentes, en primer lugar que el escenario naval y marítimo en el sudeste asiático está cambiando muy deprisa, y en segundo lugar, que la unión de la modernización naval de los países y las disputas existentes en el reparto de los espacios marítimos podrían llegar a tener consecuencias peligrosas, y aunque no se cree que por el momento esto pueda llegar a ocurrir, si se estima conveniente que se debería prestar mayor atención a lo que está ocurriendo en esa zona.

LEER Y COMENTAR SOBRE ESTRATEGIA Y POLÍTICA NAVAL

Ramón MÁRQUEZ MONTERO
Capitán de navío (RR)

Introducción

Empecé a pensar en estos comentarios coincidiendo con una petición que se nos hizo a los miembros del Foro de Pensamiento Naval, en una de las últimas reuniones, para que se aportasen reseñas de libros relacionados con el pensamiento naval y decidí, que en lugar de escribir un artículo largo, como es costumbre en estos *Cuadernos de Pensamiento Naval*, hacer una breve reseña. En esta ocasión no será sobre un libro en concreto sino sobre una de las posibles fuentes a las que puede acudir a beber el que desee colaborar en esta sección.

Por eso, estos comentarios van dedicados de forma especial al lector que comparta la inquietud de encontrar un manantial en el que apagar su ansia de encontrar ideas que le permitan enriquecer el pensamiento naval leyendo lo que otros escriben.

Una editorial interesante sobre pensamiento naval

En esta ocasión haré referencia al Grupo editorial Routledge Taylor&Francis y sus dos series de libros CASS (1). La primera denominada, Estudios Contemporáneos de Seguridad (Contemporary Security Studies), y la segunda, Política Naval e Historia (Naval Policy and History) cuyos textos se consideran de gran interés para los interesados en los estudios estratégicos sobre seguridad la primera, y sobre pensamiento, estrategia e historia naval, la segunda.

Las series Cass reciben su nombre en memoria del editor británico de la segunda mitad del pasado siglo XX, Frank Cass, especializado en la edición de revistas y libros sobre ciencias sociales. En la actualidad con el nombre de

(1) Estas series llevan el nombre de Frank Cass, prestigioso editor nacido en julio de 1930 y fallecido en agosto de 2007.

Routledge, el grupo editorial británico Taylor&Francis publica numerosos libros en muchos países, entre los que destacan el propio Reino Unido y los Estados Unidos.

De las dos series de publicaciones mencionadas, la que ofrece mayor interés de forma directa para los lectores o estudiosos sobre los temas que se publican en estos Cuadernos de Pensamiento Naval, es la segunda, y dentro de ella, los textos relacionados con la estrategia y política naval, ya que los de historia tienen otros lugares en donde encontrar su espacio, como es la Revista de Historia naval.

Normalmente los libros se publican primero con tapas duras y posteriormente con tapas blandas a un precio más reducido.

El primer libro *Política naval Austro-Hungara, 1904-1914*, se publicó en 1996, y desde entonces se han publicado más de 55 libros, de los cuales aproximadamente la mitad tratan sobre asuntos de estrategia y política naval.

Para dar una idea del interés de esta colección de publicaciones, se mencionan algunos títulos publicados recientemente:

Poder Naval en el siglo XXI. Cooperación y conflicto en la mar. Editado por Peter Dutton, Robert S. Ross y Øystein Tunsjø. Presenta una evaluación de las políticas y estrategias navales de las potencias navales emergentes y sus implicaciones para las relaciones de seguridad marítima y el orden marítimo global. Está compuesto por 16 capítulos escritos por profesores e investigadores de diferentes países, Estados Unidos, Reino Unido, China, India, Japón y Noruega. Es de destacar el grado de cooperación lograda para este proyecto, que hace unos años era impensable. Se estima que todos los capítulos tienen gran interés especialmente los relacionados con las medidas de generación de confianza y de defensa del sistema de relaciones internacionales en la mar.

La Gran Estrategia China y el poder marítimo, por Thomas M. Kane. El libro consta de 7 capítulos en los que se analiza la visión que tiene China del mar y su regreso a él, después de siglos de darle la espalda, la historia y principios del poder naval chino, la forma de afrontar la entrada en el siglo XXI y la aplicación de la diplomacia naval, para al final extraer una conclusiones en las que se argumenta que China está desarrollando una estrategia naval a largo plazo.

Marinas del sudeste asiático. Un estudio comparado. Escrito por James Goldrick y Jack McCaffrie. Se presenta el desarrollo de las marinas de los diferentes países desde el final de la segunda guerra mundial y se analizan las dificultades que cada país ha tenido para modernizarse, así como el papel que juega en la compleja situación geoestratégica de la región y los principales factores que han influido en ello, como por ejemplo la Convención de la Ley del Mar de 1982.

Estrategia Marítima y Control del Mar. Teoría y práctica. Por Milan Vego. Se centra en el núcleo principal de la guerra naval, el control del mar. Analiza

diferentes casos históricos, y la aplicación de diferentes procedimientos para lograrlo, que van, desde los que requieren mayor uso de la fuerza, como la destrucción de las fuerzas enemigas por medio de un golpe decisivo, hasta otros en los que se emplea un menor grado, como el control de importantes pasos estrechos del tráfico marítimo necesarios para el enemigo.

Poder Naval. Una guía para el siglo XXI. Por Geoffrey Till, es la tercera edición, aumentada y corregida, la primera se publicó en 2004, y se ha convertido en un libro indispensable en todos los cursos sobre estrategia naval y en las bibliotecas navales.

Coalición en la Guerra Naval: desde las Guerras Napoleónicas hasta la Operación «Iraqi Freedom». Editado por S. C. M Paine y Bruce A. Elleman. Cuando se presentó en 2007, se comentó que era el primer libro académico que analizaba las coaliciones en la guerra naval en el transcurso de los últimos dos siglos desde una perspectiva multinacional. En 19 capítulos estudian una serie de casos por parte de algunos de los más prestigiosos historiadores navales de los Estados Unidos, Reino Unido y Australia, además de analizar el impacto del derecho internacional en las coaliciones. El conjunto de estos ensayos abarca un examen exhaustivo de las coaliciones navales más importantes de los siglos XIX y XX. Los capítulos están colocados por orden cronológico, comienzan con las Guerras Napoleónicas y terminan con la segunda Guerra del Golfo, y en todas ellas se emplea la nueva metodología de investigación y análisis para abordar la formación de coaliciones, sus acciones y repercusiones a corto y largo plazo.

Entre otros títulos de interés merecen citarse, *La evolución del pensamiento naval Británico*, que en su día fue comentado en estos Cuadernos, *Poder Naval y guerra expedicionaria*, *Política y estrategia Naval en el Mediterráneo*, *Pasado, presente y futuro*, *Estrategia Naval y operaciones en mares estrechos*, etcétera.

Un trabajo de análisis y síntesis coordinado

Se estima que el seguimiento de estas publicaciones son un complemento ideal para profundizar en el pensamiento naval y junto con los múltiples artículos, ensayos, estudios, informes y documentos de doctrina o política y estrategia naval, que se publican por centros de pensamiento de todo el mundo, por ensayistas, analistas y los departamentos de defensa o navales de los diferentes países, que se pueden encontrar en internet y otros medios de distribución de la información.

Realmente, la cantidad de información disponible es muy difícil de abarcar, por lo que el estudio, análisis y asimilación de la información que se publica es muy difícil de realizar y sintetizar si no se dispone de un grupo de análisis de cierta entidad y no se coordina de forma adecuada su actividad

para realizar una distribución eficiente del trabajo y la posterior difusión de la información analizada, ordenada y sintetizada, a pesar de encontrarnos en plena era de la información y gestión del conocimiento.

En España hay un interesante, aunque quizás reducido, núcleo de centros o grupos de pensamiento, en general, y aún son más reducidos en número los que se ocupan de temas navales y marítimos. El adjetivo reducido se ha empleado con doble sentido, en relación al número de centros de pensamiento y a la composición de cada uno de ellos.

Por otra parte, existe muy poca relación entre estos grupos, cuando existe alguna, por lo que, aunque se realizan y publican numerosos estudios y ensayos o se realizan debates de interés, esto se hace de forma descoordinada entre los diferentes grupos y en ocasiones, incluso dentro de ellos, sin siquiera disponer de una dirección hacia la que enfocar los esfuerzos, que se realizan en la mayoría de las ocasiones por estímulos personales.

Sería ciertamente enojoso pretender enumerar o mencionar a todos estos centros o grupos, porque inevitablemente se caería en el error de omitir alguno de ellos que, además, es muy seguro que desde algún punto de vista, el que se omitiese sería con toda seguridad de gran interés y valor, y por ello no voy a intentarlo. Solamente haré mención del Centro de Pensamiento Naval de la Escuela de Guerra Naval que con su foro y el interesante número de participantes pretende llegar a constituir uno de esos puntos en los que se analiza la información publicada y se reflexiona sobre ella para tratar de conocer las nuevas tendencias sobre el pensamiento naval y contribuir a la generación de doctrina para la Armada.

Un lugar de encuentro

Desde 2009, año en que se creó el Foro de Pensamiento Naval, se han ido adquiriendo para la Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval los libros de esta colección que se consideraron más interesantes y están disponibles para los alumnos de la Escuela y para los miembros de la Armada en activo o retirados que mantienen el interés por los temas navales, así como para aquellos que deseen contribuir con su trabajo, entusiasmo y dedicación a profundizar en el Pensamiento Naval, pues no en vano El Centro de Pensamiento Naval de la Escuela de Guerra Naval constituye un lugar de encuentro y fortalecimiento de relaciones institucionales con otros Centros de Pensamiento y de Estudios Estratégicos que puedan aportar nuevas ideas y enriquecer el pensamiento naval de la Armada.

