

## CONOCIMIENTO Y EXPERIENCIA

*Javier Pery Paredes*<sup>16</sup>

*“... nunca entablan batalla mas que en defensa de su propio país o para expulsar de las tierras de sus aliados a los enemigos que las han invadido o para, con su poder, librar del yugo y la esclavitud de la tiranía a algunos pueblos que estén oprimidos por ella lo cual hacen por mera piedad o compasión.”*

*Tomas Moro. La utopía.*

El paso del tiempo da la dimensión real de los acontecimientos, pero sobre todo, consolida aquellas ideas que fueron los factores de fortaleza y reduce hasta el olvido aquello que era intrascendente. Una década parece poco tiempo, sin embargo, con la aceleración que sufren los acontecimientos, resulta suficiente para encontrar en el pasado próximo los elementos esenciales que cambiaron la situación hasta llegar a la realidad de hoy.

La crisis que se vivió como consecuencia de la invasión de Kuwait por parte de Irak toma, una década después, una dimensión real. Adquiere el peso que le corresponde en la historia y lo hace, sobre todo, para quienes que se vieron involucrados en el conflicto. Los españoles fuimos actores de aquellos acontecimientos, con un papel acorde con la voluntad que quiso adquirir España.

En la guerra como en las crisis, el conocimiento es base indispensable, pero es necesario añadirle la experiencia. El primero se adquiere con esfuerzo y tesón en el estudio. La segunda únicamente es posible obtenerla con la participación personal en los acontecimientos. La aportación española a la resolución de la crisis del Golfo Pérsico entre agosto de 1990 y julio de 1991 permitió a un número considerable de miembros de la Armada adquirir la experiencia de la que hoy disponen y con la que afrontaron otras crisis a partir de entonces.

---

<sup>16</sup> Javier Pery Paredes es Capitán de Navío y era el Capitán de Corbeta Jefe de Ordenes de la Agrupación española en el Pérsico y Mar Rojo durante la Guerra del Golfo de 1991.

Aquí trato de plasmar en unas pocas líneas la síntesis de esa experiencia para, con ello, construir algo del aporte histórico necesario en el que se apoya el conocimiento. Conocimiento, experiencia, enseñanza y... de nuevo conocimiento, forman un círculo virtual en el que se vive de forma permanente el paso de la historia. Los siguientes párrafos son una breve reseña extraída de una exposición hecha ante compañeros. A ellos va dirigida también en este cuaderno, lo que me permite la libertad de ser informal en mis expresiones, a sabiendas de que mis palabras tendrán la necesaria conversión a términos estrictamente profesionales en la mente de quien las lea.

El detonante de la crisis del Golfo de 1990 fue la invasión de Kuwait el día 2 de agosto de aquel año por parte de Irak, que además de traspasar el umbral de lo aceptable en las relaciones internacionales, declaró la anexión del territorio del Emirato unos días más tarde. La trasgresión de las normas aceptadas por la comunidad de naciones fue la más significativa de las últimas décadas, además de una de las más cruentas, ya no solamente por el número de bajas que se produjo durante la propia invasión del territorio, sino por el éxodo de inmigrantes, palestinos, libios, sirios o egipcios, que trabajaban en Kuwait e Irak. En los cinco meses desde la invasión hasta el inicio de las acciones ofensivas, una marea humana se acumuló en Jordania y en particular en el puerto de Aqaba en busca de una salida hacia Egipto y otros países de Oriente Medio y África.

Todo esto sucedió cuando en España las Cortes habían terminado el período de sesiones, el Gobierno estaba próximo a celebrar su último Consejo Ministros del año, la Administración en vacaciones estivales y, en general, la población disfrutando del período más largo de descanso del año. Con este escenario, se pusieron en marcha todas las maquinarias de consulta. Por un lado, las naciones de la Unión Europea Occidental celebraron sesiones para analizar la situación, un comité de expertos de las mismas naciones diseñó posibles opciones militares, los gobiernos analizaron posibilidades, las Fuerzas Armadas alistaron unidades,...

A pesar de todo, aun en la aparente desventaja que supone reaccionar en estas condiciones, el 21 de agosto el Gobierno español decidió el envío de una agrupación naval al Mar Rojo y Golfo Pérsico para apoyar a la coalición liderada por los Estados Unidos y hacer eficaces las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre Irak. Cinco días más tarde, el 26 de agosto, apenas tres semanas después de la invasión y menos de una de la decisión gubernamental, la agrupación compuesta por una fragata de la clase “Santa María” y dos corbetas de la clase “Descubierta” salió de Rota y Cartagena hacia el Canal de Suez.

En esta simplificada cronología de los acontecimientos, cabría destacar algunas fechas más que enmarcan la crisis. El 5 de septiembre se iniciaron las operaciones de control del embargo sobre Irak y el despliegue de unidades hacia el teatro de operaciones. El transporte estratégico, marítimo y aéreo, se reveló como la capacidad crítica para el despliegue. El 15 de diciembre aparecieron las primeras minas a la deriva en el Golfo, hecho inequívoco de una escalada en el conflicto. El 17 de enero de 1991 fue el inicio de las acciones ofensivas de la coalición sobre objetivos en Irak y Kuwait. El 23 de febrero, comenzó la ofensiva terrestre sobre Kuwait y el sur de Irak. El 28 de febrero, se produjo el alto el fuego unilateral de la coalición multinacional y la retirada iraquí más allá de las fronteras de Kuwait. Y finalmente, el 16 de julio, emprendieron el regreso a la Patria las unidades navales españolas.

En un análisis somero de esta cronología, el lector podrá observar que las acciones navales fueron las que iniciaron la respuesta militar: control del embargo y transporte estratégico. Algo tan sabido como que las fuerzas navales, por su flexibilidad y facilidad de acceso, son las primeras en llegar al teatro de la crisis se puso de nuevo de manifiesto; y que, con el paso del tiempo, las operaciones marítimas pierden primacía para cederla a las operaciones aéreas y terrestres, pero quedan como un sustrato permanente que asegura el flujo logístico, contribuye a las operaciones aéreas con las unidades aéreas de ataque embarcadas y hace presente en el teatro otras opciones para el asalto a tierra como son los grupos anfibios.

El segundo elemento que quisiera destacar es que la denominada Guerra del Golfo de 1991 fue una crisis, por reunir las características propias de estas situaciones, en que la amenaza se presenta rápidamente y con unas repercusiones diplomáticas, económicas, políticas y sociales de tal importancia que requieren medidas militares para resolverla. La forma de afrontarla respondió también a lo previsto para estos casos: control civil al máximo nivel de las operaciones, empleo atemperado de las acciones, estrecha coordinación de las acciones diplomáticas y militares, y el mantenimiento permanente de una salida para el adversario<sup>17</sup>. Y tuvo estas características tanto desde la óptica multinacional como desde la estrictamente nacional. Únicamente a este último aspecto haré referencia, por menos conocido y por más próximo.

Desde los primeros días de agosto, se produjo el necesario flujo de información en el nivel político, entre el Presidente del Gobierno / Ministro de Defensa (Felipe González / Narcís Serra) y el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (Vila Miranda), para conocer intenciones políticas y capacidades militares, y definir la respuesta militar que el Gobierno deseaba dar a la crisis. Se plantearon opciones distintas que respondían a intenciones diferentes, y se ajustaron en fondo y forma para que respondieran exactamente a la voluntad del Gobierno. Así se alcanzó el equilibrio deseado. Una agrupación naval compuesta por tres buques apoyaría a la coalición multinacional en el Golfo Pérsico y Mar Rojo en el control del embargo y la escolta de buques logísticos; actuaría en el seno de la respuesta de la Unión Europea Occidental, y se mantendría en sus dotaciones a la marinería de reemplazo<sup>18</sup>.

Al igual que se definieron las opciones y se decidió la forma que debían adoptar éstas, se dio forma a las sucesivas variaciones en el despliegue o en la manera de actuar de las unidades para mantenerlas dentro de la decisión política, de tal forma que en todo momento se ajustó la actuación de los buques, en fondo y forma, a lo que el Gobierno esperaba de ellos.

---

17 Gordon A. Craig y Alexander L. George. Force and Statecraft diplomatic problems of our time. Oxford University Press, Inc. 1983.

18 Nota: Otras naciones con Servicio Militar Obligatorio, como Francia, optaron por dotar a sus buques únicamente con voluntarios profesionales.

La estrecha coordinación de las opciones militares con las restantes actuaciones del Gobierno y el seguimiento de la crisis, aconsejaba establecer una relación entre el nivel político y el táctico lo más directa posible. Así, una característica adicional fue el establecimiento de una cadena de mando muy corta entre el Presidente del Gobierno, máximo responsable de la política de Defensa, y los comandantes en la mar. Sin saltarse ninguno de los niveles formales para la conducción de las operaciones, éstos se redujeron tanto como fue posible. No obstante se puede identificar cada uno de ellos. De esta manera, el Presidente del Gobierno y el Ministro de Defensa se encontraban en el nivel político, donde se tomaban las decisiones. El propio Ministro y el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada se situaban en el nivel estratégico, donde se producía el necesario intercambio de intenciones políticas y posibilidades militares. En el nivel de conducción de las operaciones, hoy más conocido por la denominación de nivel operacional u operativo pero con igual definición, se encontraban el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Vila Miranda, traductor de las decisiones políticas en órdenes militares, y el Comandante de la Agrupación Bravo, que con el seguimiento de las operaciones y las sucesivas propuestas de despliegue de las unidades proporcionó elementos sustantivos para la toma de decisiones en los niveles superiores. Finalmente, el Comandante de la Agrupación Bravo, Capitán de Navío Rapallo Comendador, que mantuvo el mando táctico de las unidades españolas en el amplio teatro, y los comandantes de los once buques que sucesivamente formaron parte de ella, compusieron el nivel táctico donde se llevaron a cabo las acciones, reflejo exacto, como ya se dijo, en fondo y forma, de lo que el nivel político estableció.

Atendida la parte conceptual de la operación y el modo en que se llevó la decisión política a términos militares, cabría extraer algunas enseñanzas de otros factores con notable peso sobre el esfuerzo realizado por la Armada para el sostenimiento de las operaciones. En particular me referiré a la lejanía del teatro de operaciones.

Desde el desastre de Cuba y Filipinas en 1898, o tal vez como consecuencia de él, las operaciones en las que la Armada había participado se

llevaron a cabo en un teatro geográfico próximo, donde las cadenas logísticas apenas si eran algo más que una extensión del territorio nacional. Alhucemas, Sidi-Ifni, Sáhara, apenas si necesitaron un día o dos de navegación para los buques de la época, apenas si requirieron comunicaciones “ad hoc”... Sin embargo, las operaciones en el Golfo se produjeron en un teatro alejado más de cinco mil kilómetros del territorio peninsular y a más de diez mil a través de las rutas marítimas, con el Canal de Suez como elemento crítico para el despliegue, por ser paso único custodiado por una sola nación, lo que le confiere un estatuto especial ante el Derecho Internacional.

Esta lejanía suponía aumentar el esfuerzo, no solamente logístico, sino de apoyo a las sedes diplomáticas para superar con éxito las barreras que se establecieron, algo “cuasi” natural cuando se trata de abrir un camino por primera vez. La lejanía se tradujo, a falta de buques logísticos propios, en una permanencia de los escoltas limitada a tres meses, establecimiento de una cadena logística soportada por “agentes transitorios” y ocasionalmente por un avión del Ejército del Aire, y la apertura de oficinas de enlace / agregadurías navales en Egipto, Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos. Todo esto en los escasos días en los que ya transitaba la primera agrupación desde España hacia el Mar Rojo.

Vista la amplitud del teatro y la entidad de la agrupación, cabría plantear lo adecuado o no del despliegue de las unidades españolas. El dejar a las corbetas en el Mar Rojo y llevar la fragata hasta el Golfo permitió, por un lado, llevar la bandera de España hasta ambos lugares y, por otro, disponer de una imagen completa de lo que sucedía en la totalidad del teatro de operaciones. Bien conocidas las situaciones en el Golfo Pérsico y el Mar Rojo, éstas se veían complementadas con la imagen de lo que sucedía en el Mediterráneo, en las proximidades de Oriente Medio... esto es, en todos los mares desde los que se lanzaron ataques y desde donde se proporcionó seguridad al tráfico logístico aliado.

Conocidas las intenciones, traducidas en órdenes de operaciones, establecida la cadena de mando y observado el despliegue, resulta necesario

tener una idea básica de lo que suponía el adversario en el teatro marítimo, porque con ello se puede establecer la dimensión real del esfuerzo de los españoles en la zona.

La amenaza submarina y de superficie era prácticamente inexistente en las zonas donde los buques españoles estuvieron destacados, el estrecho de Tiran y el sur del Golfo Pérsico. Las sucesivas barreras naturales y el despliegue aliado hacían improbable la presencia de unidades navales del adversario. Sin embargo, la presencia de infinidad de pequeñas embarcaciones en el estrecho de Ormuz, dedicadas al contrabando entre Irán y los Emiratos del Golfo, hacía ardua la tarea de mantener el control de lo que pasaba en superficie y, por qué no, estar alerta ante la eventual presencia de alguno de los submarinos de otra nacionalidad ajena a los países ribereños.

Lo contrario sucedía con la amenaza aérea, o de minas, o la procedente de grupos armados terroristas a bordo de buques mercantes objeto del embargo. Aunque el radio de acción de los aviones iraquíes alcanzaba escasamente el límite de la zona de operaciones de nuestros buques, el despliegue, a mitad de la contienda, de parte de la aviación iraquí hacia aeropuertos iraníes, convirtió a esta amenaza en una ocupación constante de los buques y patrullas aéreas aliadas encargadas de la protección de la totalidad del despliegue, tanto en el Golfo como en el Mar Rojo. Nunca se tuvo constancia de las intenciones de Irak con esta maniobra deceptiva, si bien cabe plantearse que quisiera preservar parte de su potencial aéreo para una “postguerra”. Fuese cual fuese esa intención, la presencia de hasta cuatro portaaviones con sus alas aéreas embarcadas en el teatro de operaciones, y la permanente vigilancia de los buques Aegis estadounidenses, proporcionaban una más que razonable tranquilidad.

Más significativa y tangible fue la amenaza de minas. Esta fue la única que se manifestó fehacientemente y produjo las bajas en la coalición: del crucero “Princeton” y el buque de asalto anfibio “Trípoli”, destacado como nodriza de helicópteros dragaminas. A mediados de diciembre de 1990 aparecieron en el Golfo las primeras minas a la deriva, entregadas a las

corrientes por buques iraquíes en la zona norte del Golfo Árabe. La aleatoriedad de su presencia y el enorme esfuerzo que suponía su localización, entre dos aguas, en cualquier lugar y enmascaradas entre los restos de viejas plataformas, abandonadas tuberías y basuras flotantes, hicieron que esta amenaza se percibiera más próxima y en mayor medida que cualquier otra.

En este escenario, la vigilancia visual pasó a ser una actividad permanente y exigente en todos los buques. Tanto que, además de los dispositivos habituales para la observación nocturna, se hizo necesario navegar a escasa velocidad, menos de seis nudos, para disponer de tiempo de reacción ante un previsible avistamiento, y situar serviolas de proa que anticipasen la detección tanto como fuese posible.

Además de las medidas preventivas tomadas como parte de la autodefensa de cada unidad, se establecieron derrotas protegidas por las que circularon los buques logísticos y dedicados al transporte marítimo para el apoyo de las operaciones en tierra. Estas derrotas y la escolta de los buques que las recorrían fue otra de las actividades en las que se empeñaron los buques españoles en el Golfo. Ya no se trataba exclusivamente de una cuestión de autodefensa, sino de una aportación palpable al esfuerzo combinado por hacer posible todas las operaciones en el teatro.

Finalmente, la amenaza más próxima e indefinida consistía en la presencia de elementos hostiles a bordo de los buques mercantes visitados durante las operaciones de embargo. Dar seguridad a los equipos de visita y registro era el paso ineludible para alcanzar el objetivo. Para ello, la fase crítica suponía el traslado de esos equipos desde el escolta hasta la unidad a visitar, y para contrarrestar cualquier eventualidad se establecieron procedimientos normalizados para reconocer los buques y a sus tripulantes desde helicópteros, y cuando éstos no estaban disponibles, mediante la concentración de las tripulaciones de los buques objeto del embargo en lugares visibles desde el escolta, de tal forma que se pudiera avistar cualquier acción hostil o presumiblemente hostil antes de que se materializase. El trabajo en pareja de las dos corbetas en el estrecho de Tirán proporcionó experiencias valiosas para

el futuro, que se aplicaron como eficaz método de trabajo en la operación “Sharp Guard” en el Adriático durante la crisis de la antigua Yugoslavia unos pocos meses más tarde. Más de doscientos registros dieron mucho de sí y pusieron en evidencia la idoneidad de estos buques en estas operaciones y el buen hacer de sus dotaciones.

Hay otro aspecto que tuvo especial incidencia en las tareas de escolta de buques logísticos y de imposición del embargo que llevaron a cabo los buques españoles: las normas de actuación. Como sucediera en otras operaciones militares, se establecieron reglas de enfrentamiento como guía para la actuación de las unidades de la coalición. Sin embargo, éstas tuvieron una diferente interpretación por cada una de las naciones. Para unos sería necesario que el adversario llevase a cabo un acto hostil para inducir al uso de la fuerza, en tanto que para otros el mero hecho de pertenecer a una determinada nacionalidad, en este caso Irak, suponía motivo suficiente para actuar contra él con vigor. La diversidad en el modo de actuación produjo discrepancias entre aliados que nunca pasaron de ser discusiones formales y más semánticas que de fondo. El deseo de contribuir primó sobre toda consideración.

Sin olvidar otros aspectos de las operaciones, como el apoyo diplomático durante las visitas a puerto, el tratamiento de los aspectos jurídicos y el apoyo sanitario, merece especial mención el aprovisionamiento en la mar. España no dispuso entonces de buque logístico en la zona. Sin embargo, supo encontrar el apoyo de Estados Unidos, Canadá, Holanda y Australia para que sus buques logísticos pudieran proporcionar el combustible en la mar y prolongar las operaciones sin necesidad de recurrir al apoyo en tierra. Anecdótico, pero no menos importante, fue el hecho de que fuese Arabia Saudita quien se hiciese cargo del coste económico de estas operaciones para todos los aliados, a instancia de los Estados Unidos.

“Facta non verba”. Para quien guste de las estadísticas para medir el esfuerzo de las dotaciones españolas, se podrían cuantificar las actuaciones en que: España fue una de las trece naciones que envió buques al teatro de

operaciones y una de las tres que los mantuvo en el Golfo Pérsico, el Mar Rojo y el Mediterráneo simultáneamente. Pero también se puede decir con orgullo que los buques españoles llevaron a cabo más de doscientas visitas y registros, lo que representa más de la quinta parte de todas las que se realizaron entre octubre de 1990 y junio de 1991.

Pocas fueron las bajas que sufrió la coalición en la mar. España pagó desgraciadamente también un precio. Recordar especialmente al Cabo Primero Ignacio Romero de la “Numancia” es un deber de gratitud para quien dio todo por la Patria.

A más de una década de lo sucedido es posible concluir que la participación de los buques de la Armada en la crisis del Golfo, segunda en los últimos años del siglo XX, creó confianza en las capacidades de nuestros buques y de nuestras dotaciones, proporcionó una visión global del conflicto que no hubiera sido posible obtener por otros medios y cambió muchos procedimientos a bordo que resultaron del máximo interés en operaciones posteriores. Pero también, a más largo plazo, avivó el debate sobre el servicio militar obligatorio, abrió el camino a otras operaciones no solamente de la Armada sino de los otros componentes de las Fuerzas Armadas españolas, y creó confianza en la capacidad de llevar el control político de las operaciones militares.

En la situación que ahora nos toca vivir, como consecuencia de los ataques terroristas en los Estados Unidos, quisiera dejar una reflexión sobre los paralelismos de aquella crisis con la de hoy en la operación “Libertad Duradera”. En síntesis, ambas operaciones son la respuesta a una trasgresión del orden internacional: la invasión de Kuwait, y los ataques terroristas a las Torres Gemelas y el Pentágono en los Estados Unidos. Se desarrolló la una y se desarrolla la otra en un teatro geográfico con escasa presencia occidental permanente, el Índico, con apenas dos bases navales menores (Djibouti y Diego García); ambas frente a amenazas asimétricas, que enfrentan fuerzas dispares, economías y culturas distintas, medios y normas de conducta diferentes;... sin embargo, con una repetición de actores, líderes occidentales

que en una estuvieron en el mundo de la milicia y hoy se encuentran en el nivel político: Colin Powell, Dick Cheney,...

El hacer de ayer es la experiencia hoy.