

ASPECTO NAVAL DEL INTERÉS O LOS INTERESES

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ
Capitán de navío (R)

El término «interés», o su plural «intereses», no aparece en los textos relacionados con la defensa nacional de la actual Constitución, como tampoco aparecía en la anterior Ley Orgánica del Estado, ni siquiera en el Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Sin embargo, fue en esta última organización donde comenzó a presentarse el debate para el empleo de las fuerzas de la OTAN una vez colapsado el régimen soviético y, en consecuencia, desaparecida la amenaza del Pacto de Varsovia.

Se terminó la Guerra Fría, pero comenzaron a presentarse conflictos nuevos —en los Balcanes, con la extinción de Yugoslavia— que requerían una intervención mediadora internacional para evitar o reducir en lo posible los daños que provocarían los enfrentamientos internos entre los nuevos países surgentes, con profundos problemas étnicos y religiosos. Además, la proliferación del terrorismo internacional amenazaba con un nuevo sistema de guerra asimétrica que en el mundo globalizado, resultante de la nueva situación, se contemplaba con profunda preocupación.

La ONU por sí misma solo podía condenar determinadas conductas o establecer resoluciones cuya eficacia no era posible sin la participación de contingentes armados (los famosos «cascos azules») que impusieran la paz y la mantuviesen durante el tiempo necesario.

La única institución poseedora de una infraestructura militar organizada para estos menesteres era la OTAN. Sin embargo, la Alianza Atlántica solo preveía el uso de la fuerza cuando uno de sus aliados fuese atacado; en este caso, el resto de los países aliados actuaría contra el agresor como si fuera uno. No solo eso, sino que también existía una zona geográfica de actuación; según el tratado: en el Atlántico desde el Trópico de Cáncer hasta el Polo Norte (Mediterráneo y Báltico incluidos).

En su momento ya traté este asunto en un artículo publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA sobre las denominadas «operaciones fuera de área de la OTAN» (*out of the area operations, OAO*). Allí se defendía que la OTAN podía realizar operaciones fuera del área de actuación prevista en el Tratado si así lo requería la defensa de sus intereses (RGM abril 1995: «¿Ha sido sobrepasado por los acontecimientos el concepto *fuera de área* de la OTAN?»), con la aquiescencia o mandato de la ONU o de la OSCE.

Y ahora se llega al meollo de la cuestión, definir qué es eso del interés o los intereses. Para ello es ineludible acudir al diccionario. Allí aparece una no pequeña panoplia de definiciones, no contradictorias pero sí dispares.

Se pasa de lo prosaico —cuando interés quiere decir provecho, utilidad, lucro producido por el capital, bienes de fortuna o valor que en sí tiene una cosa— a lo ideal o elevado, cuando por interés se entiende la inclinación del ánimo hacia un objeto, persona o narración que lo atrae o conmueve y también la conveniencia o necesidad de carácter colectivo en el orden moral o material.

Solo de pasada citaré los intereses simple y compuesto relativos al capital, el interés legal señalado por la ley, los intereses creados (ventajas no siempre legítimas de que gozan varios individuos) e interés público como se califica la actividad realizada en común beneficio.

Volviendo a la OTAN, parece que los intereses a defender corresponderán a aquella «conveniencia o necesidad de carácter colectivo», puesto que se trata de una alianza de naciones. Esa conveniencia o necesidad tendrá que coincidir, de alguna manera con lo que cada miembro de la Alianza considere como propios intereses nacionales. Porque sigue siendo básico el requisito del consenso unánime, a la hora de resolver una actuación defensiva en fuerza.

España ha ido definiendo sus propios Intereses Nacionales de Seguridad, los cuales se dividen en tres grupos, denominados: Vitales, Estratégicos y Otros. Como se podrá apreciar, al irlos definiendo tales intereses gozan de la participación en lo prosaico y lo ideal que previamente he indicado.

Los intereses Vitales afectan a la soberanía, independencia e integridad territorial de España y el ordenamiento constitucional, así como a la libertad, la vida y la prosperidad de los españoles. Con claridad se observa que lo ideal afecta a la soberanía, la independencia, la libertad, la Constitución, en tanto que el territorio, la prosperidad y la vida —en lo que afecta a esta como un bien tangible— están situados en el ámbito de lo material.

Los intereses Estratégicos se refieren a las acciones encaminadas a conseguir la proyección de la estabilidad a través de la OTAN y la Unión Europea, el mantenimiento de la paz y el equilibrio en el Mediterráneo, la libertad de intercambios y de comunicaciones, la seguridad en el suministro de recursos básicos, la desaparición del terrorismo y la recuperación de la soberanía sobre Gibraltar. Por el hecho de ser estratégicos no debe causar extrañeza el fuerte componente material de este tipo de intereses; se está insinuando la presencia de la fuerza armada en cada uno de ellos. Me atrevo a decir que, más que insinuar, se afirma la presencia de la fuerza.

Los Otros Intereses comprenden: la consecución, de forma solidaria, de un orden internacional estable, de paz y de seguridad; el respeto a los derechos humanos; la actuación solidaria en la comunidad internacional y la contribución a la causa de la paz y la libertad. Todo ello de amplio componente ideal y reiterativo, donde se resaltan los conceptos de orden, libertad, solidaridad,

paz, seguridad y derechos humanos como metas que se desean conseguir por encima de cualquier otro *desideratum*, porque tales conceptos no tienen una común interpretación entre las naciones de este mundo global. Pero hay que tenerlo en cuenta, pese a ello.

A modo de compendio se puede expresar que los intereses nacionales son todos aquellos bienes y valores de que disponen las naciones y han sido adquiridos a través de su herencia histórica y cultural; conforman las aspiraciones básicas de la nación en lo relativo al bienestar y prosperidad de sus ciudadanos, así como en lo que afecta al orden internacional.

Los intereses materiales, por ejemplo el comercio, si no están amparados o sostenidos por intereses ideales, como la justicia y la libertad, decaen, haciendo su defensa por las armas inasequible. La vida del combatiente no admite ser quemada como fuego de artificio por algo efímero, precisa una justificación más profunda, un ideal de lucha. Los intereses de España, mezcla de bienes materiales y valores espirituales, han de ser defendidos en todos los ámbitos.

La geografía y la herencia histórica introducen al ámbito marítimo en el nacimiento y desarrollo de nuestra nación. Estas constantes, que comenzaron con los primeros pobladores, sus luchas y sus mezclas —sangre derramada y sangre fundida—, dieron como resultado inicial el pueblo celtíbero, y en eso devino el enfrentamiento y mestizaje de celtas e íberos en la Península.

Lo que encontraron Roma y Cartago en sus enfrentamientos púnicos fue a los hispanos, a los cuales trataron de conquistar para su causa. Los bárbaros del norte hallaron en la península a los hispanorromanos, y su sangre entró a formar parte de aquella población. La cultura de Roma y la religión del Imperio fueron asumidas por los visigodos. La historia romana se iba convirtiendo en las Españas, tras la descomposición interna de la monarquía goda, que dio lugar a la invasión de Tarik con la ayuda del traidor don Opas y a la reacción reconquistadora de Covadonga.

Pasaron varios siglos para que apareciesen brillantes, como salidos de un crisol, los primeros intereses nacionales españoles: la soberanía y la paz entre los reinos de Castilla y Aragón, así como el enemigo común a batir, el musulmán invasor.

Fernando III y Jaime I, en Almizra, establecen sus límites territoriales para evitar disputas entre cristianos y comienzan a trabajar por la unidad de España. El resultado es Alfonso X el Sabio. Este rey castellano viene a ser hijo de ambos; biológico del Rey Santo y político del aragonés (pues se casa con Violante de Aragón, hija de Jaime I). Me detengo en esta figura para exponer que recibió de su padre Fernando III el siguiente testamento:

«...te dexo de toda la tierra de la mar aca... Sy la en este estado en que te la yo dexo la sopieres guardar, eres tan buen rey commo yo; et si ganases por ti mas, eres mejor que yo; et si desto menguas, non eres tan bueno como yo.»

Alfonso no solo ganó más tierras, sino que empeñó mucho tiempo a dejar por escrito obras y traducciones de diversa índole, como *El espéculo*, *Código de las Siete Partidas*, *Cantigas*, *Fuero Real*, *Estoria de España*, etc. Unas son de contenido legislativo, otras de carácter religioso, bastantes traducciones y no pocos tratados. Se emplean dos lenguas: el galaicoportugués evolucionado y el román paladino —embrión de la lengua española— de fácil traducción inmediata en aquella época. De estos años es también la institución histórica del nombre de España y del concepto nacional español.

La mar está presente en la mente del Rey Sabio desde la conquista de Sevilla —en la que participa como príncipe heredero— hasta que establece el «fecho del imperio» y «el fecho de allende». Es su deseo crear una flota permanente para que una vez proclamado emperador, es decir, *primus inter pares* de los reyes europeos —rey de romanos—, pueda ir a conquistar al otro lado —allende— del estrecho de Gibraltar.

Estaban muy presentes las figuras navales de los almirantes de Castilla: Bonifaz y Gómez Chariño, así como los aragoneses Roger de Lauria y Roger de Flor, en aquella España del siglo XIII, donde se iban modelando los intereses nacionales de unidad —en la Península existían los reinos de Portugal, Castilla, Aragón, Navarra y Granada— mediante políticas de emparentamientos matrimoniales, y de poderío —el imperio—, así como las buenas relaciones internacionales con Francia, Inglaterra y Alemania, amén del mantenimiento de las comunicaciones y el comercio en el Mediterráneo y Atlántico conocido.

Todavía pasarían dos siglos antes de que los Reyes Católicos pusieran el broche de oro a los anhelos y deseos de sus antecesores con la conquista del Reino de Granada y, prosiguiendo con la actividad repobladora, comenzada por Alfonso X, surgiese la nación que durante varios siglos más asombraría al mundo: España. El año clave es 1492, porque de forma casi simultánea —lo que va de enero a octubre, históricamente nada de tiempo— se conforma la unidad del territorio y se descubre un Nuevo Mundo. Se caen dos murallas que parecían insalvables: la dominación agarena y el frontón oceánico de las columnas de Hércules. Isabel y Fernando abren paso al cristianismo, crean España, y quitan, barriéndolo para siempre, el *Non* del lema del escudo, dejando ya para siempre el *Plus Ultra*, es decir, *Más allá* de los mares.

A partir de este punto se puede decir que surge lo que hemos venido llamando intereses nacionales en el principio de este escrito. España descubre, conquista y cristianiza el Nuevo Mundo al mismo tiempo que impera en Europa. La soberanía, integridad territorial, libertad de las comunicaciones y el comercio, entre otros, son los intereses que hay que proteger y preservar. La mar es la más importante vía de comunicación, en gran parte la única, para mantener la conexión entre las tierras del imperio.

Para defender el tráfico de la Carrera de Indias se hace necesario un esfuerzo enorme de construcción naval para dotar a la nación de las plataformas más

adecuadas, tanto de transporte de personal y mercancías, como de defensa contra los intentos de piratería, corso, secuestro de personas y ataques en general provenientes de acciones aisladas (bucaneros) individuales y de otras dirigidas y amparadas por naciones rivales (corso) o francamente enemigas. Nace así el galeón, navío que está concebido tanto para defenderse de cualquier ataque como para transportar una carga considerable de material. Así, el Imperio español subsiste hasta el siglo XIX. Sin dudar, los intereses nacionales de aquella época, tanto vitales como estratégicos, tenían un marcado componente marítimo y naval para su mantenimiento y defensa, aun cuando no se les denomine con tal vocablo (valores o bienes son los términos empleados generalmente).

Tampoco resulta nuevo el fenómeno de las alianzas. Durante los diferentes reinados de los monarcas españoles, las marinas de Francia, Inglaterra, Venecia y Génova han luchado aliadas a la española, según el momento histórico. En estas alianzas se defendían unos intereses combinados frente a los del enemigo, que, obviamente, los disputaba. Resulta más difícil encontrar ejemplos de alianza entre fuerzas terrestres que entre las navales en nuestra historia (se me ocurre la que tuvimos con los ingleses contra Napoleón en la Guerra de la Independencia). Sin embargo en la mar luchamos con Francia contra Inglaterra, con los «italianos» contra el turco, con los ingleses contra Napoleón...

El siglo XIX comienza con una derrota naval en Trafalgar, año 1805, defendiendo los intereses de Francia —Napoleón— contra Inglaterra, y finaliza con la hecatombe del Caribe (Cuba) y el Pacífico (Filipinas) en 1898, tratando de mantener los últimos intereses ultramarinos. Las dos fechas forman un sombrío y caótico paréntesis que abraza la Guerra de la Independencia contra las huestes napoleónicas; los reinados de Carlos IV, José I, Fernando VII, Isabel II, Amadeo I y Alfonso XII; la independencia de hispanoamérica llevada a cabo por los españoles nacidos allá (en ningún caso aparecen aborígenes) y que habían luchado en España contra los franceses e incluso en Marruecos; la primera República, de efímera duración —nueve meses—, con cuatro presidentes; y las Guerras Carlistas, que pueden ser consideradas como guerras civiles, de ingrato recuerdo.

Los intereses nacionales continuaban siendo los mismos que en siglos anteriores, pero la perniciosa situación interna de España no permitía a los distintos gobernantes concentrar en ellos su atención, su interés. Se procuró mantener una estrategia marítima y naval conservadora y se vivió a remolque de las grandes potencias europeas —y de Estados Unidos— el tránsito de la marina vélica a la de vapor, así como la revolución en la construcción naval de casco de madera al blindaje metálico.

La falta de atención a los valores e intereses de la patria provocó un enorme desinterés por la mar y con ello una caída en cascada del imperio de ultramar y la pérdida de influencia en el devenir del mundo. España contemplaba el nacimiento del siglo XX con los restos coloniales de Guinea, el Sáhara

Español, el Protectorado de Marruecos (zona norte del Atlas) y el propio territorio nacional. Aún así, la condición marítima española subsistió y los intereses permanecieron, reducidos en tamaño pero no en número.

Para pensar en lo naval es necesario recurrir a la historia marítima porque el pasado es el pilar que sostiene nuestro hoy. Es el propio Ortega quien nos dice que «para comprender algo humano, personal o colectivo, es preciso contar una historia» (*Historia como Sistema*). Tal es la razón que motiva este paso galopante por la historia de España, no para volver a contarla, sino para extraer conclusiones y aprender a evitar aquello que no hay que hacer. Nuestra historia tiene mucho de marítimo porque nuestros intereses todavía se deslizan sobre las espumas del mar.

El siglo pasado fue terrible para el mundo, contándose por millones los muertos en los campos de batalla que ocasionaron las dos guerras mundiales, y también lo fue para nuestra patria. España, que evitó la entrada en la 1ª Guerra Mundial manteniéndose neutral y participó de manera simbólica (División Azul) en la Segunda Guerra Mundial, tuvo su fuerte sangría en Marruecos — Annual, Alhucemas — y en la Guerra Civil.

El escenario de influencia de nuestros intereses nacionales se extendía desde los archipiélagos balear y canario, el protectorado de Marruecos, el Sáhara Español hasta los territorios de Guinea insular (Fernando Poo) y continental (Río Muni). La mar seguía presente como vía de conexión comercial entre la metrópoli y los territorios extrapeninsulares. Sin olvidar la presencia de nuestras flotas pesqueras en Terranova y Gran Sol —pesca del bacalao y la merluza, respectivamente— así como en el banco sahariano.

Convertida España en potencia de segundo orden, todavía se hicieron intentos loables para mantener una estrategia naval de conservación a lo largo de la primera mitad del siglo XX. Así merecen destacarse el programa naval de Ferrándiz (1908); la creación de la Aeronáutica Naval (1919); la operación combinada-conjunta del desembarco en Alhucemas (1925), con la participación francesa; el programa naval de Primo de Rivera (1926).

La Guerra Civil dejó una Armada muy mermada, pues se habían perdido unas veinte unidades entre submarinos, cruceros y otros; también desapareció la Aeronáutica Naval como consecuencia de los bombardeos de Mahón y San Javier. En esta situación se mantuvo la Armada, conservando cinco cruceros, más de veinte destructores y otras unidades menores, así como los correspondientes trenes navales de los arsenales y bases o estaciones navales, sin olvidar unos pocos submarinos.

A partir del año 1953 —Convenio con los EE. UU.— la Armada inició una recuperación y puesta al día, tanto en el campo de la tecnología como en el de la táctica. No sólo se incorporaron unidades de procedencia americana, como los dragaminas, buques anfibios y destructores, sino que se terminaron de construir las series de destructores *Audaz* (9) y los cañoneros *Pizarro* (8).

Los radares y los sonares hicieron su aparición en nuestra Armada. La especialidad de electrónica cobró un fuerte impulso, así como la de comunicaciones; también sufrieron notables transformaciones las especialidades de armas y propulsión; un largo etcétera afectaría a todos los cuerpos y escalas de nuestra Marina, donde se dio un gran impulso al estudio del idioma inglés.

De la mano del aliado americano, la escuadra se convirtió en flota, la Marina de Guerra española comenzó a manejar los cuadernos tácticos de la NATO y participamos en maniobras combinadas con otras marinas (francesa, portuguesa, americana y esporádicamente británica). A través de la mar, España fue miembro de la OTAN, *de facto*, mucho antes de serlo *de iure*.

Y durante todo este tiempo, el interés, los intereses, los valores, los principios, continuaban siendo aquellos que durante tantos años de historia se habían defendido, aun cuando su área de aplicación había quedado reducida al territorio nacional y a las tierras africanas bajo nuestra tutela (Protectorado, Sáhara y Guinea). El proceso de evolución de la Armada continuó, aunque los compromisos nacionales se fueron reduciendo escalonadamente; en 1956 se creó el Reino de Marruecos independiente y poco tiempo después Sidi Ifni fue entregado al monarca alauita; en 1969 la Guinea Española se convirtió en Guinea Ecuatorial independiente y su evacuación fue amparada por unidades navales destacadas en la zona; en 1975 se cedió a Marruecos y a Mauritania la administración del Sáhara Español, convertido en Sáhara Occidental pendiente de un referéndum sobre su autodeterminación bajo una resolución de la ONU. La existencia de una fuerza anfibia y un grupo de combate daba la capacidad de control marítimo, y por ello las retrocesiones pudieron hacerse con la seguridad para el personal y el material garantizado por la fuerza naval.

A partir de ese momento, se puede considerar que el espacio estratégico marítimo español —se entiende el inmediato— quedó constreñido al cuadrilátero esférico delimitado por los paralelos que pasan 12 millas al norte del cabo de la Estaca de Vares (La Coruña) y otras tantas millas al sur de la punta Restinga (isla de Hierro), así como los meridianos situados 12 millas al este del cabo de la Mola (isla de Menorca) y las mismas millas al oeste de punta Orchilla (isla de Hierro). El lector me hará la gracia de exceptuar, dentro de estos límites, los territorios pertenecientes a otras naciones, que no son españoles, obviamente.

Desde finales del siglo XV y durante más de trescientos años, España fue una gran matrona portadora de una preñez múltiple de varias hijas, cuyos cordones umbilicales flotaban en un líquido amniótico genuino y precedente a la emergencia continental: la mar. Por ello, hasta el siglo XIX la conexión con aquellas tierras precisó de elementos de transporte marítimos que mantuviesen el comercio, la transferencia cultural, la propuesta de un sentido cristiano de la vida, el establecimiento de fundamentos legales y así un enorme amén de valores e intereses. Para realizar todo esto era precisa una estrategia marítima, y para la culminación de dicha estrategia era necesario desarrollar una estrate-

gia naval. Surgieron las bases, apostaderos, arsenales, es decir, toda la infraestructura portuaria, y con ella la construcción naval, el establecimiento de derrotas para llevar a cabo la Carrera de las Indias y las navegaciones por el Pacífico.

De hecho, lo naval era concebido como una combinación de lo militar (personal de guerra) y lo marítimo (gente de mar) que componía la dotación de los navíos para garantizar la seguridad del tráfico —transporte de personas y mercancías— a través de los mares. La progresiva evolución llevaría a la constitución de la Marina de Guerra, en la cual las dotaciones serían totalmente militares pero distribuidas a bordo por especialidades para atender a la maniobra, el combate, la propulsión y la logística en general.

Al romperse el cordón umbilical que unía España con las colonias se produjo un detrimento comercial notable, pero en hispanoamérica e iberoamérica se acuñó un concepto que serviría cual lazo de unión indeleble y permanente: madre patria. Así las repúblicas de hispanoamérica formulaban en español —también lo haría en portugués la otra de iberoamérica: Brasil— el sentimiento hacia la vieja potencia europea que las había fundado, educado y también expoliado en ocasiones dignas de ser olvidadas.

A través de la mar se siguió manteniendo un intercambio comercial, cultural y personal reducido, aunque continuo. Los que antes habían ido como descubridores, maestros y conquistadores ahora lo hacían como emigrantes en busca de fortuna mediante el trabajo personal. Un poco de forma vergonzante se sentía el sonrojo ante la expresión «madre patria» tan sudamericana. De tal suerte que los americanos al sur de los Estados Unidos decidieron adoptar una nueva expresión común para definirse: latino-América, cuando ninguno de ellos había utilizado el latín para comunicarse, todo lo más que habían oído —por supuesto, sin conocer su traducción— era el *ite, misa est* que el cura decía después de bendecirlos. Hoy, con una España incrustada en Europa, la emigración se ha invertido, y son los descendientes de aquellos criollos del siglo XIX quienes vienen a la Madre Patria para tratar de resolver sus problemas.

El trasiego de personal ya no se hace por los caminos del mar, pero los materiales (maquinaria, combustibles, alimentos, etc.) en grandes cantidades todavía requieren de enormes plataformas marítimas para que el comercio se mantenga activo, y esos intereses han de ser protegidos por una fuerza naval en consonancia con la importancia que para la subsistencia nacional representan.

Hasta hace relativamente poco tiempo, en España, las marinas de pesca, mercante, científica y deportiva navegaban en barcos de pabellón español y los hombres que componían sus dotaciones eran ciudadanos españoles poseedores de la documentación adecuada de matrícula marítima —reconocidos como gente de mar— registrada en las correspondientes comandancias y ayudantías militares de Marina. También las navieras y los armadores —así como otras compañías comerciales marítimas— eran de nacionalidad española.

Con la evolución hacia la liberación del mercado mundial, la libertad de movimiento de los individuos mediante la apertura de las fronteras iniciada en Europa tras la caída del Telón de Acero y la desaparición de la Guerra Fría se produjo la aparición del fenómeno llamado globalización. Este término nuevo, procedente de global o conjunto, está relacionado con la capacidad de comunicarse y participar en los acontecimientos que suceden en nuestro mundo, gracias a la alacridad de las telecomunicaciones a través de la cibernética controlada por los satélites artificiales. Tal aperturismo ha permitido que en la mar los barcos usen los pabellones que sus propietarios hayan decidido —ya sean los nacionales o los de conveniencia— con el fin de reducir impuestos o tasas, o mantenerse al amparo de los beneficios que le proporcione su país. Lo mismo sucede con las dotaciones, que pueden ser plurinacionales o no, bajo una u otra bandera. Sea como fuere, allá donde haya capital, patrones, empresarios o empleados españoles en la mar, habrá intereses nacionales en juego y, en consecuencia, necesidad de proceder en su defensa cuando estén amenazados o sean atacados.

Las líneas marítimas de comunicación (SLOC) abiertas por Colón, Magallanes, Elcano y Bartolomé Díaz, atajadas por las modernísimas obras de Lesseps (Suez y Panamá) y mejoradas con otros canales en Europa y América, continúan manteniéndose a través de los tiempos, manifestando la importancia que el mar continúa teniendo en el desarrollo y mantenimiento de la vida en el planeta.

Las naciones de condición y mentalidad marítima siempre han dispuesto de una estrategia marítima relacionada con las SLOC, por donde discurre su abastecimiento y su comercio. La pesca, los combustibles y los intercambios de material y personal se deslizan por aquellas líneas de navegación susceptibles de ser interceptadas por diversas fuerzas con intereses enfrentados, que pueden secuestrar, robar y hasta hundir a las plataformas portadoras de bienes necesarios, incluso vitales. Para la defensa de aquella estrategia marítima, las naciones marítimas desarrollan su propia estrategia naval. Con ella son capaces de controlar todos los puntos y los tramos donde puede ocasionarse la piratería, el secuestro, el sabotaje y cualquier otro tipo de atentado o extorsión a su libertad de tránsito por el mar.

De todos es conocido que cuando en los Estados Unidos, por ejemplo, se tiene noticia de la existencia de un problema externo que les afecta —y pocos hay que no sean de la incumbencia americana—, la primera pregunta que aparece en la mente de sus ciudadanos, desde la Casa Blanca hasta el más recóndito pueblo de Wyoming, es ¿dónde están los portaaviones? Obedece a la lógica de una mentalidad marítima arraigada en el pueblo, la estrategia naval como respuesta al requerimiento de la estrategia marítima y ambas supeditadas a la gran estrategia nacional.

La estrategia marítima es el resultado de la mentalidad marítima. España, siendo de condición marítima, carece de mentalidad marítima, tiene mentali-

dad continental. Si alguien desea saber sobre la pesca de los túnidos, no pregunta al pastor trashumante, sino al marinero curtido de navegar desde las Azores hasta el canal de la Mancha siguiendo los cardúmenes. Pero en nuestro país todavía existen no pocas personas, algunas bastante cultas, que no distinguen entre marino y marinero; les da lo mismo, y eso a pesar de nuestros 4.000 km de costa. Se necesitan elementos transmisores de la importancia que la mar tiene, no solamente por la historia, sino en la actualidad para el bienestar y la supervivencia de España en el mundo. La difusión del pensamiento naval es competencia de nuestra Armada. Ya desde la aparición de la Célula de Pensamiento Naval, hace un decenio, el capitán de navío Pery proclamaba reiteradamente que «...a la Armada le ha ido bien —y también a España (añado yo)— cuando ha dado ejemplo»; no solamente bastan las palabras, es necesaria la acción, el ejemplo. Ese pensamiento requiere paciencia y persistencia para no desviar su derrota. Según Ortega el pensamiento: «Es constitutivamente generoso; es el gran altruista. Es capaz de pensar lo más opuesto al pensar». Por ello es preciso ponerse en lugar del «otro» —el que ignora— persistentemente para conseguir no sólo un cambio de mentalidad —de lo continental a lo marítimo—, sino de sentimiento, razón y cariño, intelecto y sensibilidad aplicados a las cosas de la mar.

Si pasamos la mirada con atención al globo terráqueo —donde se produce el fenómeno de globalización— encontraremos huellas españolas actuales: en el Atlántico Norte (pesquerías de Terranova, Noruega, islas Británicas, Azores), en el Atlántico Sur (pesca en la Patagonia, Malvinas, Namibia, Sudáfrica), así como líneas de transporte que a través de Suez, Panamá, cabo de Hornos y cabo de Buena Esperanza fluyen hacia las costas españolas trayendo y llevando combustibles, materias primas, productos industriales, pasajeros. Esos son los intereses nacionales del comercio, la alimentación, la cultura, que cuando son amenazados con el secuestro, el robo, la extorsión o la destrucción requieren la presencia naval —derivada de una previa estrategia naval establecida—, con unidades capaces de disuadir al posible agresor e impedir la consumación del riesgo provocador.

Malhadadamente, las cosas de la mar en España se encuentran muy desperdigadas en nuestros días. Hay muchos organismos oficiales que se encuentran directa o indirectamente relacionados con la mar. Superan la veintena y, por citar unos pocos, se pueden presentar diez comunidades autónomas, dos ciudades autónomas —cada una de ellas con sus capitanías marítimas y autoridades portuarias—, varios ministerios (Defensa, Interior, Fomento, Hacienda, etc...), Salvamento Marítimo... Cada uno actúa según sus competencias, pero no existe una coordinación entre ellos. Cuando sucede un acontecimiento grave se recurre a soluciones de fortuna. La conclusión es que en España no se puede hablar de estrategia marítima. Sencillamente, no la hay.

Aun cuando no hay formalmente formulada —por causa de la anteriormente indicada descoordinación entre organismos e instituciones— una estra-

tegia de la mar, existen intereses, bienes, valores que, apoyados en las líneas marítimas de comunicación, sostenidos en las plataformas flotantes, comunicados con los enlaces de las infraestructuras portuarias a través de los sistemas de transporte —carreteras, autopistas, ferrocarriles, aeródromos, etc.— que las conectan con el interior de la nación, protegidos por las fuerzas navales que garantizan la libertad del comercio, el transporte, la difusión de la ciencia y la cultura, la competición deportiva y el intercambio de ideas y conocimientos a través de la mar, conforman el firme esqueleto de aquella estrategia marítima. En tal osamenta, a falta de un cuerpo estratégico integral, ha de basarse la correspondiente estrategia naval.

En la actualidad asistimos a una puesta en escena de la piratería, amparada en las modernas tecnologías y siguiendo las más antiguas fórmulas de extorsión, el rescate de cautivos y la captura de barcos y su carga, entre otros delitos contra el derecho de gentes. La zona puesta de moda se extiende desde el estrecho de Bab el-Mandeb hasta Mozambique, en una franja marítima de 500 millas de ancho del océano Índico. Se trata de una amenaza real a los intereses marítimos de varias naciones, entre ellas la nuestra, España.

Para atender el riesgo que corren los intereses españoles en aquella zona, la Armada participa en la operación naval combinada ATALANTA con algunas unidades de superficie —fragatas, buques logísticos—, que se van relevando según se dispone en un calendario establecido; los mandos navales de la operación también siguen un turno rotatorio. Además de esta disposición militar, también se ha establecido un tipo de seguridad privada en los buques pesqueros españoles —otras naciones han preferido incluir una dotación naval militar en sus pesqueros— con permiso para utilizar armamento individual de combate para repeler las agresiones de los bandidos de la mar.

Los hechos anteriores acaecen en un escenario muy peculiar: la mar. Todas las acciones suceden en la mar y desde la mar; los actores —los buenos y los malos— son gente de mar; los vehículos que utilizan son buques y embarcaciones con su armamento y pertrechos. Sin duda se está hablando del desarrollo práctico de una estrategia naval (la mar con la guerra al fondo). También sucede otro tanto en el cuadrilátero esférico mencionado con anterioridad; allí tiene su aparición pragmática la «integridad táctica de zona» —explicada en el libro del mismo título de Álvarez-Arenas— como componente estratégico naval, cuya superficie es mayoritariamente azul marino. Para garantizar el éxito en las operaciones navales se necesita disponer de una inteligencia naval eficaz y fiable; hay que saber qué es lo que pasa en la zona para poder ejercer el control con seguridad. Ello implica el mantenimiento de unidades navales que con su presencia controlen el tráfico marítimo en las zonas de interés nacional. Aparecida la moda circunstancial de la estrategia militar conjunta, farragosa y perifrástica, nacida a la sombra del Nuevo Concepto Estratégico de la OTAN, que después de veinte años —colapso de la Unión Soviética— todavía sigue recibiendo nuevas ideas y formulaciones sin llegar a consolidar-

se, se ha impuesto la aseveración de que no existe estrategia naval. Se recurre al mundo globalizado en que vivimos para concluir que no estamos solos, que todo influye en todos, que todo es conjunto. Sin embargo, las alianzas, como las estancias, tampoco gozan del favor de lo eterno; nuestro socio de hoy se convierte mañana en nuestro adversario. La historia es tozuda porque no se puede cambiar. Los ciclos son interactivos en expansión; al cabo del tiempo se vuelve a pasar por la misma situación, pero con distintas circunstancias; sólo si se está atento se puede evitar la recaída en el error anterior.

La estrategia conjunta tiene su expresión real cuando existe la contribución de dos o tres servicios en una determinada operación, la cual no podría ser realizada por uno de los ejércitos o la Armada con sus propios medios (véase el apoyo aéreo a las operaciones de tierra, el transporte naval y la proyección de la fuerza sobre la costa). Tal estrategia deja de ser conjunta cuando uno solo de esos ejércitos o la Armada se basta para llevar a cabo la acción.

La Armada no debe dejar de formular su estrategia naval, amparada en hipótesis verosímiles de acuerdo con el ámbito en el que se desarrollan sus actividades, así como con su capacidad de combate y permanencia en la zona. De esta manera la autoridad naval contribuirá a la creación de la estrategia conjunta general y a la estrategia marítima (existente de hecho) todavía por formular en España. Tal estrategia naval sería la respuesta al interés o los intereses españoles que navegan sobre las olas del mar y que han ocupado un tiempo y un espacio en el marco de libertad que se respira en el Centro del Pensamiento Naval.