

DE LA SEMÁNTICA NAVAL A LA PUESTA EN PRÁCTICA DE UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA

Manuel VILA GONZÁLEZ

Introducción

Como asiduo lector de lo que se publica en el seno de la Armada, recibí el artículo del vicealmirante Enrique Pérez Ramírez en el núm. 25 de Cuadernos de Pensamiento Naval («Reflexiones sobre el Pensamiento Naval y la Armada») como una lúcida invitación a compartir ideas desde el exterior de la institución que pudieran ser de utilidad para la mejor comprensión del fenómeno naval.

De la semántica naval

En el citado trabajo se explicaba muy bien en qué consiste el «pensamiento naval» oficialmente, si bien se abría el interrogante sobre si una definición institucional debe restringir el libre uso de un concepto que debe ir más allá, y exponía el ejemplo de la teoría del almirante Álvarez-Arenas para evidenciar lo que ya sabían los filósofos desde tiempo inmemorial, que cualquier intercambio de ideas requiere de una definición previa de ciertos conceptos para evitar equívocos y centrarse en las ideas más que en el envoltorio, pues de otra forma cualquier nuevo concepto carecería de la herramienta lingüística para su desarrollo y exposición.

Siguiendo así las aguas del también ilustre académico de la lengua, si el «pensamiento» es la actividad intelectual que nos permite desentrañar los misterios del mundo, en general, admitimos que «lo estratégico» es cuanto tiene que ver con la supervivencia (normalmente de un colectivo) ante una amenaza externa y «lo naval» es todo aquello que está relacionado con la guerra en la mar, entenderemos el «pensamiento estratégico» como el conjunto de conceptos, reflexiones e ideas que ayudan a tomar decisiones para la conservación y defensa de los intereses vitales bajo la responsabilidad de quien decide, y el «pensamiento naval» (en minúscula para que no se pueda confundir con lo que la Armada define como «Pensamiento Naval» de acuer-

do con la IO 306/2000), como el pensamiento estratégico aplicado al ámbito marítimo en caso de guerra o con un conflicto potencialmente armado en ciernes.

Estrategia marítima y estrategia naval

La «estrategia» es un concepto militar que engloba la planificación y ejecución de las operaciones bélicas para conseguir un fin concreto; por extensión a la sociedad civil es un vocablo que evoca, en general, la lógica a aplicar en una sucesión de acciones con objeto de imponer la voluntad propia o de defender determinados intereses sin los que la pervivencia del sujeto estaría en juego, frente a la oposición de un contrincante con intereses incompatibles.

Cuando hablamos de «estrategia naval» estamos restringiendo el ámbito de aplicación de la estrategia (de suyo militar) al entorno marítimo. Hay autores que consideran que con ese tipo de cortapisas la estrategia pierde su esencia, pues por definición no puede quedar constreñida a unos límites artificiales. Para ellos, si la estrategia es naval no es estrategia, pues ésta no se puede calificar, es estrategia «a secas». Sin embargo nos adherimos a las tesis del almirante Julio Albert Ferrero que en el núm. 7 de «Cuadernos de Pensamiento Naval» respondía afirmativamente a la pregunta que daba nombre a su artículo («¿Existe la estrategia naval?») y usaremos por tanto esa locución aun con la mencionada salvedad «purista», a la que en todo caso nos referiríamos como estrategia conjunta o simplemente como Estrategia (con mayúscula).

Aclarado el concepto, recordemos que «lo marítimo» se refiere a todo aquello que tiene que ver con la mar y convengamos que (cuando hablamos de estrategia) «lo naval» trata de cuanto está relacionado con la guerra en dicho entorno, por mucho que en rigor «naval» derive directamente de «nave» y por lo tanto se deba referir a los barcos, sean de la condición que sean (motivo por el que se habla de construcción o de ingeniería naval, por ejemplo).

Al hablar de «estrategia marítima», pues, estamos definiendo en exclusiva el campo de juego de un concepto de estrategia «civil», desprovisto de su connotación primigenia como arte de proyectar y conducir operaciones militares. De esa guisa, la estrategia marítima forma parte del conjunto de políticas nacionales que ha de ejercer el Estado para cuidar aspectos de la vida ordinaria como el comercio de bienes, el suministro energético, la seguridad marítima, la lucha frente al contrabando, la contaminación, la delincuencia organizada, el narcotráfico o la inmigración ilegal, la protección del patrimonio histórico submarino o la biodiversidad y la calidad de las aguas, etc., incidiendo

do en la mejora de la economía, de la seguridad, del medio ambiente, de la ciencia o de la cultura (1).

Dado que se suele considerar «lo naval» una parte muy específica de «lo marítimo» (pues de todas las posibles circunstancias que se despliegan en los océanos se aplica solo a las que nos pueden llevar al combate), pudiera parecer que la estrategia marítima es un concepto amplio que engloba al de estrategia naval, por fuerza más restringido.

Pero no es así. La estrategia naval es una «estrategia militar» (permítasenos la redundancia) y por lo tanto no es parte de la estrategia marítima, que es una «estrategia civil»: «estrategia» por poder ser considerados la economía, la seguridad, el medio ambiente, la ciencia, el turismo o la protección cultural intereses vitales para una nación, en cierto modo, y «civil» por no ser militar, es decir, por referirse a un momento histórico en el que esos intereses no están amenazados por la guerra, si bien sí pueden estarlo por «enemigos» en forma de otros países u organizaciones que compiten por nuestros recursos marinos, por controlar el tráfico marítimo que nos incumbe, o por limitar nuestros derechos de pesca, por ejemplo.

La clave para entender la distinción no está en la extensión funcional del ámbito de aplicación, sino en el momento histórico que se considere.

- En periodo de paz ambas estrategias son complementarias, pues mientras la marítima establece las líneas de actuación del Estado en los mil asuntos de la mar, buscando la prosperidad como maximización del bienestar económico, social o cultural de la nación, la estrategia naval se centra a través de las FF. AA. y en particular (pero no solo) de su armada, en mantener esa paz y prevenir cualquier eventual conflagración mediante la disuasión o la acción proporcional y limitada durante los periodos transitorios de crisis.
- En caso de conflicto, por paradójico que pueda parecer, la estrategia marítima pasa a formar parte de la estrategia naval, que extenderá en ese momento su influencia (restringida hasta entonces a la preparación de la guerra de la mano de la marina militar), a todas las acciones del Estado en la mar (y aún las particulares), que pasarán a estar supeditadas a las instrucciones que emanen de la Armada.

(1) El capitán de navío Ramón Márquez Montero explica muy bien el rango de actuación de toda estrategia marítima en «Reflexiones sobre Estrategia Marítima», noveno capítulo de «La Mar y España; La condición marítima de España como factor de prosperidad» (Ed. Naval-mil, Pozuelo de Alarcón, 2015), donde describe el maremágnum de entidades y organismos que gestionan las diversas competencias sobre el mar y la costa, y la necesidad de implicarse con un papel protagonista (que nos otorga nuestro peso económico, nuestra posición geográfica y nuestra propia historia) en el desarrollo de la Política Marítima Integrada de la UE, que complementa ya a la Política Pesquera Común.

Es decir, en época de paz, las estrategias marítima y naval son complementarias, la primera se ocupa del disfrute de los recursos marítimos y la segunda previene la guerra; en caso de conflicto bélico, solo existe la estrategia naval. Cuando la guerra aparece en el horizonte, todo asunto en la mar se convierte en naval, que absorbe y anula de esa forma cualquier persistencia de lo marítimo como concepto con entidad propia e independiente. La estrategia marítima, así considerada, es un caso particular de la estrategia naval en ausencia de conflicto.

Por lo tanto, podemos enunciar que el pensamiento marítimo es a su vez un caso particular del pensamiento naval que solo existiría en época de paz, momento en el que el segundo quedaría entonces limitado a las tribulaciones de la marina de guerra.

Para acabar de caracterizar la estrategia marítima por oposición a la naval, baste decir que cuando la supervivencia misma de un país no está en juego, como es en rigor el caso de los múltiples asuntos del entorno marítimo en ausencia de conflicto, las líneas de actuación que se definen y ejecutan por el Estado no tienen nada que ver con las que le son propias en caso de que suenen tambores de guerra. Las primeras son en gran parte plenamente colaborativas, basadas por lo tanto en una lógica convencional. La estrategia naval, por el contrario, y como es común a cualquier estrategia en caso de conflicto, es más proclive a adoptar una lógica paradójica (2).

Política de Estado en relación a la Defensa

En la literatura anglosajona se menciona tradicionalmente un nivel superior de pensamiento bélico al que se refieren como «Gran Estrategia». En castellano, podríamos considerar que se están refiriendo a la «Política de Estado», formada por el conjunto de directrices gubernamentales que por estar consensuadas con el sentir mayoritario de la sociedad y entre las diversas fuerzas políticas no debería cambiar con independencia de los partidos que controlen el Congreso de los Diputados o del equipo de gobierno que ocupe el ejecutivo.

En nuestra última etapa histórica hemos tenido innumerables ejemplos de lo que ha sido esa política de estado, empezando por la elaboración de la propia Constitución de 1978, la adhesión a la CEE, a la OTAN o al euro, el pacto antiterrorista o el de Toledo... Esos grandes consensos a los que, formalizados o no como tal, se unen los que permitieron la dotación de una red de infraestructuras de transporte de primer nivel (no así hidráulicas), la creación

(2) La lógica de la guerra está muy bien descrita por Edward N. Luttwak en «Para Bellum; La estrategia de la paz y de la guerra» (Siglo XXI de España Ed., Madrid 2015).

y mantenimiento de un sistema sanitario excelente o la extensión de la educación superior a toda la población, por ejemplo, configuran la imagen actual de España en el contexto internacional y aunque se eche en falta bastante más ambición, han demostrado ser una amalgama mínima de intereses comunes desde la llegada de Juan Carlos I a la Jefatura del Estado.

No obstante, aunque muchos de los objetivos nacionales son compartidos por las diversas sensibilidades parlamentarias, el hecho de que las propuestas para llevarlos a efecto difieran considerablemente entre los partidos se ha venido convirtiendo más en una *casus belli* que en una excusa para convocar una mesa de negociación.

En relación a la Defensa, existen también acuerdos estables *de facto*, como la profesionalización llevada a cabo en las fuerzas armadas, la integración en la estructura militar de la OTAN, la creciente involucración en estructuras europeas de defensa o en sus programas de desarrollo de nuevos sistemas de armas, la nacionalización de la compra de equipos en la medida de los posible, la participación activa en las operaciones de intervención de todo tipo auspiciadas por organismos multinacionales, la colaboración bilateral con determinados gobiernos extranjeros y particularmente africanos, o la tímida implicación industrial ligada al desarrollo tecnológico militar.

Sin embargo, se echa en falta el decidido cumplimiento de nuestros compromisos internacionales con el incremento inmediato del presupuesto de Defensa hasta alcanzar, al menos, el 2 por 100 del PIB, lo que sin duda repercutiría en una presencia internacional más activa y de mayor peso en nuestras áreas de interés allende los mares, en un desarrollo industrial y tecnológico puntero, en unos niveles de seguridad de todo tipo sin paragón en nuestra reciente historia y en una mayor integración con la sociedad civil.

En el ámbito estratégico la política de estado debe primero pactarse (y si es posible quedar oficializada con toda la pompa que se pueda), y luego desplegarse activamente a través de la acción combinada de nuestra diplomacia (dotada, así mismo, de recursos suficientes), nuestras FF. AA. (que en época de paz deben multiplicar su presencia en el mundo, algo que concierne especialmente a la Armada), nuestras empresas (a través de su actividad exportadora, inversora o filantrópica), determinados organismos para la ayuda internacional y la cooperación o incluso *lobbies* que permitan difundir y promocionar nuestra cultura, nuestra lengua, nuestros logros deportivos, nuestra ciencia, nuestra historia, nuestros productos o nuestra tierra para atraer la inversión o el turismo (3).

(3) La Escuela de Guerra Naval, a través del Foro de Pensamiento Naval, podría ser un lugar privilegiado para concitar el debate estratégico (fuera de los focos) con/de quienes nos han de gobernar, empezando por el mar y trascendiendo más allá, hasta llegar a planteamientos de alcance generacional consensuados en el ámbito marítimo y de la Defensa.

La Política de Estado, pues, debe establecer nuestros objetivos básicos en relación a nuestra posición en el mundo, y trazar las líneas de actuación (la estrategia) para lograrlos, de forma que la consecución de esas metas repercuta en una mejora de la situación interna de la nación. Una presencia internacional más activa de nuestra patria requiere inevitablemente la puesta en marcha de una estrategia marítima decidida y ambiciosa, pero también la potenciación de nuestros ejércitos para hacerlos desplegables (expedicionarios) y por lo tanto más útiles para defender nuestros intereses (y el de nuestros aliados) allí donde se encuentren.

Dado que la duración de los ciclos políticos es muy inferior a la de la dinámica internacional y a la consecución tanto de los medios como de los resultados esperados, es imprescindible que el consenso entre los partidos de ámbito nacional guíe la definición de nuestras ambiciones estratégicas y de las políticas concretas para «españolizar» un poco más el concierto internacional en el que nos ha tocado vivir, con la idea de que esas acciones influyan positivamente en casa, como así ha sido cada vez que nos hemos abierto más al mundo.

Hay una no desdeñable parte de nuestra clase política demasiado alejada de la conciencia marítima (como seguramente corresponde al pueblo del que emana). Es necesario, en la medida de lo posible, hacer entender a nuestros dirigentes las cosas de la mar, ayudarles a conocer bien la Armada, a comprender nuestra historia sin prejuicios ideológicos y sobre todo a aprehender el pensamiento estratégico, más allá de la lucha fratricida que florece en el interior de los «aparatos» o de la que es propia entre partidos diversos para alcanzar mayor cuota de representación parlamentaria, lo que sin duda convierte a nuestros representantes electos, por otro lado, en supervivientes natos a los que solo hay que hacer mirar al horizonte (para que dejen así de hacerlo por el retrovisor, de reojo, a sus pies o en el mejor de los casos al dedo que señala el futuro de nuestra patria... a cuatro años vista).

Quizá con gobernantes que complementen sus cualidades asumiendo y llegando a compartir la mentalidad que atesora la Armada podamos aspirar a la excelencia en la defensa sin complejos de los intereses nacionales en cualquier lugar y circunstancia.

Cultura marítima y cultura naval

Para que el acercamiento a un consenso de estas características fuera posible (y no hay que ser excesivamente optimista, basta ver la cantidad de leyes de educación que se han promulgado en apenas generación y media), debería ser la sociedad misma quien lo exigiera.

Para que algo semejante sucediera, tendría que haber una «cultura de la defensa» (hablamos de «cultura» como «mentalidad y conocimiento») que

está lejos de existir. En el ámbito marítimo, uno de los claros objetivos nacionales debería ser fomentar y consolidar una «cultura marítima» que imprimiera desde la infancia el carácter de todo español (por muy «de secano» que fuera) con el amor al mar en todas sus vertientes, para lo que el acercamiento escolar, vacacional, deportivo, histórico, universitario o profesional sería imprescindible. En ese contexto, la «cultura naval» sería un apéndice de la cultura marítima, a través de la cual se facilitaría extender la más genérica cultura de la defensa, a lo que además ayudaría desplegar una enseñanza de la historia al margen de los particularismos regionales y de los tópicos que hemos importado y aceptado transmitir a las generaciones que nos suceden.

Que España adquiera (recupere) una cultura marítima, naval y de defensa debe considerarse uno de los grandes objetivos nacionales, que las principales formaciones políticas de ámbito nacional deberían consensuar por su obviedad.

Conseguido semejante reto, sería más fácil para el común de los mortales patrios entender la política exterior y de defensa que ejecutan nuestros gobernantes a través de los organismos a su disposición, según el caso. Con ello sería también más dinámica la relación entre la sociedad civil y sus FF. AA., en particular con la Armada, que podría beneficiarse de la permanente discusión a la se someta el pensamiento naval o estratégico al contacto con la realidad (empresarial, científica o social) a la que ha de servir. De ese crisol tendrían que extraer las autoridades navales las conclusiones idóneas en forma de doctrina, y difundirlas adecuadamente entre quienes deban aplicarla.

El pensamiento estratégico es libre (también en consecuencia el pensamiento naval). La doctrina (naval, por ejemplo), como adaptación de ese pensamiento a las condiciones propias de cada nación en una época determinada, no lo es. Pero debe ser sensible a las variaciones del contexto para no dejar de evolucionar y conseguir en caso de necesidad la máxima eficiencia en el uso de los recursos a disposición del mando. Cuanto más rico en extensión y profundidad sea el pensamiento naval, más atinada será la doctrina que destile nuestra Armada y más actualizada estará para poder mejor hacer frente a los retos cambiantes del devenir que nos vapulea (4).

Empapar el alma de los españoles de cultura marítima y naval realimentará el proceso por la vía de la consecuente exigencia de políticas sensibles a nuestros intereses marítimos, y reforzará la participación de la sociedad toda en la definición de los objetivos estratégicos, inevitablemente.

(4) La formulación de la doctrina naval no es filosóficamente heredera de Heráclito de Éfeso («no podemos bañarnos dos veces en el mismo río»): aunque hay que adaptarse al continuo cambio, sea por el impacto de los cambios tecnológicos o bien por la inestable tesitura internacional, hay cosas que permanecen inalterables en el plano más estratégico, por lo vive en su seno la eterna pugna de aquellas teorías con la tesis que Parménides de Elea sustentaba en su poema.

El Ministerio del Mar

Cualquier lector de Cuadernos de Pensamiento Naval (o de la REVISTA GENERAL DE MARINA) tiene claro el peso de la mar en España desde todos los puntos vista.

Seguramente lamente, a su vez, que no se le dé a esa influencia el relieve que merece ni se promulguen políticas para que pueda alcanzar el que debe llegar a tener. La sociedad española, en general, ignora al mar y minusvalora su propia condición marítima; sus representantes, por lo tanto, también. No es algo exclusivo de España, en cualquier caso, sino más bien un virus que se extiende por Europa sin remedio, llegando a afectar en los últimos años incluso a los, en ese aspecto, siempre modélicos británicos (5).

Por todo ello urge poner en práctica una política marítima que optimice nuestra presencia en los océanos, y que en paralelo desarrolle una elemental querencia nacional por las cosas de la mar.

Lo más elemental es definir los objetivos nacionales básicos en relación al mar en época de paz, como parte integrante de las políticas de estado.

No parece difícil convenir aquellos que podría firmar toda nación de condición marítima:

- Conseguir el control absoluto sobre el tráfico mercante y aéreo en nuestra zona de influencia (más allá incluso de aquella que nos corresponde, en un momento dado).
- Proteger de todo tipo de amenazas y riesgos nuestros caladeros y la actividad pesquera allí donde se desarrolle tradicionalmente.
- Permitir el disfrute turístico y deportivo de nuestras aguas con total seguridad, incluso fomentar la navegación de recreo y la práctica deportiva, de base y de élite, para destacar a nivel internacional.
- Blindar las costas españolas ante la entrada ilegal de droga, productos de contrabando o mercancía adulterada que no cumpla la normativa europea en vigor y asegurar el cumplimiento de la ley en la mar.
- Combatir la inmigración ilegal por vía marítima y colaborar en la eliminación de las mafias que la organizan.
- Garantizar la seguridad de la navegación y el rescate humanitario en toda condición meteorológica.
- Maximizar el tráfico en nuestros puertos y la fomentar la actividad económica ligada al entorno marítimo (astilleros, navieras, ingenierías, industria pesquera...).

(5) Queda patente dicho desdén al analizar la evolución de la flota del Reino Unido en las últimas décadas, por ser éste el mejor indicador a largo plazo de la voluntad de un país por incrementar o al menos mantener su implicación con los asuntos marítimos.

- Mantener la biodiversidad y la calidad de nuestras aguas, combatiendo la polución y evitando o disminuyendo los efectos de los desastres ecológicos.
- Fomentar el conocimiento científico, oceanográfico y biológico de nuestros mares.
- Promover la investigación y la enseñanza y difusión de nuestra historia marítima y naval.
- Proteger e investigar nuestro legado arqueológico submarino allí donde se encuentre.
- Fomentar el desarrollo de alta tecnología para la extracción de recursos, la construcción naval, la generación de energía offshore o las industrias relacionadas.
- Promover las relaciones marítimas con otras naciones.
- Combatir en el entorno marítimo bajo responsabilidad del Estado la acción de la delincuencia organizada, el terrorismo o la piratería.
- Auxiliar a la Armada a su demanda.

La estrategia marítima consiste en definir la forma de alcanzar los objetivos antedichos, entre otros, y actuar en consecuencia para conseguirlo. Debe haber un equipo adecuado capaz de llevar a cabo ambas tareas.

El primer paso para hacerlo sería coordinar los distintos organismos con competencia en la costa y en la mar, que ahora mismo se diseminan por más de media docena de ministerios.

El segundo es designar un responsable que proponga y ejecute esas líneas básicas de la acción del Estado en la mar para conseguir los objetivos estratégicos.

La centralización sería necesaria tanto para actuar en todo el espectro marítimo al unísono, como para poder coordinarse adecuadamente con los ministerios de Exteriores, Defensa, Fomento, Interior, Agricultura, Industria, Hacienda, etc., en los que aun descargándoles de sus competencias marítimas directas, habría que apoyarse para hacer realidad la puesta en práctica de la estrategia marítima que se trazase.

Por ese motivo, pensar en agrupar en un solo ministerio todo cuanto tenga relación con lo marítimo no parece descabellado. Un eventual Ministerio del Mar debería definir la estrategia marítima nacional en el seno del Consejo de Ministros y en colaboración con la Unión Europea y disponer de los medios para llevarla a cabo, agrupando así las competencias sobre costas, puertos del Estado, construcción naval, medio ambiente y biodiversidad marina, arqueología subacuática y protección de pecios, oceanografía y ciencia, marina mercante, deportes náuticos y marina de recreo, pesca, alimentación derivada, cultivos marinos, exploración de recursos submarinos, desarrollo de tecnología offshore y naval, salvamento marítimo y agencias policiales y de seguridad en la mar.

Crear un ministerio específico que agrupase y coordinase las atribuciones hasta ahora dispersas, sería un aldabonazo a las conciencias marítimamente adormecidas del ciudadano español y un primer paso para asentar esa cultura naval que tanto anhelamos. Una decisión así enviaría además un mensaje claro al mundo sobre nuestra determinación de volver a tener una presencia continua y significativa en el concierto internacional a través de los océanos.

Servicio Guardacostas

La idea de agrupar en un servicio guardacostas los medios navales y aéreos de las diversas instituciones gubernamentales que intervienen en la seguridad marítima no es nueva, y ha aparecido expuesta en las últimas dos décadas por varios autores en diversas ocasiones en la REVISTA GENERAL DE MARINA, en Ingeniería Naval o en otras revistas de temática náutica o marítima.

Esta misma publicación ha servido ocasionalmente como campo de juego para el debate sobre la aproximación al problema de la seguridad marítima, y así, por ejemplo, el capitán de navío Aurelio Fernández Diz se hacía eco en el núm. 9 («Hacia una fuerza de acción marítima del Estado y hasta dónde puede o debe llegar la Armada») del estudio de Enrique César López Veiga «Un verdadero servicio de guardacostas para España», e incidía en la necesidad, al menos, de la creación de una autoridad de coordinación para la seguridad marítima (el almirante de Acción Marítima sería la opción más lógica), tras lo que el capitán de navío José M. Gutiérrez de la Cámara Señán exponía en el núm. 11 («Seguridad Marítima») que bastaría retomar la figura de los almirantes jefe de las zonas marítimas (lo que consideraba compatible con la nueva organización de la Armada) para coordinar adecuadamente la acción marítima con cuantos entes públicos se reparten ahora las muchas funciones (y supuestamente las responsabilidades que conllevan).

Fernández Diz explicaba muy bien la necesidad de no apartar a la Armada (única institución que puede desplegar un «barco de guerra») de los cometidos propios de la seguridad marítima en alta mar, lo que parece adecuado por mucho que en aguas interiores y territoriales el problema del control policial parezca ya estar resuelto, y por mucho que la creación de un servicio guardacostas que unifique los diversos organismos actuales para evitar solapamientos e ineficiencias, amplíe el ámbito de acción a la Zona Económica Exclusiva garantizando la aplicación de la estrategia marítima nacional en toda su extensión.

La eventual puesta en marcha de un ministerio específico dedicado a los asuntos marítimos haría casi imprescindible disponer de una institución así, que ya existe en diversos países aliados y particularmente en Estados Unidos, habitual fuente de inspiración de muchas de nuestras aspiraciones navales.

Diplomacia del cañonero

Sin embargo es muy difícil establecer fronteras en la mar, sobre todo por la calima que envuelve la separación entre operaciones policiales y militares. Pero parece claro que la Armada ha de seguir teniendo un papel protagonista en la seguridad marítima, mayor cuanto más lejos de nuestra costa se encuentre el desafío, y total en las operaciones individuales, conjuntas o combinadas en mares remotos, pues con independencia de las características propias de una misión internacional (antipiratería, antiterrorismo, intervención humanitaria, rescate, evacuación de no combatientes, lucha contra la contaminación o el narcotráfico, bloqueo contra el tráfico de armas, persecución al tráfico ilegal de inmigrantes y al contrabando...), un barco de guerra debe aprovechar cualquier despliegue para mostrar el pabellón, conocer las condiciones geográficas de los mares en los que opera y establecer relaciones con otras marinas militares y eventualmente con las autoridades locales en coordinación con el servicio diplomático.

Más que marcando con un tiralíneas la delimitación geográfica de las atribuciones de cada organismo, deben ser las funciones que les son propias lo que deslinda el ámbito de actuación de un servicio guardacostas del de una marina de guerra.

El primero debe encargarse, además de todas las tareas «civiles» al uso, de las labores policiales en torno a nuestro suelo. La Armada debe responsabilizarse de la extensión de esas misiones a aguas internacionales (o pertenecientes a otros países, llegado el caso), así como de protagonizar lo que con la aparición de la propulsión mecánica se vino a conocer como «diplomacia del cañonero», que actualizada al siglo XXI consistiría en la aparición indisimulada de unidades de un porte militar limitado (para contener el nivel de amenaza en la percepción del receptor del «mensaje») en zonas donde el interés nacional lo aconseje (6).

En la Armada el cañonero por excelencia es el patrullero oceánico de la clase *Meteoro* (7), denominado «Buque de Acción Marítima» (BAM), al que el hecho de disponer de armamento artillero únicamente hace que la antigua denominación le venga como anillo al dedo.

(6) Cualquier graduación al alza de la amenaza que pretendamos evidenciar con carácter disuasorio demandará una presencia naval más contundente.

(7) Doctores tiene la Iglesia, pero es una pena no dedicar los barcos de la Armada a la memoria de nuestros insignes marinos, sean navegantes, exploradores, conquistadores, almirantes, heroicos infantes, incluso corsarios u organizadores de nuestras antiguas armadas, escuadras o flotas. Aunque necesitaríamos una marina tan extensa como la norteamericana para hacer justicia a (casi) todos, es obligado recordar al menos a alguno de ellos generación tras generación.

El BAM tiene el tamaño mínimo necesario para poder afrontar todo el espectro de misiones que hemos mencionado (no es sorprendente: para ello fue concebido), para incorporar un sistema de combate escalable y compatible con los buques de la flota, para poder operar con un helicóptero de 10 Tm (y disponer de un hangar para su mantenimiento básico), e incluso para ser dotado de un moderno cañón de 5”... del que lamentablemente carece.

Esta última característica es básica en la «diplomacia» de la que estamos hablando, por su impacto visual a los efectos pretendidos, por su capacidad de intimidación en la costa (o incluso tierra adentro), por su mayor alcance en el tiro naval (lo que permite indudablemente relativizar la velocidad máxima del barco al cubrir una zona de control de superficie mucho mayor) y por su mayor contundencia en caso de necesidad, aspecto que casa muy bien con el papel auxiliar que podría desarrollar un patrullero de estas características supuesta su integración en una agrupación anfibia, por ejemplo.

Cualquier otra necesidad está bien cubierta con los cañones automáticos de menor calibre, si bien se tendría que asegurar que son capaces de rechazar el ataque de un misil antibuque, y en otro caso ser complementados por un sistema artillero CIWS más eficaz. No se espera operar un BAM en un entorno en el que pueda existir una amenaza aérea o defensas costeras dotadas de medios modernos, pero en los últimos años ha habido un par de incidentes en la costa del Mediterráneo Oriental y en Suez, camino del Mar Rojo, escenarios probables en un despliegue español, por lo que no estaría de más tenerlo en consideración. Por otro lado, disponer de esa capacidad antimisil básica sería aconsejable para que en un momento dado el cañonero pudiera pasar a formar parte de una escuadra.

No es previsible que este tipo de operaciones vaya a encontrar oposición submarina. Cualquier riesgo de una hipotética presencia de submarinos hostiles o de una moderna amenaza aérea, por limitada que sea, aconsejaría sustituir los cañoneros por corbetas, aun para realizar cometidos similares.

Conclusiones

Como breve resumen de las principales ideas esbozadas en este trabajo, cabría señalar las que siguen:

- El pensamiento naval es libre; destilado por la Armada constituye la doctrina naval, que se ha de adaptar a las cambiantes circunstancias tecnológicas e internacionales sin perder la esencia inmutable de la guerra en la mar.
- La estrategia marítima es complementaria a la estrategia naval en tiempo de paz. En caso de guerra, desaparece: todo es estrategia naval, y depende de Defensa, a través de la Armada.

- Se necesita un vértice administrativo para definir y dirigir la estrategia marítima nacional. De ahí la conveniencia de que exista un Ministerio del Mar.
- El Estado (a través del Ministerio del Mar, en caso de que exista) debe promocionar en la sociedad la cultura marítima (como consecuencia, la cultura naval y por lo tanto la de defensa).
- Un pueblo instruido en su historia y mentalizado sobre la importancia de la mar en su diario acontecer debe exigir a sus dirigentes la presencia activa del Estado en los asuntos marítimos y el cumplimiento de sus compromisos internacionales en materia de Defensa.
- La constitución y puesta en marcha de un servicio guardacostas sobre la base de las diversas agencias estatales ya existentes, debería aglutinar los medios aéreos y a flote más significativos de un eventual Ministerio del Mar, liderar la aplicación de la política de seguridad marítima y liberar a la Armada de las labores policiales en la ZEE.
- La Armada debe desarrollar las labores de seguridad marítima en el ámbito internacional a través de su flotilla de cañoneros, ejerciendo a su vez la «diplomacia» a la que éstos dan nombre en coordinación con el Ministerio de AA.EE.
- Sería conveniente estudiar si la dotación artillera de los actuales BAM cubre adecuadamente las exigencias mencionadas, para en otro caso adaptar el diseño de las futuras unidades, facilitando de esa forma, así mismo, su inclusión en una escuadra.

Solo queda agradecer a la Escuela de Guerra Naval su generosidad al admitir en sus Cuadernos de Pensamiento Naval artículos de profana procedencia, que espero en cualquier caso que sirvan para enriquecer el debate necesario sobre alguno de los temas más sensibles que preocupan a los miembros de la Armada y a todos aquellos que soñamos con una España más presente en el concierto internacional y más seria en la defensa de sus propios intereses.