



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



CUADERNOS DE PENSAMIENTO NAVAL

ÍNDICE

Presentación

Pablo Oliveri Sánchez

Contralmirante.

Director de la Escuela de Guerra Naval..... 1

La próxima guerra

Guillermo Fernández Pos

Capitán de Navío 2

¿Nada nuevo que decir...?

Bartolomé Bauzá Abril

Capitán de Fragata 11

Buques de guerra ¿ser o no ser?

José Ramón Larburu Echaniz

Capitán de Navío Ingeniero 21

La F-100 en la Armada

Juan Rodríguez Garat

Capitán de Fragata 36

Conocimiento y experiencia

Javier Pery Paredes

Capitán de Navío 49

El templo del otro lado: ideas, dogmas y prejuicios

José Antonio Ruesta Botella

Capitán de Fragata 60

PRESENTACIÓN

Pablo Oliveri Sánchez

Hace un año que se publicó el primer Cuaderno de Pensamiento Naval. Desde entonces, los acontecimientos en el panorama internacional se han sucedido con tanta intensidad y aceleración, que ya no cabe duda de que estamos asistiendo y siendo protagonistas del momento histórico que marca el verdadero comienzo del nuevo siglo.

Este vértigo de sucesos ha provocado ya, y el proceso continúa, cambios sustanciales en todos los ámbitos relacionados con la búsqueda de eso que siempre hemos llamado **nuevo orden mundial**. Y todos estos cambios afectan e incidirán de forma notable en los próximos años en las organizaciones y planes de futuro de todas las Fuerzas Armadas, como elementos esenciales que son de los pilares de Seguridad y Defensa.

Todo ello nos ha llevado a seleccionar los seis artículos que hoy recogemos en este segundo Cuaderno, por entender que todos ellos tratan temas encaminados a vislumbrar aspectos del futuro de nuestra Armada, plasmado en diferentes puntos de vista sobre la visión del próximo conflicto, las enseñanzas obtenidas de nuestra participación en la Guerra del Golfo, el futuro de nuestros barcos, la utilización de la F-100, y sobre la flexibilidad y eficiencia necesarias para afrontar con coraje y decisión los cambios que tenemos por la proa.

A todos sus autores nuestro agradecimiento por su colaboración y por el estímulo que suponen las inquietudes, opiniones, controversias e interrogantes que plantean, y que deben servir de acicate para que **otros** reflexionen y participen en este foro abierto que pretenden ser los Cuadernos de Pensamiento Naval.

Madrid, 29 de Junio de 2002

LA PRÓXIMA GUERRA

Guillermo FERNÁNDEZ POS

**With uncertainty in one scale, courage
and self-confidence must be thrown into
the other to correct the balance.**

Clausewitz

INTRODUCCIÓN.

Existen muchos tratados sobre la guerra y una gran cantidad de ilustres pensadores, filósofos o estrategas militares han escrito, a lo largo de la historia, ríos de tinta para intentar diseccionar, analizar y posteriormente sacar conclusiones que les permitiesen dar con la solución para terminar con los enfrentamientos entre seres humanos. Según parece no debe ser fácil dar con esa solución y además todos coinciden en su apreciación de que no existen, o no han existido, dos conflictos armados iguales.

Con esta afirmación ya podemos deducir que la próxima guerra no se parecerá a ninguna de las que conocemos y que tantas veces hemos estudiado. En principio, esto no es ni bueno ni malo, pero sí que nos deja con una cierta sensación de inseguridad, especialmente a los que por nuestra profesión nos vemos obligados a profundizar en determinadas ocasiones en el llamado arte de la guerra. Para los más perezosos puede ser una invitación a que dejen de estudiar y basen sus decisiones en su propia experiencia, en su intuición; sin embargo, a los reflexivos les llevará a seguir leyendo las experiencias de otros en un intento de no cometer, cuando menos, los mismos errores que sus predecesores en situaciones con ciertos rasgos de paralelismo.

*For in the art of war, experience counts more than any amount
of abstract truth. (Clausewitz)*

En cualquier caso, a mi se me ocurre que el hecho de que no haya dos guerras iguales, y eso lo aceptemos como dogma de fe, tiene algo de positivo y nos va a servir para que pongamos en marcha nuestro cerebro, demos rienda

suelta a nuestra imaginación y, en consecuencia, generemos pensamiento, en este caso naval, que intentará dar soluciones o respuestas a un hipotético conflicto aún por suceder. Digo esto aunque sólo sea para darle un tratamiento algo científico al difícil arte de la guerra.

Y llegado a este punto cabría plantearse la interrogante de si estamos preparados para algo que no sabemos qué es: La próxima guerra.

INCERTIDUMBRES

En las fuerzas armadas hemos dejado de enfrentarnos a una amenaza clara y definida, durante la Guerra Fría, para hacerlo a un riesgo potencial impreciso y que, como hemos comprobado el pasado 11 de septiembre, puede presentarse bajo múltiples formas o aspectos. De repente, un avión comercial se convierte en el más demoledor y efectivo de los misiles. Cualquier cosa por inimaginable que nos parezca puede ser el detonante de un conflicto armado, y no como antes, en que para desencadenarlo había que, por ejemplo, invadir el territorio soberano de otro país o asesinar a alguno de sus altos dignatarios.

En estas circunstancias resulta muy difícil la correcta evaluación de la capacidad de combate del posible enemigo, requisito indispensable para aventurarse en la empresa de iniciar un conflicto armado. Esta dificultad y, sobre todo, la desproporción o desigualdad de los medios empleados por ambas partes en conflicto, ha sido la razón para que éstos se denominen asimétricos. Pero la asimetría no sólo hay que verla en los medios sino también en las "reglas del juego" que siguen unos y otros. Mientras que los países desarrollados respetan unas reglas convencionales, los que representan la llamada amenaza asimétrica prefieren otras más salvajes o descontroladas.

La incertidumbre de la amenaza siembra de incógnitas el panorama estratégico de los países occidentales, y ésta parece ser, en opinión de todos los tratadistas del momento, su única y más destacable característica. Otros llaman a esta incertidumbre riesgo multipolar, o simplemente riesgo, que en

cierta medida es una amenaza descafeinada o dudosa, con el sentido de incierto que este calificativo tiene.

*In war everything is uncertain, and calculations
have to be made with variable quantities. (Clausewitz)*

No creo que los conflictos en el pasado pudieran ser anticipados, o mejor dicho vaticinados, por alguien que no tuviese ciertas dotes paranormales o fuese profeta; por consiguiente, la incertidumbre no es nada novedosa. Lo que ocurría es que las guerras se precipitaban como consecuencia de un deterioro progresivo de una determinada situación que hacía presagiar el desenlace y, por supuesto, una vez rotas las hostilidades no había lugar a dudas, el enfrentamiento se producía en el campo de batalla entre los ejércitos contendientes. Incluso, para más premeditación, las guerras iban precedidas de una declaración formal que era votada en el parlamento del país que, obviamente, tuviese este sistema de gobierno.

Ese precalentamiento del conflicto o amenaza de que podía ocurrir un enfrentamiento armado despejaba la incógnita de la incertidumbre, no daba pie a plantearse, y se producía porque, en cierta forma, se había roto o se estaba rompiendo un equilibrio de fuerzas previamente establecido y que con más o menos fragilidad había mantenido un período de estabilidad anterior. En definitiva, se eliminaba la incertidumbre al identificar a un cierto número de potencias que mantenían un determinado "balance de poder" (en denominación anglosajona) y que una vez roto hacía que se convirtiesen automáticamente en enemigos.

Hoy en día vivimos bajo el poder hegemónico de los Estados Unidos; no existe otro estado o poder militar que les pueda empatar. Existen, no obstante, otros muchos en potencia que en su derecho al pataleo pueden originar problemas al gran árbitro mundial. A estos problemas se les ha bautizado con el nombre de riesgos, y a su amenaza se le dice incierta por la cuestión ya planteada de no poder identificar el foco de origen o el súbdito atrevido que no admite bailar al ritmo de la música que están tocando.

Algo parece cierto en este mar de confusión, y es que Estados Unidos estará presente, cada vez más, en cualquier conflicto de cierta entidad que pueda aparecer en el futuro. La razón es muy sencilla: cualquiera que sea la justificación que esgriman para embarcarse en una aventura bélica, en el fondo lo que hay son intereses económicos. Estos intereses han estado presentes siempre entre los cuatro poderes clásicos: político, militar, económico y social. Lo significativo en los momentos actuales de las sociedades desarrolladas, es su dependencia casi absoluta del poder económico que les permitirá poder continuar con el proceso de desarrollo en el futuro.

INTERESES

Dando por cierto lo que dice el Profesor Pizarroso, Vicedecano de la Facultad de Ciencias de la Información y Catedrático de Historia de la Propaganda de la Universidad Complutense de Madrid, acerca de que el estado natural de las sociedades es estar en guerra, y el antinatural, o el natural civilizado, es estar en paz, no creo que haya habido ninguna época en la historia de la humanidad en la que detrás de cualquier enfrentamiento entre individuos, o grupos organizados de individuos, no hubiera en juego la disputa de unos intereses comunes a ambas partes.

*War is a clash between major interests, which
is resolved by bloodshed. (Clausewitz)*

En ocasiones, estos intereses, casi siempre con repercusiones económicas, no son muy explícitos; y así, el gran público americano se preguntaba, en su momento, cuáles serían esos intereses que les habían llevado a involucrarse en la Antigua Yugoslavia. De la misma forma, al comienzo de la Guerra del Golfo, los españoles se preguntaban idénticas cuestiones sobre las razones que habrían forzado al Gobierno español para enviar unas fragatas a unos recónditos parajes por fuera del Mare Nostrum. En ambos casos fue necesario un amplio despliegue informativo o mediático para concienciar adecuadamente a la ciudadanía. Digamos también como algo

positivo que, en ambos casos, cuando menos, todos aprendimos o refrescamos nuestros conocimientos sobre geografía.

En el mundo está combatiéndose permanentemente en muchos conflictos armados, casi la gran mayoría de ellos desconocidos para la opinión pública en general. Sólo en ocasiones, como en el caso de la guerra contra el terrorismo iniciada en Afganistán, un conflicto es capaz de capturar el interés de los medios de comunicación de una forma casi monopolística. Al acto terrorista del 11 de septiembre resulta difícil verle connotaciones de intereses económicos puestos en peligro, salvo por lo que supone de atentado contra la potencia hegemónica y el control global que ésta ejerce en todos los aspectos.

El terrorismo no es nuevo en España y lo llevamos padeciendo por más de un cuarto de siglo, pero nunca antes lo habíamos convertido en la causa de un conflicto armado, y mucho menos de las características del que actualmente se está desarrollando. Ha tenido que ser el atentado contra las torres gemelas y el Pentágono lo que ha rebajado el nivel de permisividad que se venía aplicando a los actos terroristas.

Puede que el detonante haya sido que nunca antes Estados Unidos había visto atacado su territorio continental, o quizá por lo emblemático de las torres gemelas para las finanzas de todo el mundo, o por las cifras espectaculares en términos de vidas humanas que reflejan la tragedia vivida, pero lo cierto es que los países considerados occidentales se han visto involucrados en un conflicto mundial de dimensiones y trascendencia aún imprecisas. Cuando estas líneas se escriben, se habla de que la duración de la guerra emprendida contra el terrorismo podría llegar a durar hasta diez años.

También parece cierto que con la globalización, fenómeno que hay que concebir en el marco de los intereses, y que va extendiéndose cada vez más, se cuestionan y tambalean las referencias nacionales en cuestión de seguridad y defensa. Parece que existe una voluntad de los gobiernos occidentales de afrontar de forma colectiva las misiones de seguridad, y éstas van más allá de las tradicionales de defensa.

Resulta innecesario decir que nuestros intereses, los españoles, no tienen la misma repercusión global que los que defienden los Estados Unidos. Ojalá pudiéramos involucrar en su defensa a otros países, ya fueran miembros o no de la Alianza Atlántica. Puede que sólo los americanos tengan esa capacidad, pero sirva de consuelo que los británicos tampoco formaron ninguna coalición cuando la Guerra de Las Malvinas; les bastó con la ayuda de su socio americano, que no es poco.

¿Por qué, entonces, esa rapidez de la comunidad internacional en alinearse con Estados Unidos para ayudarle en la defensa contra una agresión, cuando este país tiene la fuerza suficiente, por sí solo, para hacerlo individualmente, y por qué ese interés de los americanos en constituir rápidamente la coalición?. A lo primero, podríamos decir que todos, sufran o no en sus carnes el azote terrorista, esperan poder disfrutar de un posible reparto de los dividendos que se reparten siempre los vencedores una vez alcanzada la paz. Respecto a lo segundo, no es más que consecuencia de las lecciones aprendidas del pasado, a lo cual los americanos están siempre muy atentos porque no quieren volver a pagar el precio de un exceso de confianza. Esta última aventura bélica la han emprendido poniendo ellos toda la fuerza, y del resto se limitan a buscar su conformidad. Puede que sea la fórmula que satisfaga a todos, aunque algunos aliados, para hacer más creíble su apoyo, hayan enviado a la zona de operaciones algunos efectivos.

De momento, conformémonos con beneficiarnos de esa conciencia internacional menos permisiva con el terrorismo, que algo de positivo tendrá para combatir nuestro terrorismo doméstico. Hasta ahora esa conciencia era más permisiva, y como el hecho de permitir implica la aceptación de que lo permitido es algo malo, resulta que hasta el 11 de septiembre los españoles nos encontrábamos incomprendidos en el sufrimiento de nuestro propio mal.

ASPECTO NAVAL

La Primera Guerra Mundial sólo adquirió esa denominación cuando ocurrió la Segunda. Con ello se puso de manifiesto una tendencia que continúa

hasta nuestros días y por la cual los conflictos han dejado de tener una influencia regional para convertirse en algo más globalizado, en algo que nos afecta a todos y que de una u otra forma involucra a la comunidad internacional.

En los dos conflictos mundiales intervino EEUU, aunque por el aspecto terrestre del teatro de operaciones bien podría haberse limitado a un conflicto regional entre países europeos. Este simple detalle de la intervención americana convirtió a los asuntos en litigio en algo más globales, y al teatro lo transformó en otro donde el aspecto naval cobró una importancia decisiva. Tan decisiva que, entre uno y otro conflicto, el carácter naval se vio notablemente incrementado. Mientras que en la Primera Guerra Mundial la única acción naval importante fue la batalla de Jutlandia, durante la Segunda Guerra Mundial lo naval cobró muchísima más importancia con toda la batalla del Atlántico y la campaña del Pacífico, tan decisiva una como la otra.

Es evidente que los EEUU no querían, por ningún motivo, quedarse fuera del nuevo orden mundial que resultase al solucionarse el conflicto y, si fuera posible, como así ocurrió, liderar la comunidad de países vencedores con el consiguiente beneficio económico que este proceso generaría. Los beneficios se vislumbraban tan importantes que no les importó el esfuerzo inversor de crear una fuerza naval poderosa, la más grande que nunca había existido, que les permitiese desarrollar su estrategia.

Aunque hoy en día sus aspectos defensivos también están sufriendo recortes presupuestarios, los EEUU se siguen esforzando en mantener una capacidad naval que les permita hacer frente, simultáneamente, a dos conflictos de gran envergadura en dos teatros apartados geográficamente, es decir, en océanos diferentes.

Todo esto nos lleva a sacar una conclusión inmediata, y es que la Fuerza Naval es la que posibilita la globalización, a pesar de que en estos días muchos digan que lo cotizado sean las tropas de tierra. Si bien es cierto que éstas son insustituibles para resolver, en última instancia, las tan de moda

"operaciones de paz", el fin de la hegemonía de los Estados Unidos vendrá cuando éstos se vean necesitados de fuerzas navales aliadas para mantener su presencia global.

CERTEZAS

War cannot be abolished, that conflict and violence are part and parcel of the relationships among nations and groups. Thus, although some wars can be prevented, war in general cannot be relegated to history alone. (Michael I. Handel)

Al conjugar las incertidumbres y los intereses desde nuestra propia óptica, la nacional, podremos adivinar o intuir cómo será un posible conflicto futuro, al que tendremos que enfrentarnos y para el que deberemos estar preparados.

Posiblemente, nuestros intereses en Hispanoamérica, por poner un ejemplo, no serán compartidos por otros países aliados y tengamos que defenderlos individualmente. Esta misma apreciación podría hacerse con respecto a los intereses españoles en el norte de África, a pesar del valor estratégico que puedan tener nuestras plazas de soberanía para la Alianza Atlántica o la Unión Europea. En estas circunstancias puede que nuestra capacidad para formar una coalición sea muy limitada, pero lo que es un hecho cierto es que en ambos casos nuestros intereses están separados de la metrópoli por mar, y que nuestra capacidad naval será determinante para defenderlos.

Las futuras guerras parece que tendrán un denominador común, los Estados Unidos. Los intereses americanos son globales, mientras que los de cualquier otro país, incluido España, son regionales. En consecuencia, y por pura probabilidad estadística, será más fácil que surjan conflictos por atentados contra los intereses americanos, o intereses colectivos, que por atentados contra nuestros propios intereses individuales.

En este mundo en el que las capacidades individuales son limitadas y cada vez son más necesarios los tratados, alianzas y coaliciones, y mientras no se eclipse el Imperio Americano, lo que podremos esperar serán conflictos como el vivido en el Golfo o el que estamos viviendo en Afganistán. Seguiremos aportando nuestro granito de arena a las fuerzas multinacionales que se constituyan, pues, querámoslo o no, en la historia contemporánea la posición de España está alineada con los países que aceptan el poder hegemónico de los Estados Unidos. Este poder, que representa nuestro ideal político y social, un sistema de vida, una civilización, parece claro que seguirá necesitando no ya la fuerza militar de sus aliados, pero sí la connivencia de la comunidad internacional para justificarse ante ellos mismos y así salvar ese complejo de arrogancia que les quedó después de sus experiencias en Vietnam y Somalia. Si con ello nuestra seguridad está garantizada, el esfuerzo habrá merecido la pena.

Very few of the new manifestations in war can be ascribed to new inventions or new departures in ideas. They result mainly from the transformation of society and the new social conditions. (Clausewitz)

¿NADA NUEVO QUE DECIR...?

Bartolomé BAUZÁ ABRIL

En el artículo de presentación del primer número de estos Cuadernos de Pensamiento Naval, el Almirante Oliveri, recogiendo el sentir de uno de los articulistas, formulaba una idea que invita a la reflexión: *...tal vez, en el umbral de este nuevo siglo no haya nada esencialmente nuevo que decir...*

Esencialmente cierto. Al fin y al cabo, un cambio de siglo no constituye un acontecimiento objetivo, ni siquiera universal, que suponga, por sí mismo, una ruptura o discontinuidad con una situación anterior. En lo que respecta a la Armada, ésta, a lo largo de su devenir histórico, ha realizado, sustancialmente, las mismas misiones; su repertorio de opciones estratégicas continúa siendo el de hace siglos... Cambian, eso sí, las intensidades, las formas, los medios... En definitiva, nada sustancial. Durante el siglo que ahora comienza, la Armada seguirá desempeñando, previsiblemente, una función instrumental de un poder político que la manejará más o menos acertadamente, más o menos intensamente... Los hombres de mar seguirán pensando que España necesita mayor conciencia de la mar, de lo que ésta supone para el futuro y ha supuesto en el pasado... La lista es larga.

Sin embargo, de alguna manera, y en coincidencia con el cambio de siglo, algo ha cambiado. Quizá no en lo que pueda ser sustancial a la Armada o, incluso, a sus formas de actuación, aunque indudablemente los cambios acaecidos tendrán, necesariamente, una incidencia directa en ellas. Así, este relevo de siglo ha coincidido, casualmente, con sucesos y procesos que ya ellos por sí mismos exigen, cuando menos, un estudio y una respuesta por parte de la Armada. Consecuentemente, no es tanto que el tránsito por el umbral de este nuevo siglo nos imponga algo nuevo que decir, sino que son los sucesos y procesos emergentes, o ya en desarrollo, en coincidencia con el inicio del nuevo siglo, los que hacen que tengamos que pensar, cuando menos, si hay algo nuevo –o diferente– que decir.

Sucesos y procesos que están en la mente de todos y cuyo impacto, en buena medida, se hará sentir durante bastantes años por venir: los atentados del pasado 11 de septiembre, la suspensión de la prestación del servicio militar obligatorio en España, la revolución en los asuntos militares, la construcción de la Europa de la Defensa, o el auge de lo conjunto, por citar algunos. Todos ellos han sido analizados por mentes ilustres. En estas cortas líneas me propongo únicamente trazar algunas pinceladas sobre el primero de estos sucesos, origen a su vez de un colosal proceso ¿sólo eso? todavía abierto. Quedan para otra ocasión el resto.

Los atentados del 11 de septiembre de 2001 contra dos de los símbolos más representativos de la civilización y valores occidentales, con un balance de víctimas hasta ahora impensable por acción terrorista, ha desencadenado una serie de acciones de respuesta –por una coalición de carácter mundial– en todos los órdenes, lo que hace que éstas acciones no se puedan entender sino como la plasmación de una nueva Guerra Mundial –la tercera, aunque ésta contra un enemigo difuso– y cuya forma, intensidad y previsible duración son diferentes a las anteriores.

En los momentos actuales, esta Tercera Guerra Mundial se desarrolla en dos teatros bélicos claramente definidos e interrelacionados entre sí: Afganistán y el Oriente Próximo. En ambos teatros se vislumbran varias características en común: se desarrollan en forma de guerra total, de objetivo ilimitado, en donde está en juego la supervivencia de algunos de los Estados afectados; se desarrollan de forma asimétrica –tampoco nada nuevo bajo el sol–; y también, como mandan los cánones, el vencedor deberá serlo en el campo de actuación elegido por el otro oponente. Los Estados Unidos e Israel lo han comprendido y se han adaptado para enfrentarse a su enemigo, y ser mejor que éste en su propio campo. El primero, oponiendo grupos irregulares –apoyados por un poder aéreo utilizado de forma clásica y masiva– a grupos irregulares, en un popular e inexacto “*mujaidines* frente a *talibán*”, reeditando la clásica *guerra por delegados*. El segundo, oponiendo *bulldozers*, aunque no sólo *bulldozers*, a piedras –y no sólo piedras- lanzadas por masas de civiles.

No hay que descartar que el conflicto militar en estos dos teatros se pueda desbordar a otros, como el formado por India y Pakistán, en torno a Cachemira y el Jammu, con China como invitado de piedra; o al formado por Israel e Irán, una potencia nuclear y otra potencia regional con vocación –acaso las tiene ya– a hacerse con armas de destrucción masiva; o al de Arabia Saudita, cuyo territorio acoge dos de los lugares santos del Islam, y que puede resultar en la caída de un régimen en equilibrio inestable a causa de sus relaciones con los EE.UU. y la fuerte influencia ejercida sobre las masas por unos líderes religiosos muy poderosos. Y, casi con toda certeza, habremos de ver acciones militares –ya anunciadas o sugeridas– en los territorios de Somalia, Sudán, Yemen, Indonesia, Filipinas y... Colombia, entre otros.

Además, esta guerra ha sacado de un sueño más o menos forzado, de manera que cabría clasificar como definitiva, a dos grandes potencias económicas, Alemania y Japón, en letargo desde el fin de la Guerra Mundial precedente a ésta, y que han vuelto a utilizar, más o menos activamente, sus Fuerzas Armadas en apoyo de su política exterior, abandonando su función de meras fuerzas de defensa. En este caso, y al contrario de lo que ocurrió en las anteriores guerras mundiales, las naciones occidentales han acogido con satisfacción este cambio de actitud.

Pero, además, lo verdaderamente significativo y lo que le da carácter de Guerra Mundial, es que ésta se desarrolla en más teatros –de hecho en todo el mundo, con más o menos intensidad– y no bajo formas exclusivamente bélicas. Así ocurre en el campo financiero y también, con un alcance mundial, con el bloqueo de las cuentas bancarias de ciertas organizaciones identificadas como terroristas por los EE.UU. Igualmente, en los campos diplomático, cultural y judicial, con detenciones de células terroristas y la agilización de iniciativas, hasta ahora estancadas, como la “euroorden”, previsiblemente operativa en la Unión Europea a partir del 2004; o con la creación de nuevas estructuras con las que defenderse del terrorismo, como la *Homeland Security Office* norteamericana, que pone de relieve la necesidad de integrar todas las facetas que intervienen en el mundo de la seguridad, y muestra la nueva ligazón existente entre la seguridad interior y la exterior.

Según esta última ligazón, y a modo de ejemplo, acciones tradicionales en el campo de la seguridad (exterior) con intervención de contingentes nacionales, en países con un elevado número de inmigrantes en España, podrían tener un impacto indudable en la seguridad (interior) del Estado.

También es reveladora, la previsible asunción de algunas responsabilidades –en esa faceta que antaño caía en el campo de la seguridad interior– por parte de organizaciones internacionales de seguridad y defensa, como pueda ser la propia Alianza Atlántica.

Esta guerra pone ante la Armada algunas lecciones que reaprender –de alguna manera, confirmando que no hay nada esencialmente nuevo– a la vez que descubre algunas paradojas.

En primer lugar, a partir de ahora, el futuro escenario de actuación de la Armada es... (de nuevo) el mundo.

La variedad y diversidad de los posibles teatros de actuación de esta nueva guerra mundial –y de otras crisis que puedan aparecer– dejan pequeñas las tradicionales áreas de actuación de la Armada en los últimos tiempos. Y, deliberadamente, digo de los últimos tiempos. Porque, y ésta es una de las paradojas, hace cuatrocientos años, las Filipinas o Colombia estaban más cerca que hoy. Se las conocía mejor. Cuán certero era el diagnóstico del Almirante Álvarez–Arenas cuando apuntaba que *España fue y dejó de ser*.¹ Posiblemente, una de las tareas a acometer sea la de terminar el trabajo iniciado, aunque con los matices que la situación internacional de hoy en día requiere, por los Ruy López de Villalobos, Álvaro de Mendaña o Luis Váez de Torres, por poner algunos ejemplos.

El legado de la historia nos exige que no podamos dejar de ser el país de Europa que mejor conozca ciertas aguas. Al fin y al cabo, para poder actuar, y quién sabe si tener que liderar, alguna fase de las operaciones en la mar –o

¹–Arenas, Eliseo Álvarez. *El español ante el mar*. Ediciones de la Revista de Occidente. Madrid. 1969. Pág. 256

en tierra– en esos teatros lejanos, hace falta conocerlos y haber establecido un conocimiento mutuo previo que permita la confianza y elimine suspicacias. La otra paradoja que esta situación nos presenta es que la Armada podría tener que ir a algunos teatros defendiendo intereses no estrictamente propios, según establece con clarividencia la actual Directiva de Defensa Nacional 1/2000 en sus primeras líneas. Aunque quizá todavía peor podría ser no tener siquiera intereses que defender; a tanto podría llegar el abandono y el desconocimiento. Una vez más, la regular presencia de la Armada en todos los teatros del mundo, de una forma o de otra –no necesariamente con barcos– se muestra como una baza irrenunciable del gran juego que estamos obligados ¿o llamados? a jugar.

Hay más lecciones que extraer. Las grandes distancias a que se encuentran estos teatros exigen una notable capacidad conjunta y una sustancial capacidad expedicionaria, basada esta última en la capacidad de proyección sobre tierra –no ya sólo sobre la costa, sino sobre el objetivo, donde quiera que se encuentre, como han demostrado los *U.S. Marines* en Kandahar– y en unas más que costosas capacidades logística y de inteligencia. Las implicaciones son innegables: quizá haya que empezar a pensar en hacerse con misiles de crucero; en complementar los buques de desembarco con helicópteros y medios de transporte aéreos, o complementar las capacidades de inteligencia de los submarinos con las de satélites y aviones no tripulados (UAV) propios, etc.

Pero es que además, la actuación en los lejanos teatros que nos impone la nueva situación exigirá –como se ha apuntado en algún párrafo anterior– el apoyo de las naciones circundantes, o cuando menos una benévola indiferencia. Aquí entran en juego algunas de las denominadas *nuevas misiones* y sus correspondientes cometidos. No lo son realmente, pero cobran más realce estos días: Diplomacia de la Defensa, Asistencia Humanitaria, Misiones de Paz... Expresiones nuevas para conceptos en los que la Armada está ducha, no en vano cuenta con más de siete siglos de historia.

La amenaza está por definir. Parece que no será convencional, sino que cabe dentro de lo probable que se configure de forma asimétrica. Una amenaza asimétrica exige capacidad de actuar asimétricamente también. Y, por supuesto, imaginación. En este sentido, quizá uno de los elementos orgánicos tradicionales con mejor capacidad para hacer frente a este tipo de amenaza sean las unidades de operaciones especiales, buceadores de combate, etc. Además, probablemente haya que dotar y potenciar los trozos de desembarco en las grandes unidades. No se acaban ahí las posibilidades. Una opción podría ser la de investigar si queda espacio jurídico para conceptos de tanta raigambre, y que en su día fueron útiles, tales como la patente de corso u otros que pudiera ser necesario recuperar.

No pertenecen al ámbito estrictamente naval, pero quizá sería interesante presentar algunas consideraciones más –de carácter político– estratégico– sobre esta guerra, especialmente en lo relativo a la configuración del nuevo orden mundial que se avecina.

La evolución del conflicto sugiere una situación final en la que los EE.UU. se consolidarán como la única superpotencia mundial. Son significativas las declaraciones de expertos militares norteamericanos atribuyendo el éxito de la lucha contra el terrorismo internacional a las acciones bélicas de los EE.UU., exclusivamente. Y es, básicamente, cierto, pero sólo en la parte militar. El papel de la Alianza Atlántica en este conflicto, a pesar de su rápida invocación al artículo 5 del Tratado de Washington, ha sido de muy poca entidad. Y el papel de la Organización de las NN.UU., probablemente vaya a quedar reducido al de notario, a medida que las acciones bélicas se desarrollan en los diferentes teatros del mundo.

Por supuesto, el estado final resultante puede ser diferente. No hay que descartar, en absoluto, una evolución de la situación mundial hacia cierta forma del *choque de civilizaciones* pregonado por Huntington. No es impensable. De hecho, en no pocas ocasiones a lo largo de este conflicto, los EE.UU. han dado pie a aventurar que podrían caer en esa trampa.

Entre estas dos posibles evoluciones caben muchas más. No obstante, de tener que escoger, me inclinaría por la primera.

El problema de un orden mundial con un único actor es que carece de un sistema eficaz de equilibrio, de *checks and balances*. No hay duda de que, durante la Guerra Fría, la presencia en la arena mundial de dos superpotencias estableció un delicado sistema de estabilidad que sirvió para evitar una gran guerra, conteniendo las ambiciones expansionistas tanto de los EE.UU. como de la U.R.S.S. El orden resultante de la Tercera Guerra Mundial puede resultar en un super-Estado con vocación paternalista que tutelaría el mundo y determinaría quiénes deben ser recompensados y quiénes castigados. Las palabras del Presidente Bush, en su primer discurso después del atentado ante las Cámaras del Congreso y Senado norteamericanos, no dejaban ningún resquicio de duda.

En este contexto cabría enmarcar, entre otras, las iniciativas – resucitadas con la actual administración Bush– de dotarse de un sistema de defensa antimisiles (NMD) y de denunciar el Tratado ABM, una de las primeras medidas de distensión, y tratado símbolo, por el que se reconocía a la U.R.S.S. un *status* de superpotencia. Iniciativas que tras los atentados del 11 de septiembre han cobrado nuevos méritos para ser finalmente desarrolladas. Las implicaciones son formidables. Una única potencia, invencible en el campo militar y en los campos económicos, técnicos, industriales, de la información, etc. Y, además, con una NMD eficiente que convirtiese su territorio, y el de aquellos aliados más afines, en santuarios invulnerables.

La actuación de los EE.UU. durante la crisis parece insinuar el auge de las relaciones bilaterales, frente a relaciones, ya establecidas, en el marco de las organizaciones de seguridad y defensa. En el caso que nos ocupa, uno a uno, todos los gobiernos occidentales –y buena parte de los del resto del mundo– se han acercado a los EE.UU., le han ofrecido su apoyo, y puesto a su disposición medios y recursos, en ocasiones necesarios en otros lugares. Se ha ido configurando así una especie de *coalition of the willing* más apta para las características de las nuevas guerras, con una configuración más próxima a lo

que son las crisis que a las propias guerras tradicionales, y exigiendo unos procesos de tomas de decisión y de cohesión muy complejos.

La consecuencia para la Armada, en realidad para la propia Política de Defensa, es clara, una vez más. Es preciso intentar compaginar el juego de un papel de importancia tanto en la OTAN como en la emergente UE –por lo que representan estas organizaciones en el ámbito de la seguridad y defensa como factores de estabilidad– con el fomento, en la mayor medida posible, de las relaciones, actividades y ejercicios bilaterales, especialmente con la *U.S. Navy* y *U.S. Marine Corps*. De alguna manera, en este nuevo orden mundial, la Armada debe aspirar a ser un socio, más que un aliado.

Pero un desarrollo de relaciones bilaterales intensas no sólo con aquellos países con los que tengamos intereses comunes, sino también con aquellos a los que podamos servir de referencia, por nuestra cultura o historia común, o por aquellos vínculos comerciales o industriales que se hayan establecido.

Además, esta guerra ha puesto de manifiesto la imbricación tan fuerte que existe entre dos campos, hasta ahora bien delimitados: el de la Seguridad y Defensa. Aunque los estudios de Seguridad aparecieron en el último tercio del pasado siglo como una evolución natural de los estudios estratégicos, han sido los tristes sucesos del pasado 11 de septiembre, y sobre todo la fuerte componente militar que han tenido como consecuencia, los que han reafirmado la estrecha vinculación entre estos dos conceptos.

¿Qué significa esta estrecha relación? De alguna manera añade un nuevo vínculo que supera ampliamente al ya existente entre Fuerzas Armadas y Política Exterior, ya formalmente reconocido en la vigente Directiva de Defensa Nacional, al señalar a las FAS como instrumento de la Política Exterior del Estado. Como ya propugnan algunos pensadores, cabría incluso considerar a las FAS, en cuanto a la realización de tareas relativas a la seguridad interior, como una configuración especial de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del

Estado (FCSE). Una especie de *status* parecido, aunque inverso, al asignado a la Guardia Civil.

No propugna la anterior afirmación un abandono de la principal misión de las FAS o un intento de suplantación de parte de las misiones de las actuales FCSE por las FAS. Significa que, en el actual entorno estratégico, en el que no se puede deslindar la Seguridad de la Defensa, ni intentar una Política de Defensa sin entender el entorno de Seguridad, es necesario elevar el horizonte de las FAS –de la Armada también– desde el horizonte de la Defensa, al más amplio de la Seguridad. Entonces tienen sentido esas ¿nuevas? misiones en apoyo a la lucha contra el terrorismo –en lo que legalmente se determine y en las circunstancias que lo requieran– y contra el crimen organizado; tampoco nada nuevo, al fin y al cabo la STANAVFORLANT cuando despliega en el Mar Caribe, desarrolla misiones en apoyo contra el narcotráfico o el control de la inmigración ilegal, y es corriente ver a unidades navales del Estado dar protección en puertos y fondeaderos a otras unidades mayores.

Esta idea complementa la expresada en algunas páginas atrás, y propugna una visión más amplia del papel de la Armada. Las misiones de la Armada se incrustan en los campos de la Seguridad, Política Exterior y Defensa; y su teatro de actuación es el mundo.

La cuestión es importante. Y también enlaza con algo dicho anteriormente: la Armada como instrumento de un poder político que tiene que saber (y poder) utilizarla en su más amplia expresión. ¿Cuenta con los recursos, hoy, la Armada para lo aquí apuntado? La evolución del presupuesto de Defensa de los últimos años no respalda precisamente esta visión. Es necesario romper la permanente situación de jaque presupuestario en que se encuentran las FAS. Soluciones imaginativas las hay siempre, y si no miremos a los británicos, que sí han entendido las implicaciones de las misiones que realizan sus FAS y, consecuentemente, beben también de los presupuestos de los Ministerios de AA.EE (FCO) y de Desarrollo (DFID). El horizonte de Seguridad del que estamos hablando justificaría un presupuesto con algunas

partidas comunes de Defensa, AA.EE. e Interior. Al fin y al cabo, y también en palabras de británicos, *gastar en defensa es invertir en seguridad*.

...tal vez, en el umbral de este nuevo siglo no haya nada esencialmente nuevo que decir... Está dicho antes, un cambio de siglo no supone una ruptura con una situación anterior. No obstante, un cambio de siglo, como el de cualquier aniversario o conmemoración, es importante en cuanto a un aspecto: es una ocasión propicia para hacer balance... y propósitos.

No quisiera entrar en balances, en recuentos. Sobre todo porque lo interesante de cualquier balance no es tanto ver la diferencia entre lo que éramos y lo que somos, sino en medir la diferencia entre lo que somos y lo que podríamos ser, o lo que querríamos (tendríamos que) haber sido. Pero para esto es necesario haber tenido una visión previa.

¿Pueden servir estas líneas como bases para fijar esa visión, ese queremos, tenemos que ser? Quizá, pero –sin duda– sólo en parte. Hay que profundizar en ellas y complementarlas con razonamientos en todos los sucesos y procesos apuntados anteriormente, y en más que puedan ser necesarios. Pero esto ya es tarea de otros. Sí es patente la necesidad de jubilar –por obsoleto– ese *deseo siempre frustrado de querer volver a ser*.

La Armada del siglo XXII se empieza a configurar ya hoy. Será... lo que sea. Nada demasiado diferente a un instrumento apto de la Política de Seguridad Nacional, con presencia mundial ¿y espacial?

Todo un siglo por delante... pero hay que empezar hoy.

BUQUES DE GUERRA ¿SER O NO SER?

José Ramón LARBURU ECHANIZ

INTRODUCCIÓN

Todo lo relacionado con la Defensa está en entredicho y desde muchos sectores de la sociedad se cuestiona la necesidad de los Ejércitos y de las armas. Es una postura, creo yo, totalmente fuera de la realidad, un deseo inalcanzable por la propia naturaleza del ser humano, una utopía demasiado bonita. Ello no quiere decir que no se deba luchar por alcanzarla y tratar de arreglar los conflictos por medios pacíficos, paliando los efectos que causan tremendas desgracias a “pueblos” enteros. Los Ejércitos de los países democráticos no son ajenos a estos sentimientos. Cuando actúan tratan de evitar pérdidas humanas, la miseria y el dolor, a la vez que se empeñan en prestar ayuda a los damnificados.

Pero el hecho real es que mientras existan países que no respeten el orden mundial establecido y que traten de imponer su voluntad por la fuerza, las naciones que tienen responsabilidades en mantener el equilibrio del orden mundial deben estar preparadas para actuar cuando las circunstancias así lo demanden. No se debe ver a los Ejércitos desde el punto de vista de un “concepto antiguo”, como el medio para aumentar el poder de un país invadiendo a sus vecinos, sometiéndolos y tratando de ampliar sus fronteras. Eran Ejércitos “guerreros”, conquistadores. Hoy los Ejércitos se preparan para la paz, para mantener el orden dentro de sus países y en los lugares del mundo que los requieran. Por lo tanto, todos aquellos que ven a los Ejércitos como algo negativo deben cambiar su mentalidad y mirarlos como servidores de la sociedad. Este matiz cambia mucho las cosas, y hay que esperar que poco a poco la sociedad irá cambiando también su opinión respecto de los Ejércitos y les dará los medios que necesitan para desarrollar eficazmente sus misiones, y a sus integrantes la consideración y reconocimiento que merecen.

La situación mundial, muy cambiante, con múltiples puntos de conflicto potenciales distribuidos por todos los confines del Planeta, exige a los Ejércitos movilidad, flexibilidad y gran capacitación, lo cual se traduce en la necesidad de contar con unos medios ultramodernos que permitan aplicar el concepto de “guerra incruenta”, o que al menos cause las mínimas bajas posibles. Las Armadas no son ajenas a esta nueva filosofía de la guerra y deben prepararse para ella.

En base a todo lo anteriormente dicho, se debe disponer de la mejor Flota que el país pueda permitirse. Y para ello habrá que partir de las siguientes premisas: Que sea APROPIADA para los fines y misiones a los que se destina; PRACTICABLE, es decir que pueda ser una realidad; y FLEXIBLE para poder adecuarse a las necesidades que vayan surgiendo.

Pero no basta con que las Flotas se dimensionen de acuerdo con las misiones que deban cumplir y los compromisos internacionales adquiridos por los gobiernos, sino que esto se logre con presupuestos de Defensa cada vez más ajustados. No debe olvidarse tampoco un aspecto fundamental, como es el de aplicar eficazmente la “tecnología” a la hora de materializar las capacidades de la Defensa. En nuestro caso, desde el punto de vista tecnológico, la construcción naval en general, y más aún la construcción de buques de guerra en particular, siempre ha asimilado las tecnologías de cada época con notable anticipación e incluso ha servido como auténtico motor de nuevas tecnologías que luego han podido usarse en otros campos, de forma que los buques de guerra siempre han sido “máquinas”, utilizando esta denominación en el amplio sentido de la palabra, complejas, avanzadas y eficaces.

Hay quienes consideran al buque de guerra como la máquina más perfecta y compleja desde el punto de vista de la ingeniería. Yo no lo afirmaré con esa rotundidad, pero tampoco les llevaré la contraria. Y es que un buque de guerra es un “artefacto” que debe servir de plataforma a diferentes sistemas de armas, mientras flota y se desplaza soportando condiciones ambientales extremas de estado de la mar, vientos y demás inclemencias del tiempo muy

duras y cambiantes, además de contar con notable capacidad de supervivencia frente a ataques enemigos y otras contingencias. Tiene que poder en todo momento navegar a determinadas velocidades, mantener el rumbo que convenga y contar con autonomía para alcanzar zonas más o menos remotas. Necesita producir o generar su propia electricidad; alojar a la dotación en las debidas condiciones de habitabilidad y “confort”; almacenar víveres, repuestos, municiones, combustible, agua...; cumplir requisitos de seguridad, control y vigilancia; observar normas nacionales e internacionales; disponer de sistemas de lucha contra incendios y control de averías; tener determinadas capacidades logísticas;... y un largo etcétera que sería casi imposible describir. Todo ello exigencias intrínsecas al buque de guerra moderno.

DIMENSIONAR LA FLOTA

Hasta hace relativamente poco tiempo la variedad de buques de guerra era muy considerable, materializada en muy diferentes tipos en relación con sus misiones, y de formas y desplazamientos muy dispares. Opino, a la vista de los acontecimientos y la tendencia actual, que esta variedad de buques, cada uno dedicado a un tipo de guerra o uso específico, no es sostenible en una marina moderna.

Se busca, o se trata de buscar, cierta polivalencia en los buques, y así, el número de tipos de ellos disminuye considerablemente. Baste poner como ejemplo el concepto actual de fragata, que abarca una gama de buques que va desde corbetas hasta casi acorazados, pasando por destructores y cruceros. Así, una fragata ligera es una corbeta grande, y una fragata del orden de 9.000 toneladas es casi un acorazado.

Es necesario, y no sólo para países no muy potentes económicamente, racionalizar la Flota, y todo parece indicar que se está en ello. Se trata de disminuir el número y diversidad de unidades y no solamente por motivos económicos o presupuestarios, sino también por el nuevo contexto en el que se mueven las Armadas al formar frecuentemente agrupaciones multinacionales. Asimismo, aunque la tecnología permite reducir las dotaciones de los buques

gracias al aumento de la automatización, siguen existiendo problemas de reclutamiento de personal. También la tecnología debe ayudar a preparar más fácilmente al personal altamente cualificado que ahora se necesita a bordo.

Por todo ello, debemos disponer de una Flota ajustada y cabal, de acuerdo con nuestras necesidades y posibilidades, y que se pueda mantener en todo momento en las condiciones máximas de operatividad y eficacia. En resumen, conformar la Flota con menor diversidad de tipos de buques, pero tan modernos como el “estado del arte” lo permita. La consecuencia puede ser: menos barcos, pero mejores.

LA TECNOLOGÍA APLICADA AL BUQUE DE GUERRA

El diseño y la construcción de un buque de guerra conllevan muchos esfuerzos en la aplicación e integración de tecnologías muy diversas. El transformar unos requisitos operativos en soluciones técnicas para su aplicación en un buque de guerra representa una ingente labor de ingeniería, donde cada solución a un determinado requisito hay que sopesarla con otras estrechamente ligadas a aquél, manteniendo un equilibrio perfectamente armónico entre ellas, porque un simple cambio en un determinado concepto puede implicar un trastoque completo de lo hecho hasta el momento. No debe perderse tampoco la visión del coste ya que, de igual forma, un pequeño cambio puede implicar un significativo incremento del presupuesto. Esta labor de continua revisión del diseño representa la “espiral de proyecto”, donde hay que pasar varias veces por el mismo punto hasta que cuadre todo. Se entiende fácilmente que un programa naval no se improvisa, y hacerlo realidad requiere tiempo, previsión y continuidad.

En los diseños, se procura aplicar los avances tecnológicos ya consolidados en las diferentes áreas de la ingeniería, aunque ello no es siempre posible por motivos de extracoste. Puede ocurrir también que tengan que abrirse áreas de I + D para avanzar en nuevas tecnologías que no están en el mercado. Resultado de todas estas prácticas es el alto grado de avances tecnológicos que pueden llegar a incorporar los modernos buques de guerra.

Para sus diseñadores es un reto muy atractivo el integrar toda la ingeniería disponible en el necesariamente reducido volumen del buque.

CONDICIONANTES DE DISEÑO

Son muchos los condicionantes, o más propiamente dicho “criterios” a utilizar para dar debida respuesta a los exigentes requisitos operativos fijados por los Estados Mayores. Entre otros, podemos analizar los siguientes:

Condiciones Marineras

En la jerga naval, estas condiciones son las que determinan el comportamiento del buque en la mar, es decir, si es marinerero o no, la cubierta mojada, la estabilidad de plataforma y la maniobrabilidad. Características que están íntimamente unidas a las formas del buque. Por una parte deberán estar dimensionadas para dar cabida a la gran cantidad de equipos, servicios, sistemas y capacidades necesarias de acuerdo con sus funciones, y por otra para cumplir con el precepto de buque marinerero.

Las formas del buque tienen una influencia fundamental en ello. Junto con las características de eslora, manga, calado y puntal, conforman el casco del buque. Hasta ahora, no cabía pensar más que en monocascos. A pesar de que éstos se han optimizado al máximo buscando un mejor rendimiento hidrodinámico y mejores condiciones marineras, la tecnología avanza tanto que no es raro pensar, además de en monocascos revolucionarios, en el diseño de cascos múltiples (catamaranes y trimaranes) en futuras aplicaciones. Los buques catamarán y de efecto superficie son ya una realidad y se investiga en cascos trimaranes.

¿Por qué innovar?. Se pretende reducir la superficie de obra viva al objeto de alcanzar mayores velocidades con la misma potencia que la instalada en un monocasco, y a la vez se persigue incrementar la manga de los buques para mejorar la estabilidad de plataforma para los sistemas de armas y helicópteros. También tiene que ver con ello el hecho de que el buque pueda

mantener una determinada velocidad sin verse obligado a reducirla en condiciones adversas del estado de la mar, así como conseguir unas mejores condiciones de “confort” para las dotaciones, para evitar bajas debidas al mareo.

La disminución de superficie mojada trae aparejado normalmente un menor calado, con lo que los buques serán capaces de operar en aguas menos profundas que sus equivalentes monocascos.

Las formas del buque siempre se refieren a las formas hidrodinámicas del casco, y se complementan con las de disposición general de casetas y superestructuras. La tendencia es unificar superestructuras y casetas, y tratar de minimizar sus tamaños. Paralelamente, se evitan pasillos exteriores a ambas bandas y así las superestructuras van hasta los costados. Se evitan, además, formas de mamparos exteriores verticales dándoles una inclinación hacia dentro. Esto es en líneas muy generales el “stealth” o interés porque el buque sea, si no indetectable por determinados sensores, al menos sigiloso. Por eso se complementa con la tarea de disimular cualquier objeto, equipo, dispositivo que pueda dar un eco radar apreciable. Asimismo, se trata de evitar antenas móviles, por lo que las investigaciones y esfuerzos están dirigidos a su integración para reunir las de sistemas de radar y de comunicaciones en una unidad simple, consiguiendo un sistema más eficaz, a la vez que se reduce el mantenimiento, coste y demandas de personal.

Aspectos Estructurales

Las nuevas formas de casco imponen un desarrollo de estructuras adecuadas que soporten, con el suficiente grado de seguridad, los esfuerzos a que son sometidos los buques en la mar. Además, en el caso de requerirse, deben ser diseñadas para soportar choque, y efecto “whipping” a consecuencia de las flexiones que, como latigazos, ocasiona la flotación no uniforme del buque sobre la ola, y otras sollicitaciones. Nuevas soluciones técnicas, y procedimientos de cálculo, son utilizados en el diseño de las citadas estructuras, tratando de obtener mayor resistencia con menos material.

La distribución adecuada de mamparos estancos, el estudio de la estabilidad en averías, cálculos de francobordo y otros..., contribuirán a que el buque sea menos vulnerable. No se puede pretender que sea insumergible ante la situación más excepcional posible, pero sí que pueda mantenerse a flote en durísimas condiciones de daños. Todo ello hará que los buques sean más “supervivientes”.

Lo anterior, combinado con el uso de materiales menos pesados y más resistentes, contribuirá a tener un buque más seguro. Es cada vez más frecuente el uso de materiales compuestos, sobre todo en superestructuras, y hasta en blindajes. Problemas asociados en los buques son los de “blast”, o deformaciones que pueden producir las ondas expansivas de explosiones, y de fragmentación, por lo que el uso de nuevos materiales va dirigido a evitar ambos efectos.

Sistemas de Propulsión

Todos los responsables del diseño de sistemas de propulsión, incluidos los terrestres, tienen la obligación moral y, como consecuencia de ello, el reto, de sustituirlos por otros desarrollos que sean más “amigables” desde el punto de vista medioambiental, entendiéndose como tal que produzcan menor contaminación atmosférica por emisiones de gases que aumentan el efecto invernadero. En esta investigación aparecen como una gran promesa las “células de combustible”, que funcionarán a base de combustibles ecológicos que apenas contaminan. Lo de “apenas” debe añadirse porque, al menos por el momento, no se puede pensar en clave de contaminación cero. A este empeño se une el gran reto tecnológico, al que las Armadas no son ajenas, de conseguir “prime movers” que, sin perder rendimiento o eficacia propulsora, transformen casi directamente la energía del combustible en movimiento.

Y, por supuesto, se siguen incorporando otros sistemas de propulsión que resultan de la evolución de los ya existentes, como las turbinas de gas WR-21, que representan un paso más en el ahorro de combustible, mejora de rendimiento y menor contaminación. También los motores diesel continúan

evolucionando, aunque lentamente porque su optimización es dificultosa, pero han conseguido, con menor peso y empacho, mejor rendimiento, menor consumo específico y menos gases contaminantes.

En los buques de guerra del futuro se presenta con fuerza la alternativa del AES, "All Electric Ship", buque propulsado eléctricamente. Sus ventajas son muchas. La disposición de "prime movers" en cualquier parte del buque permite un uso más racional de ellos y, sobre todo, en conjunción con los nuevos tipos de propulsores azimutales que pueden dirigir su empuje en los 360°, con motores eléctricos encapsulados, se pueden eliminar los ejes y los timones. Aunque el AES también tenga sus inconvenientes, éstos son muy pocos.

Paralelamente, se investiga para conseguir motores eléctricos con mayor potencia y menor volumen, en mejorar la distribución de corriente... y es atractiva la línea de investigación emprendida en el campo de almacenamiento de energía, mediante baterías de alta densidad de carga.

Nada de lo que apunte como mejora en el aspecto tecnológico se escapa del estudio e investigación para su posible incorporación a los buques de guerra.

Servicios del Buque

Un buque es una ciudad flotante, donde trabajan y viven personas a las que hay que facilitarles su labor y proporcionarles cierto grado de "comfort". Para ello, existen igualmente muchos equipos que necesitan de una serie de apoyos, en forma de servicios auxiliares.

Sin querer ser exhaustivos citaremos solamente algunos, en donde siempre se trata de incorporar las últimas tecnologías: Sistemas de calefacción y aire acondicionado, con refrigerantes que cumplan con el Protocolo de Montreal, al igual que los sistemas de gambuzas frigoríficas; sistemas de extinción de incendios totalmente innovadores, evitando el uso de halones y CO₂; sistemas de tratamiento de residuos, cumpliendo el acuerdo MARPOL

para evitar la contaminación del mar; sistemas de producción de agua potable usando equipos de ósmosis inversa; sistemas hidráulicos complicados; y un largo etc., que demuestran que los buques de guerra son muy receptivos a las nuevas tecnologías. Hoy en día, además, se trata de mejorar grandemente la habitabilidad de los buques, usando cabinas y aseos modulares, y mejorando áreas comunes (comedores, cámaras). En la habitabilidad se incorporan nuevos materiales, usando, siempre que sea aplicable, materiales ignífugos o retardantes al fuego.

Es interesante resaltar, aunque no pertenezca a este concepto de servicios del buque, pero por no abrir un apartado especial para ello, el uso de pinturas anti-incrustantes libres de estaño, para evitar problemas a la fauna y flora marinas.

Electrónica en Sistemas de Mando y Control

En este apartado es donde quizás más se note el avance tecnológico por la profusión con que se están utilizando los que aparecen en el mercado y otros, fruto de programas de investigación específicos en los equipos y sistemas que incorporan lo último en electrónica e informática. Los equipos de mando, control, vigilancia, navegación y comunicaciones, evolucionan rápidamente, y ello contribuye a un gran incremento de la automatización, con el consiguiente ahorro de personal, muchas mayores prestaciones de los equipos y mejoras de calidad; con el añadido, en algunos casos, de ahorro en coste por el uso de COTS (Commercial off the Shelf), disponibles en el mercado (exagerando un poco: en la tienda de la esquina).

Ejemplo de este avance tecnológico importante, y sin entrar en el Radar SPY de las F-100, es el Sistema Integrado de Control de Plataforma, que controla del orden de 10.000 sensores, desarrollo español y evolucionado de lo que se empezó en el BAC "Patiño" y siguió en los LPD's.

La electrónica es fundamental en un buque de guerra, hasta el extremo de llegar a pensarse que sería más útil y necesario tener en la dotación un

Jefe de Electrónica que un Jefe de Máquinas, pues no existe a bordo prácticamente ninguna máquina sin algún componente electrónico. Otro tanto ocurre con la invasión de la informática, por lo que cada vez se necesitan más técnicos familiarizados con la tecnología de la información. Ello obliga a disponer de personal altamente cualificado para su utilización a bordo de los buques, y de un apoyo para mantenimiento, tanto del “software” como del “hardware”. Por ello, es preciso una gran profesionalización entre el personal embarcado, ya que tienen bajo su responsabilidad equipos muy complicados y caros, y la información que manejan es amplísima y muy sensible a la vez.

Sistemas de Armas

Además de los sistemas de armas basados en cañones, torpedos y misiles, los sistemas de defensa contra misiles balísticos de teatro (TBMD) y los misiles de ataque a tierra (LAM), montados a bordo, constituirán la principal aportación a las operaciones navales del nuevo milenio. Dichas capacidades definirán a los buques preparados para un nuevo escenario estratégico y marcarán las diferencias con el resto. Y es que actuar desde una plataforma móvil, desplazable a los lugares de conflicto, y la capacidad para operar en aguas litorales con misiles de ataque a tierra, aumentarán el poder de fuego o de golpe propio, mejorando la efectividad militar y disminuyendo riesgos. Si al tiempo se progresa en la reducción de los tiempos de reacción ante ataques enemigos, los buques de guerra del futuro se parecerán a los de la “guerra de las galaxias”, y conforme se avance en la investigación de nuevos sistemas de armas, éstos serán más contundentes y posiblemente tengan cabida en plataformas navales de menores dimensiones.

Los sistemas de guiado de armas también sufrirán evoluciones. Aparecen con gran futuro las armas dirigidas por láser. No quisiera aventurarme demasiado en este campo que no es mi especialidad y en el que soy un auténtico “novatillo”, pero basten estos apuntes para abrir otra puerta en el Foro de Pensamiento Naval, en donde los más entendidos pueden y deben aportar nuevas luces.

Capacidad Aeronaval

No parece que los helicópteros vayan a desaparecer de los buques combatientes, pero se está planteando cada vez más la utilización de vehículos aéreos no tripulados UVA's. Se piensa que operarán conforme a un vuelo programado automático, con posibilidad de cambios, durante el cual envíen la información que van obteniendo. Los candidatos, entre la variedad de tipos existentes, son los VTOL, es decir los de despegue y aterrizaje vertical. Con su incorporación a bordo, las demandas de espacio, instalaciones, hangar, personal, etc. disminuirán respecto de las del helicóptero tripulado. Reúnen las ventajas de ahorro de pilotos, discreción, bajo coste, y pueden aumentar el valor militar de un buque de pequeño porte, además de la posibilidad de su uso en guerra litoral y en ambientes enrarecidos (contaminación nuclear, bacteriológica, química).

Existen todavía problemas para su incorporación a bordo, pero se está en vía de resolverlos mediante programas de investigación basados en simulación. El punto crucial reside en conocer la estabilidad de plataforma de un determinado buque con diferentes estados de la mar, y en conseguir mecanismos de control que permitan una aproximación y toma segura del UAV a bordo, pero todo se andará y se va por el buen camino.

Instalaciones médicas

En los últimos tiempos, y debido a la creciente aplicación de determinados buques de guerra (especialmente LPD's, buques auxiliares...) en tareas de ayuda humanitaria, se incorporan a bordo medios sanitarios avanzados, con una completa instalación hospitalaria compuesta por quirófanos totalmente equipados, salas de rayos X, consulta de estomatología, salas de curas, de enfermos y unidades de cuidados intensivos. En caso de alguna catástrofe natural ya han podido ser utilizados, y se pretende que los nuevos buques mejoren aún más dichas instalaciones médicas.

Vehículos operados por control remoto ROV's

Determinados buques, tales como cazaminas, oceanográficos y de apoyo a operaciones submarinas, utilizan mini submarinos no tripulados, dirigidos a distancia, para facilitar su trabajo de inspección y reconocimiento de los fondos marinos, constituyendo unos equipos con enormes posibilidades. Su uso en tiempo de paz puede ser también muy provechoso para labores de investigación, localización de barcos hundidos, etc. Es una tecnología moderna que aumenta la capacidad operativa de los buques.

Otros

En este apartado hay espacio para muchos de los aspectos que no han sido descritos hasta ahora y que tienen o pueden tener cabida en los buques de nuevo diseño. Tecnologías que apuntan alto son, entre otras:

Los “biométricos”, que utilizan las características físicas medibles o rasgos de comportamiento personal para reconocer la identidad o verificar la autorización reclamada a una persona en aseguramiento de la información. Probablemente desaparezcan los “password”, que pueden ser olvidados, desprotegidos o robados, mientras que los “biométricos” identifican por características individuales, como pueden ser las huellas dactilares, verificaciones de firma, escaneo del iris, geometría de la mano o dedos, reconocimiento facial, venas de la muñeca, voz, etc...

La “microrrobótica” para la manipulación de determinados equipos, que puede ahorrar mano de obra; el “diseño basado en ordenador” y realidad virtual, que ahorra mucho esfuerzo en ingeniería; la “simulación”, especialmente para entrenamiento de personal; sistemas de “tratamiento de la información”; sistemas avanzados de “aviso y alarma”, que delatan una contingencia tan pronto se produce; “cartas electrónicas” para navegación; sistemas de “estabilización activa del buque”; técnicas modernas de mantenimiento y de “prevención de averías”; “protección NBQ”; “tratamiento de residuos”; ... y un largo etcétera.

Posiblemente han quedado en el tintero cosas importantes, pero conforme al dicho de que “para muestra vale un botón”, lo esbozado en el presente artículo nos da una visión bastante completa de la complejidad de un buque de guerra, donde se integran múltiples tecnologías de lo más variopinto. ¿Alguien puede dudar de lo perfecto que es como máquina un buque de guerra?.

PRESENTE Y FUTURO DEL BUQUE DE GUERRA EN ESPAÑA

Un buque de guerra se considera en su conjunto como un sistema en donde se distinguen claramente dos áreas fundamentales: PLATAFORMA y SISTEMA DE COMBATE. Desde el punto de vista de diseño y construcción de buques de guerra, España, a través de los astilleros IZAR, herederos recientes de la extinta y nunca olvidada Bazán, en el área de Plataforma se encuentra entre las naciones punteras en construcción naval. Poseen una oficina técnica equiparable en medios técnicos y humanos a las mejores del mundo. Sus instalaciones de astilleros, medios de producción, personal técnico, especialistas y operarios, no tienen nada que envidiar a las de los astilleros más avanzados y que, junto con la competitividad en precios, hacen que IZAR sea muy valorada. En el área de Sistemas de Combate estamos en el inicio del camino. Opino que tampoco debe ser el objetivo de España utilizar excesivos esfuerzos en tratar de ser “alguien” por sí mismo en este campo, sino que el camino a seguir es el de llegar a acuerdos con empresas multinacionales arraigadas en el mercado y tratar de colaborar, involucrando en ello a IZAR y a otras empresas nacionales. De la transferencia de tecnología, fruto de la colaboración, se aprende mucho y bien, y representa siempre un impulso hacia delante.

En relación con los buques de nuestra Armada, la Flota debe disponer de buques modernos, avanzados tecnológicamente, sin marcarnos metas que no podamos alcanzar; complementados con unos buques auxiliares de cierta polivalencia, contruidos mayoritariamente con estándares civiles, para conformar todos juntos una Armada moderna, aceptable, flexible y eficaz.

Creo sinceramente que nos sobra variedad de tipos de barcos, y no me extiendo en la explicación de esta opinión. Simplemente, es otra opinión que vierto aquí, buena para abrir un debate dentro del ámbito del Foro de Pensamiento Naval. La pregunta es ¿Cómo debe ser la Armada española en un futuro a medio/largo plazo?. En lo que sí creo que estamos todos de acuerdo es en la necesidad del cambio. Quizá sea el momento de plantearse un nuevo “Plan de Flota”. Es un pensamiento y una idea que lanzo al aire. ¿Qué puede pasar?.

CONSIDERACIONES FINALES

Después de las reflexiones y la pregunta lanzada sobre el “dimensionamiento de nuestra Flota”, quisiera añadir que en el nuevo contexto mundial, actual y futuro, se entiende la Defensa dentro de una organización supranacional, de fuerzas internacionales, donde cierto grado de estandarización, y más de interoperabilidad, es necesario, con responsabilidades y misiones compartidas. No es absurdo pensar que en un futuro existirá determinado tipo de buques cuyo uso en diferentes momentos se repartan varios países, y consecuentemente, los gastos de obtención y explotación. No creo que existan dudas sobre la necesidad de nuevos tipos de buques de guerra que, de ahora en adelante, deben ser vistos también como instrumentos para la paz.

Los que conocemos el efecto destructor de los buques de guerra tenemos que verlos, por necesidad y por convencimiento, como buques garantes de la paz, que sirvan como máquinas disuasorias que nunca tengan que ser utilizadas. Eso sí, debemos estar preparados siempre, tal como reza el lema con el que todos nos sentimos identificados desde nuestra época en la Escuela Naval Militar: “Ad utrumque paratus”.

EPÍLOGO

La naturaleza y formato seleccionado para los Cuadernos del Pensamiento Naval no me han permitido la incorporación de figuras o

esquemas en el artículo, ¡con lo que a mí me gustan!, por aquello de que una imagen vale más que mil palabras. He tratado de tener un cierto orden en la exposición de los temas tratados, puede que demasiados. De todas formas, espero haber transmitido ciertos conocimientos y aclarar algunas dudas, aunque probablemente haya dado lugar a que entre los lectores aparezcan algunos que discrepen de mis apreciaciones. No importa, porque de una discusión sana y sabia, nace la luz.

Para escribir este artículo he tenido que echar mano de sabios asesores y de mi experiencia profesional, modesta pero amplia. Los conocimientos los he adquirido desde muy temprana edad hasta ahora, empezando por mi niñez cuando con ocho años pasaba horas enteras, embobado, viendo cómo, en el astillero del que era socio mi padre, construían los típicos boniteros del Cantábrico. El ruido de la madera al serrarla, su olor, el procedimiento de curvar las tracas... y hasta alguna excursión por los montes para seleccionar un árbol alto y recto para conseguir una buena quilla, no se olvidan. Tampoco olvido mi período de aprendizaje de un año, con quince de edad, en la fábrica de motores de mis tíos, primeros constructores de un motor diesel en España bajo licencia alemana. Y hasta diseñaba guarda calores de arrastreros, entre otras cosas. Allá en Zumaya, pueblo abierto a la construcción naval desde antes de su fundación en el siglo XIV, empezó y se cimentó mi vocación marinera.

Un poco lejos queda mi juventud. Han pasado muchos años, y en la Armada española como alumno, como oficial a bordo de los buques, como Ingeniero Naval en Arsenales y en la Jefatura del Apoyo Logístico, participando en diferentes programas (BAC “Patiño”, Cazaminas, LPD's, F-100, Tren Naval... y en el Grupo OTAN NG/6 “Diseño de Buques”), he acumulado experiencias que han completado mi formación

¡Espero haber transferido a los lectores “algo” de mis conocimientos! Lo daremos por bueno.

LA F-100 EN LA ARMADA

Juan Rodríguez Garat

UNA CASUALIDAD HISTÓRICA

Allá por el año del Señor de 1977, comenzaron en los EE.UU. las pruebas de un nuevo sistema antiaéreo que, como el propio *Aegis* –escudo mitológico que le dio el nombre– estaba destinado a proporcionar a la marina norteamericana una defensa invulnerable ante una amenaza soviética crecientemente sofisticada.

El nuevo sistema nacía en el momento más oportuno. Hacia finales de la década de los 70, la marina de los EE.UU. empezaba a reconsiderar su papel en un posible conflicto global con la Unión Soviética. A un concepto de operaciones fundamentalmente defensivo, que exigía concentrar los mayores esfuerzos en la protección de las líneas de comunicación que habrían de permitir reforzar Europa en caso de un ataque convencional del Pacto de Varsovia, sucedía entonces una nueva mentalidad, más agresiva y más a tono con los criterios de la presidencia Reagan. Veía entonces la luz una nueva estrategia, bautizada con el poco imaginativo nombre de *Maritime Strategy*², que pretendía llevar la guerra a los flancos del imperio soviético, sacando partido de la enorme capacidad aeronaval de los grandes portaaviones norteamericanos³.

Mucho ha llovido desde entonces. Y mucho han cambiado las circunstancias en que se concibió el *Aegis*. Sin embargo, al contrario que la mayoría de los sistemas de armas diseñados específicamente para satisfacer

2 El nombre de *Maritime Strategy* venía a enfatizar la ruptura con una estrategia previa, predominantemente terrestre, que implicaba la contención del Pacto de Varsovia en el Frente Central.

3 La *Maritime Strategy*, que suponía una desviación unilateral de la estrategia de respuesta flexible vigente en la OTAN, nunca pudo ser adoptada públicamente como tal. Sin embargo, sus fundamentos están bien documentados en diversos artículos publicados en la revista *Proceedings* en los años 1985 y 1986, y recibió categoría oficial en declaraciones de los mandos navales ante el congreso norteamericano, como justificación conceptual de lo que entonces se conocía como “600-Ship Navy”. ¡Tiempos aquellos!

las necesidades de la Guerra Fría, el *Aegis* se ha integrado muy bien en un entorno esencialmente diferente. Tanto, que se ha convertido, por derecho propio, en el sistema de combate seleccionado para todos los escoltas⁴ que han entrado en servicio en la marina norteamericana durante las dos últimas décadas. Y es que, más por casualidad que por previsión –nadie hubiera podido predecir entonces el actual escenario estratégico- las características del *Aegis* se adaptan como anillo al dedo a las necesidades del siglo XXI.

Si los nuevos conceptos estratégicos - ... *from the sea* y sus derivados a ambos lados del Atlántico- exigen operar en las proximidades de la costa, bajo la amenaza de aviones basados en tierra, el *Aegis* se concibió para batirse nada menos que con la fuerza aérea soviética en su propio terreno.

Si, cada vez más, los gobiernos occidentales demandan la cuadratura del círculo que supone defender los intereses nacionales allí donde se vean amenazados, eliminando las bajas propias, minimizando los daños colaterales, limitando en lo posible las bajas del enemigo y, todo ello, sin ser jamás los primeros en abrir fuego, sólo la enorme capacidad de reacción del *Aegis*, tan sobredimensionada en relación con la actual amenaza, nos podría permitir obrar este pequeño milagro.

UNA DECISIÓN AFORTUNADA

A principios de los años noventa, después del fracaso del programa NFR-90, todas las grandes marinas europeas se encontraban en el proceso de definición de nuevas fragatas y destructores que, de acuerdo con las exigencias del momento, y sin renunciar a la polivalencia característica de los buques de escolta, habrían de tener una orientación predominantemente antiaérea. Ya entonces resultaba obvio que los sistemas de combate de estos nuevos buques habrían de basarse en el mismo concepto que había hecho posible el innegable éxito del sistema *Aegis*: un radar *multifunción*.

4 Aunque la expresión *surface combatants* expresa mucho mejor lo que se espera hoy día de los buques de escolta, no tiene fácil traducción al español. Me resigno pues a la de buque de escolta, sabiendo que, cuando se aplica a buques como la F-100, resulta muy poco afortunada.

Este tipo de radares, que no merecen el feo barbarismo con el que se les conoce, aparece como consecuencia del desarrollo de nuevos sistemas de antena, capaces de orientar sus haces electrónicamente para satisfacer las necesidades del sistema de combate. Este fue el último paso de un largo proceso en el que, progresivamente, los ordenadores han llegado a tomar el control completo de los equipos de radar. En los nuevos sistemas, el ordenador no sólo sustituye al operador tradicional, sino que llega mucho más lejos: utiliza los pulsos del radar a su discreción, para llegar a *conocer* el entorno y *reaccionar* ante él. Las ventajas son evidentes. Todos sabemos que los ordenadores son rápidos, capaces de procesar ingentes cantidades de datos repetitivos, e inmunes al aburrimiento. De ahí que su *toma de posesión*, al mando de radares como el SPY-1 del *Aegis*, haya supuesto un incremento de varios órdenes de magnitud en rapidez de respuesta, resistencia a la saturación y probabilidad de detección.⁵

Como es sabido, España participó en las primeras fases de la definición del *Active Phased Array Radar* (APAR), uno de los radares multifunción europeos que aspiraban a ocupar el puesto del SPY-1, hasta que, en junio de 1995, se optó por adquirir el sistema norteamericano. Decisión que, como todas las que vienen a resolver problemas complejos, tiene sus pros y sus contras, pero que, desde el punto de vista de la Armada, considero particularmente afortunada: en el próximo mes de octubre, cuando la fragata “Álvaro de Bazán” salga a la mar, lo hará con un sistema de combate eficaz y probado, y conociendo perfectamente cuáles son sus capacidades y cuáles sus limitaciones.

Pero concretemos, ¿qué es lo que el *Aegis* da a la Armada?. En primer lugar, una capacidad completamente nueva, la defensa antiaérea de zona. Y en segundo lugar, aunque no menos importante, un incremento espectacular

5 El lector interesado podrá encontrar las características del radar SPY-1D en cualquiera de los muchos artículos publicados en la prensa especializada o en anuarios de sistemas de armas. Poco se puede añadir a lo ya publicado sin recurrir a información clasificada. Sin embargo, es bueno señalar que la gran diferencia entre el *Aegis* y otros sistemas más convencionales no se encuentra en sus características teóricas. Muchos radares *pueden* hacer muchas cosas. Es la terca obstinación de los ordenadores la que hace que, en el caso del SPY-1D, sea mucho mayor la probabilidad de que *las haga*.

en una capacidad absolutamente vital en los nuevos escenarios, la defensa antimisil. Ambas capacidades, basadas en la feliz integración del radar SPY-1D y el misil Standard SM-2, permitirán que, cuando llegue la ocasión, la Armada pueda acercarse a costas potencialmente hostiles bajo amenaza aérea, condición ineludible para que podamos hacer lo que las marinas de guerra de hoy deben ser capaces de hacer: proyectar el poder naval sobre tierra. Veremos ahora qué partido podemos sacar a estas novedades.

UN ESCOLTA MODERNO

Por sus características, el primer papel que parece corresponder a la F-100 es el tradicionalmente asignado a los buques de escolta: la protección de otras unidades. Es en este papel donde se puede sacar todo el partido a la capacidad antiaérea de la nueva fragata, para proteger no sólo la limitada potencia ofensiva propia, sino toda la capacidad aeronaval o anfibia de los buques escoltados, e incluso proporcionar cobertura a cotas medias o altas a la propia Fuerza de Desembarco.⁶ Es fácil suponer que, en un futuro próximo, cuando el programa de construcción de las cuatro F-100 haya finalizado, será tan difícil ver al “Príncipe de Asturias” en la mar sin un buque *Aegis* en sus proximidades como lo es ya para los grandes portaaviones norteamericanos.

En condiciones normales, será este papel, por lo que tiene de multiplicador de fuerza, el más importante de los que habrá de desempeñar el nuevo buque, y será para este papel para el que habrá que organizarlo y prepararlo prioritariamente. Procede, pues, analizar cuáles son sus implicaciones, y para ello es bueno comenzar con una consideración que a veces tiende a pasarse por alto: a pesar de que, por su diseño, la F-100 es un buque polivalente, por su dotación, formada por humanos y en cantidades no excesivas, debe entenderse que esta polivalencia es secuencial. Aunque, en un momento dado, la dotación pueda reaccionar con flexibilidad ante cualquier

6 Muchos oficiales de marina tendemos a ser escépticos cuando se nos habla de la capacidad de los radares navales para operar sobre tierra. Sin embargo, cuando los finos haces del SPY se encuentran íntegramente por encima del terreno, lo que ocurrirá tan pronto como los blancos se eleven unos pocos cientos de metros, el radar será capaz de operar sobre tierra con su máximo rendimiento. De hecho, el ordenador del *Aegis*, que parece muy inteligente pero no es capaz de tener una visión tridimensional como la suya o la mía, ni siquiera sabrá que los blancos se encuentran sobre tierra.

amenaza que pueda materializarse, el personal de guardia estará normalmente concentrado en una de las áreas de la guerra. Esto no debe considerarse un fallo de diseño, sino un sano ejercicio de realismo: aunque fuera posible, no sería rentable disponer, a bordo de cada buque, del personal necesario para realizar todas y cada una de las tareas que debe llevar a cabo una Fuerza Naval moderna. De hecho, la doctrina táctica sabiamente prevé su reparto entre las diversas unidades.

Asumida esta limitación, si la Fuerza Naval hubiera algún día de afrontar una situación de triple amenaza, parece lógico concentrar los esfuerzos de la F-100 en la amenaza aérea que, como es doctrina, y es bueno recordarlo, incluye la amenaza de misiles antibuque, vengan de donde vengan. En primer lugar porque esta amenaza es, con mucho, la más importante en los tiempos que corren, en los que incluso a los más pesimistas les sobran los dedos de una mano para contar los submarinos potencialmente hostiles, y en los que la amenaza de superficie tiende a concretarse en plataformas portadoras de misiles superficie-superficie. Y, en segundo lugar, porque ésa es, precisamente, el área de la guerra que ningún otro buque de la Armada puede cubrir con suficientes garantías.

Claro que esto no quiere decir que la dotación de la F-100 se desentienda de la situación de superficie, a la que aportará sensores y armas de fuerza. Ni que no sea capaz de reaccionar ante una detección submarina a corta distancia, por improbable que esto sea. Pero sí implica que, cuando esté desempeñando funciones de escolta de una Fuerza Naval, la F-100 debería asumir la plena responsabilidad del mantenimiento de la situación aérea, una exigente tarea de 24 horas al día para la que este buque está específicamente preparado. Sí implica que su dotación debería concentrarse en la dirección de la batalla aérea, coordinando el empleo de los misiles y controlando la actuación de la caza propia.⁷ Sí implica que, cuando embarque una insignia, tendrá que reservarse funciones compatibles con la dedicación principal del

7 La nueva fragata debería asumir, como mínimo, la función de coordinación de trazas aéreas (FTC-A) y el control del *Data Link*. Es aconsejable asignarle también las responsabilidades del Comandante de la Guerra Antiaérea (AAWC) y el control de la CAP.

buque. Sí implica que, cuando exista amenaza de misiles antibuque, lo que desgraciadamente ocurrirá en casi todos los escenarios, la fragata tendrá que maniobrar permanentemente para situarse donde pueda proteger a las unidades valiosas, y eso no deja mucho margen para otras actividades. Sí implica, por último, que, si no se dispusiera de helicópteros LAMPS para dotar a todos los escoltas de la Fuerza Naval con capacidad para emplearlos, sería aconsejable darle prioridad a las fragatas de la clase “Santa María”, igualmente capaces de sacarles partido y menos sujetas a restricciones por su papel.

Alguien podría pensar que estoy esbozando un concepto operativo poco flexible para los nuevos buques. Nada más lejos de mi ánimo. Sin embargo, vivimos en un mundo crecientemente especializado, en donde, siempre que sea posible, cada uno debe realizar las tareas para las que esté más capacitado. Si olvidáramos esta norma, podríamos terminar con la fragata “Balears” como Comandante de la Guerra de Superficie –sin helicóptero–, la “Santa María” como Comandante de la Guerra Antiaérea –sin radar tridimensional– y las 6.000 toneladas de la “Álvaro de Bazán” afanándose por demostrar una agilidad que no tiene en la cortina antisubmarina. Y esto, más que flexibilidad, sería locura.

ALGO MÁS QUE UN ESCOLTA

Cierto es que la flexibilidad operativa sigue siendo una característica esencial de cualquier escolta que se precie. Y esto es así porque, como nos demuestra la historia de las dos últimas décadas, la utilización de una fuerza naval equilibrada, con capacidad aeronaval y anfibia, es la excepción, más que la regla. En el Golfo Pérsico, a finales de los años 80 en el Adriático o en el Mediterráneo Oriental, muchas veces se han encomendado misiones difíciles – como lo es siempre la presencia naval en zonas litorales donde tengan lugar conflictos, aún los de baja intensidad– a grupos formados exclusivamente por buques de escolta. Y ahí tiene también un papel importante que desempeñar la nueva fragata, por más que sea un papel esencialmente diferente al anterior. Donde antes se requería especialización, aquí se exige polivalencia. Donde antes se requería intensidad, aquí se exige, sobre todo, permanencia. Sin

embargo, existe un denominador común a ambos tipos de misiones: el precio del fracaso sigue siendo muy alto.

Acostumbrados a las operaciones de embargo de los años 90, relativamente seguras, parecemos haber olvidado que, en la década anterior, numerosos escoltas –entonces todos de nacionalidad norteamericana, pero quizá sería diferente si se dieran las mismas circunstancias en los tiempos que corren– afrontaron importantes dificultades para mantener abiertas las rutas marítimas del Golfo Pérsico, en un escenario –entonces fue la guerra entre Irán e Irak– que en absoluto parece superado. Los ataques sufridos por el *USS Stark*⁸ y el *USS Samuel B. Roberts*,⁹ el fiasco del *USS Vincennes*¹⁰ y, más recientemente, el ataque terrorista al *USS Cole*, demuestran que la presencia naval –una de las herramientas más eficaces para la gestión de crisis en ciertos ámbitos– no siempre está libre de riesgos, y que, para poder aportar su granito de arena, un escolta moderno tiene que estar preparado para casi todo.

Se requieren, pues, buenos mimbres para hacer este cesto. Y la F-100 los tiene.¹¹ Ente ellos, destaca un sistema antiaéreo que, como ha quedado dicho, no es inferior a ninguno en el mundo. Un sistema de mando y control completo y eficaz. La enorme capacidad antisuperficie que le da el helicóptero LAMPS III, herramienta ahora sí imprescindible, y que, en su próxima configuración –Bloque 1–, parece particularmente idónea para llevar a cabo operaciones de baja intensidad en zonas costeras. Sofisticados sistemas de guerra electrónica, en las bandas de radar y de comunicaciones. Un sonar moderno, diseñado para, entre otras cosas, detectar y evitar minas flotantes. Una cierta capacidad –bien que más reducida de lo que, no sin razón,

8 El día 17 de mayo de 1987, mientras realizaba tareas de protección al tráfico mercante en el Golfo Pérsico, la fragata *USS Stark* recibió dos impactos de misiles *Exocet* lanzados por un avión *Mirage* iraquí, al parecer por un error de identificación. Aunque el buque sobrevivió y fue posteriormente reparado, 37 miembros de su dotación perdieron la vida.

9 El día 14 de abril de 1988, mientras daba escolta a un grupo de petroleros en el Golfo Pérsico, la fragata *USS Samuel B. Roberts* sufrió el impacto de una mina que le causó graves averías, aunque la dotación consiguió evitar la pérdida del buque.

10 El día 3 de julio de 1988, el crucero *USS Vincennes* disparó sobre un avión Airbus iraní, incorrectamente identificado como un F-14. El accidente, en el que perdieron la vida 290 personas, supuso un duro golpe para la política de los Estados Unidos en la zona.

11 El lector puede encontrar una descripción general del buque y sus características en el artículo *F-100 keeps its course*, publicado en el número de julio/agosto de 2001 de la revista *Jane's Navy International*, y disponible en INTERNET.

desearían nuestros infantes de marina– para el tiro contra costa. Y un diseño, por último, en el que se ha prestado particular atención a la reducción de firmas radar, acústica, magnética e infrarroja, y en el que se han aplicado muchas de las lecciones aprendidas por otras marinas para resistir los daños en combate.

Todos estos mimbres convierten a las nuevas fragatas en las primeras unidades navales españolas en muchas décadas que pueden acreditar capacidades muy por encima de la amenaza previsible en los escenarios en los que habrán de actuar.¹² Todos estos mimbres convierten a la F-100 en la elección lógica para desempeñar los papeles de *surface combatant* –disculpe el lector el anglicismo, pero aquí ya no valdría hablar de escoltas– en los escenarios donde el nivel de amenaza sea más elevado.

UN FUTURO PROMETEDOR

Como queda dicho, la F-100, en su actual configuración, puede jugar un gran papel tanto en misiones de escolta como actuando de forma independiente. Sin embargo, en un futuro que hay que afrontar cada vez más desde la óptica conjunta, limitar la visión de la F-100 al ámbito puramente naval parece corto de miras, sobre todo cuando los sistemas de armas ya instalados no agotan en absoluto las posibilidades de la plataforma.

De entre las capacidades que una F-100 convenientemente potenciada podría aportar a la estrategia conjunta, la más sencilla de llevar a buen término sería, muy probablemente, la instalación de misiles de crucero de ataque a tierra, de los que hoy día carecen las Fuerzas Armadas españolas. Como es obvio, el misil *Tomahawk* norteamericano sería el primer –aunque no el único– candidato para rellenar ese hueco. Con este tipo de armas se daría a la fragata la *pegada* de la que hoy carece, y se lograría que su mera presencia en

12 No cabe cuestionar el excelente rendimiento que han dado a la Armada las fragatas de la clase “Balears” y “Santa María”. Pero no se puede olvidar que ambas clases de fragatas fueron concebidas en los EE.UU. como escoltas oceánicos o, si se prefiere, como unidades *low mix* con las que complementar a los destructores y cruceros. La F-100, por el contrario, tiene de fragata tan sólo el nombre.

cualquier conflicto pudiera realmente *influir* en el desarrollo de los acontecimientos en tierra.

Más problemática sería, hoy por hoy, la adquisición de una capacidad de defensa contra misiles balísticos. El programa de la marina norteamericana para la interceptación de estos misiles en su fase terminal –conocido como *lower tier*–, único al que podemos aspirar de forma realista, ha sido cancelado recientemente, ya que los modestos resultados obtenidos con el misil Standard SM-2 bloque IVA no justificaban su alto coste. Sin embargo, esta es una capacidad a la que los Estados Unidos no van a renunciar permanentemente, y la comunidad de sistemas hace prever que, si algún día se considera necesario, podrán extenderse a la Armada los avances que, en este terreno, consigan nuestros aliados.

Por último, el tercer elemento que el buque necesita para *pesar* más en el ámbito conjunto está, paradójicamente, montado ya a bordo: el *Link 16*. Si he preferido considerarlo como una potenciación de cara al futuro, más que como una realidad actual, es porque, hoy por hoy, todavía no disponen de esta capacidad muchos de los corresponsales con los que tendremos que comunicarnos, entre los cuales destaca el Sistema de Mando y Control del Ejército del Aire. Cuando así ocurra, será por fin posible poner en juego toda la capacidad antiaérea de la F-100 para, si las circunstancias lo exigen, contribuir a la defensa aérea del territorio nacional.

UN MUNDO CAMBIANTE

A estas alturas del artículo, es imposible ocultar mi convicción de que es mucho lo que la F-100 va a ser capaz de aportar, a la Armada y a la Defensa Nacional. Pero no crea el lector que todo esto nos va a salir gratis. Y no aludo con este comentario al coste de los buques y sus sistemas. Los caballeros no hablamos de dinero. Pero sí deberíamos hablar de los esfuerzos que tendremos que hacer para sacar todo el partido posible de estos excelentes buques. Esfuerzos que abarcan muy diversos terrenos.

En el campo de la táctica, tendremos, en primer lugar, que reconsiderar nuestras formas de actuar en todo cuanto concierne a la defensa aérea, donde la capacidad del *Aegis* nos va a obligar a alterar muchas de las reglas del juego a las que hoy estamos acostumbrados. La entrada en servicio de un poderoso medio *hardkill*¹³ nos exigirá, además, rediseñar la mayor parte de los criterios que empleamos en la defensa antimisil.¹⁴

En el terreno operativo, tendremos que definir con precisión los escenarios en que vamos a emplear la Fuerza Naval en estos difíciles tiempos que corren. Y luego, tendremos que ser consecuentes, y organizar el buque, dotarlo y adiestrarlo precisamente para esos escenarios. Por ello, merece la pena dedicarles unas pocas líneas.

Es indiscutible que, desde la desaparición del imperio soviético, se han hecho importantes esfuerzos para esbozar nuevos escenarios, operativos e incluso tácticos. Pero, personalmente, tengo la impresión de que se han abandonado muy pocos de los viejos. Así, en el ámbito de la Alianza Atlántica en el que nos movemos, todavía se realizan importantes ejercicios de conducción de crisis en condiciones *simétricas*¹⁵, similares a las de la Guerra Fría; y eso resta tiempo para practicar las escaladas *asimétricas* que cabe esperar en el futuro. Todavía se buscan escenarios de triple amenaza, similares a aquellos con los que nos quería complicar la vida el viejo Pacto de Varsovia; y estos escenarios, tan difíciles siempre y hoy tan improbables, pesan excesivamente en la definición de la plantilla, organización y adiestramiento de nuestros buques. Todavía se adiestra a los escoltas en algunos tipos de operaciones antisubmarinas –tales como la protección cercana de unidades valiosas y la búsqueda del enfrentamiento directo buque-submarino– que datan conceptualmente de la Segunda Guerra Mundial, si no de antes, y que parecen muy poco viables ante la enorme capacidad de

13 Expresión inglesa de imposible traducción, que engloba todos los medios para lograr el derribo físico del misil en vuelo.

14 Para realizar estas tareas de una forma que no sea meramente intuitiva, sería muy conveniente poner en juego los medios de simulación informática con que hoy día cuenta la Armada.

15 Se considera simétricos a los enfrentamientos entre unidades similares. En el ámbito de las crisis, esta simetría implica los marcajes buque a buque y/o aeronave a aeronave, a los que estamos tan acostumbrados.

combate de los submarinos modernos. Con frecuencia, quizá excesiva, se ejercita la defensa aérea en condiciones demasiado próximas a las de la irrepetible Guerra de las Malvinas. Por último, los escenarios en que muchas veces practicamos la guerra de superficie implican tales riesgos que están específicamente desaconsejados en nuestras propias publicaciones tácticas. ¿Responde todo esto a las directrices estratégicas de una Alianza que, para evitar bajas entre sus pilotos, opta por realizar sus operaciones aéreas de combate por encima de 15000 pies de altura? Si la respuesta a esta pregunta es, como parece obvio, negativa, haríamos mejor en empezar a dejar de lado esos viejos escenarios y dedicar todos nuestros esfuerzos a diseñar, practicar y evaluar formas más razonables de hacer la guerra.

Traslademos el problema a la organización de nuestro buque. Toda organización supone establecer prioridades para administrar el uso interno de un recurso escaso, en este caso el hombre. Y entre las prioridades que van a dar personalidad propia a la organización del nuevo buque como unidad de combate se encuentra, en primer lugar, la capacidad de reacción, con preferencia sobre la activación programada de capacidades en zafarrancho de combate. Esta preferencia, que se deriva de la necesidad de operar en circunstancias en las que no siempre podremos disfrutar de la iniciativa y en las que rara vez podremos escoger el momento del enfrentamiento, exige que la plantilla del buque y su organización se optimicen para sacar el máximo partido del buque y sus sistemas en la situación de tres vigilancias.

En segundo lugar, la capacidad para mantener una presencia prolongada en la zona asignada será más importante que la propia intensidad en las operaciones. Esta prioridad exige que la organización del buque establezca un régimen adecuado de guardias y descansos, que se deje un margen razonable para los trabajos de mantenimiento y que se preste la debida atención a la calidad de vida de la dotación, no sólo como herramienta para mejorar los índices de retención –objetivo de por sí importante–, sino por cuanto puede afectar a su moral de combate. El propio Nelson, que siempre tuvo las ideas claras, sostenía que los buques felices combaten mejor.

Por último, y descendiendo ya a los detalles del Plan de Combate, la organización del buque por controles tendrá que diseñarse para potenciar su aportación a una Fuerza Naval, tarea más exigente que la realización de operaciones independientes; y para alcanzar su máxima eficacia bajo amenaza aérea y de misiles antibuque, con preferencia sobre la triple amenaza.

En el campo del mantenimiento, no cabe duda de que la nueva fragata supone un reto para la Armada. Un reto importante por los recursos que va a implicar, pero que, desde el punto de vista técnico, no deberíamos sobrevalorar, ya que el salto tecnológico que suponen las nuevas fragatas es, probablemente, muy inferior al que supuso en su día la entrada en servicio de las fragatas de la clase “Balears”.

Y dejo a propósito para el final el elemento que realmente establece la diferencia: el hombre. También aquí la F-100 tiene mucho que ofrecer. Un buque moderno y eficaz, del que todos podemos sentirnos legítimamente orgullosos. Una organización adaptada a las necesidades de una unidad de combate, pero respetuosa con las personas. Una plantilla ajustada, en la que cada hombre o mujer de la dotación realmente cuenta. Una formación específica para cada uno de los equipos y sistemas montados a bordo. Un sistema de combate en el que cada operador tiene asignado un papel único e irremplazable. Todos estos factores convierten a la F-100 en un paso más –y un paso importante– en el proceso permanente que debe llevar a los hombres y mujeres que forman la Armada a las más altas cotas de profesionalismo y eficacia. Todos estos factores suponen, como contrapartida, un importante desafío para los organismos de gestión de personal y para las Escuelas de la Armada, y nos obligarán a potenciar las instalaciones de apoyo a las dotaciones y a reconsiderar las estructuras de adiestramiento.

Es mucho, pues, lo que queda por hacer para sacar todo el partido posible de las nuevas fragatas. Pero si lo conseguimos o, más bien, cuando lo consigamos –mucho más difíciles fueron los cambios que hubo de hacer la Armada para, en su día, adaptarse a la cesión de los “latinos” por los EE.UU., y entonces se realizaron a satisfacción de todos– habremos asegurado que la

Armada contará con las mejores herramientas para cumplir todas las misiones que puedan asignársele. Y este es un objetivo que justifica todos nuestros esfuerzos.

CONOCIMIENTO Y EXPERIENCIA

Javier Pery Paredes¹⁶

“... 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.

¹⁶ 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 adversario¹⁷. 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 reemplazo¹⁸.

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.

EL TEMPLO DEL OTRO LADO: IDEAS, DOGMAS Y PREJUICIOS

José Antonio RUESTA BOTELLA

*La modernidad en sí no es ni buena ni mala; de todo tiene;
pero quien no se integra en ella no sobrevive.*

José Álvarez Junco

En uno de los artículos que preceden a éste aparece la idea de que la Armada podría tener un cuerpo y un alma. Esta idea, que no es nueva, resulta quizá demasiado elevada, pero merece que le dediquemos un tiempo a pensar. El que deja caer la idea afirmaba en otro lado¹⁹ que “el alma de las Marinas de Guerra es el hombre”.

La verdad es que no puedo dar una respuesta contundente al problema de la existencia del alma de la Armada, pero mientras pensaba en ello, he encontrado alguna idea que me gustaría reflejar aquí. No creo que exista un alma de la Armada en el sentido espiritual del término, pero estaría dispuesto a admitir su existencia en un sentido figurado como el *conjunto de ideas que configuran la manera de actuar de la Armada* - nuestra manera de actuar – y que a fuerza de ello, llegan también a determinar nuestra manera de ser. Visto así, el “alma de las Marinas de Guerra” no sería el hombre mismo, sino más bien las ideas esenciales en las que creemos y que practicamos sus hombres y mujeres.

Esas **ideas** nacieron en la cabeza de alguno de nuestros predecesores que se encontraba bien próximo a la realidad y, cuando tenemos la fortuna de conocer los detalles de su nacimiento, vemos que en su versión original no son excesivamente complicadas. Por alguna razón, quizá porque eran buenas ideas, o porque estaban bien expuestas, o porque explicaban una determinada situación, o porque permitían dar solución a algún problema, o sencillamente porque se aceptó que la cabeza en la que nacieron estaba bien amueblada,

19 Almirante Álvarez-Arenas en el prólogo de la obra de José Cervera Pery “La Marina de la Ilustración”.

consiguieron traspasar una barrera invisible y lograr un puesto en el “otro lado” de la Armada.

Con frecuencia este proceso se repite, aparecen ideas elementales que nacen en estrecho contacto con la realidad, pero por alguna razón se elevan y pasan al “otro lado”: pasan del “cuerpo” al “alma”, y a partir de entonces se convierten en elementos básicos que determinan nuestro modo de actuar.

Admito pues, que existe ese conjunto de ideas que han llegado a adquirir un valor especial, que se han consagrado, que se mantienen guardadas en un lugar virtual y que reciben un especial tratamiento. Así expuesto, sí que estoy dispuesto a reconocer la existencia del “templo del otro lado” como el lugar en donde las guardamos, y llámese si se quiere “alma” para que todos nos entendamos.

Sucede también, que el tratamiento especial que reciben se transforma algunas veces en excesiva protección. En ocasiones, a la manera de “guerreros del imperio”, las defendemos con mayor fe que la que tenían en ellas sus creadores. Lo bueno de la existencia de ese “templo del otro lado” es que proporciona estabilidad al sistema, que queda amparado ante cambios demasiado bruscos, pero lo malo es que aísla las ideas, que poco a poco se van afirmando como fundamentos, se solidifican y pueden llegar a convertirse en **dogmas**.

Por otra parte, el mecanismo que traslada ideas desde la realidad, el “cuerpo”, hasta el “alma”, donde las protegemos de forma especial, no funciona solo. También tenemos, afortunadamente, un sistema propio de formación de nuestro personal al que tratamos, lógicamente, de transmitir lo mejor de las ideas guardadas en el “templo del otro lado”. Cuando alguna de las ideas que se ha solidificado, que se ha hecho casi “dogma”, se traslada a las personas que se están formando, se convierte en ellas en una opinión previa, lo que origina auténticos **prejuicios** sobre cuestiones muy importantes. De nuevo, esto presenta ventajas: estabilidad y continuidad; y también inconvenientes: la

probabilidad de que sobre esas cuestiones se piense de nuevo, disminuye mucho.

A veces, la alianza entre el “templo del otro lado” y esos “prejuicios” nos hace olvidar que las ideas originales fueron pensadas por personas como nosotros que pretendían resolver los problemas a los que se enfrentaban, pero que difícilmente las podían diseñar para aplicarlas a los problemas que tenemos ahora.

Todo esto nos induce a pensar que la existencia del “alma” y la protección que ofrece no presenta sólo ventajas. Cuando las ideas que contiene están sanas, revitalizan al “cuerpo” y dan estabilidad al sistema, pero cuando las ideas pierden el contacto con la realidad, se convierten en una carga importante que lo debilita.

Conviene ya traer al primer plano alguna de esas ideas del “otro lado” para que todos sepamos de qué estamos hablando. Posiblemente, dentro del “templo”, haya varias categorías. En el plano más noble y elevado, fuera de toda discusión, están las ideas relacionadas con el servicio que entre todos prestamos a España y la opinión que de la Armada tienen los españoles. En definitiva, las relacionadas con el “espíritu nacional”²⁰. No es el momento de hablar de ellas.

Pero en una categoría más próxima están las relacionadas con “el espíritu de los hombres y la adecuación debida al mar, la profesionalidad”²¹, y de ello sí que deberíamos hablar. Ahí están incluidos: los fundamentos y principios orgánicos de la Armada –tanto los que inspiraron la LOA como los recientemente promulgados–, el que la organización de la Armada se subordina a la Fuerza, el que la Fuerza que tenemos sea la que hay que tener, el que la manera actual de emplear nuestros medios sea la más apropiada, el que las actuales cadenas de mando operativo sean las más útiles, el que la Armada ya es conjunta en sí misma, el que la formación que estamos dando a

20 Almirante Álvarez-Arenas (Op. Cit.).

21 Almirante Álvarez-Arenas (Op. Cit.).

nuestro personal sea la mejor posible, el que la organización a bordo no pueda concebirse de otra forma..., y así podríamos hacer una larga lista.

Todas esas ideas son respetables y la protección que el “templo del otro lado” les proporciona es la parte positiva, pero en algunas ocasiones esa protección les otorga el privilegio de ser salvadas antes de comenzar cualquier proceso de reorganización, lo que restringe las posibles soluciones. Los procesos de reorganización quedan en consecuencia constreñidos, como si tratáramos de inventar una nueva geometría con la condición de mantener los postulados de la de Euclides.

Aquí puede estar el origen de algo característico de la Armada a lo largo del siglo ya pasado: hemos avanzado mucho, pero lo hemos hecho a “saltos”, a veces casi con temor. Nos ha faltado continuidad, y la causa tiene que ver con que los verdaderos avances requieren entrar en el “alma” de la Armada y revisar parte de las ideas allí guardadas, y eso, dada la fortaleza del “templo del otro lado”, exige un esfuerzo tan grande que nos deja exhaustos. Cuando, armados de la energía suficiente, conseguimos modificar alguna de esas ideas y aplicar los cambios consecuentes, parece que deseamos buscar un socaire para recuperar las fuerzas y olvidar el “mal trago” que hemos pasado para cambiar.

Cuanto más arraigada está la idea a revisar, mayor es el esfuerzo necesario para hacerlo, más largo es el período que necesitamos para aplicarla y también para recuperarnos del esfuerzo. Cuanto más largo es este período de recuperación, mayor es el riesgo de que se solidifiquen otras ideas que permanecen en el “templo del otro lado”, con lo que la siguiente transformación se nos presenta todavía más costosa. Es comprensible que tendamos a demorarla.

Este círculo vicioso, gran esfuerzo-larga recuperación, explica quizá los saltos en las transformaciones, aunque a veces queramos justificarlos diciendo que para que las cosas salgan bien hay que hacerlas muy despacio. No se interprete esto como una crítica al “alma” de la Armada ni a las ideas que

guarda. Antes al contrario, pretende ser una explicación de por qué es tan difícil cambiar.

Insisto en que las ideas que han alcanzado un sitio en el “otro lado” están allí merecidamente. Cuando nacieron, todas servían para alguna cosa, resolvían un problema y por ello alcanzaron su sitio. Durante algún tiempo dan estabilidad al sistema y proporcionan, entre otras, la ventaja de un largo período sin tener que pensar mucho sobre la “esencia” de lo que estamos haciendo. Eso constituye la parte buena, en tanto que nos procura un ambiente sosegado durante un tiempo.

Pero la parte mala es que nos permite relajarnos en un momento en que el mundo que nos rodea ha cambiado de manera muy notable y, lo que es peor, muestra un terco interés en no quedarse quieto. Nuestro entorno cambia y cambia de manera acelerada sin aparente control, y lo que era razonable hace pocos años resulta ya inútil porque los plazos de tiempo que antes estimábamos prudentes son ahora una eternidad. Para algunos, ya en la mitad de los noventa comenzar hablando de la “caída del muro” tenía un cierto olor a alcanfor y, de mantenerse la actual aceleración, quien dentro de unos meses comience hablando del “11 de septiembre” será tildado de “viejo rockero”.

Y cabe preguntarnos si, en estas condiciones de cambio, la existencia del “alma” de la Armada y la estabilidad que proporciona no serán más bien un lastre parecido al que representa la “cultura” propia de las grandes organizaciones, en las que cambiar algo, aun cuando se reconozca su necesidad, cuesta mucho trabajo. El mundo que nos rodea cambia muy deprisa, no parece estar dispuesto a esperarnos, y eso demanda “tener una gran cintura”, si se me permite la expresión. Ningún lastre es bueno para eso.

Repito, una vez más, que los que nos precedieron, los que crearon las ideas que nos han permitido vivir con relativa comodidad, no se ocupaban del “alma”, tan solo trataron de resolver los problemas que en su momento afectaban al “cuerpo”. Ellos cumplieron con su obligación encontrando solución a sus problemas, y trataron de legarnos un sistema con capacidad de

regeneración. Si descubrimos que nuestro sistema se ha hecho lento y que no evoluciona a la velocidad de nuestro entorno, la culpa no será suya sino nuestra.

¿QUÉ PODEMOS HACER?: FLEXIBILIDAD Y RAPIDEZ.

*Ni un solo pensamiento humano, ni un solo esfuerzo del espíritu se pierde.
Todos estamos en el buen camino y nos llevaremos una sorpresa cuando
nos encontremos.*

Ivo Andric

Si avanzar a “saltos” ha sido característico en el siglo XX, hay que procurar que lo característico del siglo XXI sea avanzar de manera continua. Esto exigirá un sacrificio grande, pues hay que renunciar a los períodos de descanso entre esfuerzo y esfuerzo y, hasta que nos acostumbremos, nos va a parecer que no sabemos hacia dónde vamos. Pero si levantamos la cabeza y miramos a nuestro alrededor veremos que no somos originales, que otras Marinas, que también tienen su “templo del otro lado”, evolucionan con rapidez aunque les cueste, como a nosotros, trabajo y esfuerzo.

En las actuales condiciones de cambio, las ideas que forman el “alma” de la Armada deberán estar a la altura de las circunstancias, y para ello es imprescindible que el flujo de ideas entre la realidad -el “cuerpo”- y el otro lado -el “alma”- sea mucho más dinámico. Habrá que revisar con frecuencia nuestras ideas básicas. Ganar flexibilidad.

“Flexibilidad” y “Consenso” están hechos de la misma materia y creo recordar que era Margaret Thatcher la que decía que “el consenso es la carencia de principios”. Si eso fuera cierto, podríamos tener un problema, pues nuestra Organización, que se desarrolla a partir de un conjunto de Principios orgánicos, necesita ganar flexibilidad. Tenemos que conseguir que la frase de la “Dama de Hierro” no se cumpla en nosotros.

La flexibilidad no es algo que se adquiera fácilmente. Habrá que “pararse a pensar”, siendo valientes, incluso osados. Por supuesto que tendremos que presentar las ideas con la moderación y el respeto que la Institución y los que nos precedieron merecen, pero teniendo bien presente que para que haya ideas buenas, primero tiene que haber ideas, y después hay que desechar las malas. Y eso sólo se consigue en un ambiente en el que se agradezca cualquier participación, incluso las que no parezcan excesivamente afortunadas.

Si hay muchas ideas alguna será aprovechable, pero si no hay ninguna o no salen a la superficie, las ideas guardadas en el “alma” se solidificarán, y a medida que el mundo cambia tenderán a separarnos de él. Si eso ocurre, si no conseguimos mantenernos enganchados con el mundo que nos rodea, de nuevo “nuestra alma andará en veredas de menoscabo”²². Por el contrario, si logramos un ambiente de muchas ideas, algunas serán buenas, practicables, y los que nos precedieron, que en su momento pensaron bien, verán cómo la Armada evoluciona y se mantiene junto a las cuatro o cinco Marinas que son referencia para las demás; y los que nos sigan no entrarán en el círculo vicioso que convierte “dogmas” en “prejuicios”, sino en el círculo virtuoso que transforma los “dogmas” en “ideas”, en útiles ideas.

Visto así, parece que hay pocas alternativas: o somos capaces de innovar, de revisar las ideas del “alma” para poder ajustar la velocidad de evolución de nuestra Organización a la de nuestro entorno, o nuestro “cuerpo” se irá debilitando hasta quedar convertido en una “antigüedad” que sirve cada día menos para lo que fue creado.

Si, como parece conveniente, escogemos la primera opción, la de tratar de conseguir que nuestra capacidad de evolución sea rápida, debemos pensar en ¿cómo hacerlo? y...¿tendremos, en ese caso, que prescindir del “alma”?.

22 Almirante Álvarez- Arenas (Op. Cit.)

Lo primero que deberíamos hacer es no dramatizar demasiado la situación. Los cambios, como las mudanzas, son incómodos, pero con el tiempo se curan y dejan las casas más ordenadas. Sí que hay que tomarse las cosas en serio, pero hay que ser capaces de entrar en ese “templo” y revisar, con respeto pero sin precaución exagerada, las ideas que tenemos allí guardadas. Algunas deberán quedar, pero otras deberán salir. No digo que debamos entrar del mismo modo que John Wayne entraba en un “saloon”, ni que las ideas allí guardadas deban salir del modo que él hacía salir a los vaqueros, pero sí que tenemos que poner allí ideas nuevas y revisar y archivar otras que ya no sirven para resolver los problemas del presente, ni por supuesto los del futuro. Esto es: lo que tenemos que hacer es exactamente lo que hicieron en su momento los que nos precedieron en la Armada, los que diseñaron los avances.

Creo que ello requiere abandonar la práctica del “riesgo cero”, al menos en lo que se refiere a nuestras opiniones profesionales. Preferir “ser dueños de nuestros silencios que esclavos de nuestras palabras” es algo que deberíamos superar y que la Organización debe, a partir de cierto momento, exigirnos. Las nuevas ideas llaman mucho la atención al principio, parecen revolucionarias, y eso hace que sintamos inseguridad e incluso cierto pudor al expresarlas, pero, para bien o para mal, en los momentos que vivimos las novedades duran poco tiempo.

Si la primera medida, aportar las ideas, es problema de cada uno de nosotros, la segunda medida corresponde a la Organización. Es necesario que fomente un ambiente en el que las ideas puedan surgir. Para ello se deben valorar todas, incluso aquellas que no se consideren afortunadas, como una parte más del proceso para poder elegir las buenas.

Cierto es que la dimensión de la Armada es lo suficientemente pequeña como para que alguna idea nueva pueda parecer una “disensión” y se pueda identificar como una crítica a alguien, pero estimo que la entidad de los problemas es tal, que quienes ya sentimos cierta responsabilidad para solucionarlos, veremos en esas “disensiones” una ayuda, más que una crítica.

En este sentido, creo que el esfuerzo actual para que el Pensamiento Naval se revitalice responde a una importante necesidad, pues indica un paso para fomentar el ambiente necesario para disponer de ideas.

Con estas dos primeras medidas – abandono del “riesgo cero” y fomento del intercambio de ideas - puede ser que logremos tener muchas ideas. Posiblemente sea necesario algún organismo dedicado a reflexionar sobre todas ellas y seleccionar las buenas, las que puedan ser de aplicación. Este es un trabajo al que siempre se han dedicado los Estados Mayores y que deben seguir haciéndolo.

Por último, una vez que tenemos las ideas buenas, hay que tener la voluntad de aplicarlas, y evitar los cambios a “saltos” para conseguir que la evolución sea continua. Hay que resistir la tentación de parar el proceso de mejora de la Organización en cuanto hayamos finalizado la “primera vuelta”. Por mucho que nos parezca que el esfuerzo del cambio ha sido tremendo y que ya estamos agotados, la velocidad de cambio de una Organización tan compleja como la Armada es lo suficientemente lenta como para que, concluida la primera vuelta, pueda ser ya necesario revisar de nuevo las ideas que llevan en el “alma” unos pocos años. El siglo XXI exige un cambio permanente. Lo que en el siglo XX hacíamos cada veinticinco años resulta ahora necesario hacerlo cada cinco... y en consecuencia, no nos podemos permitir largos períodos de tranquilidad. En pocas palabras, a diferencia de lo que defendía la Sra. Thatcher, la Armada requiere: Principios sí, Flexibilidad también.

UNA CONTRIBUCIÓN MODESTA

Hasta aquí todo queda en el mundo de las teorías, y esta larga reflexión sería pura especulación si no añadiera alguna propuesta concreta como idea para ser discutida. He seleccionado una que lleva tiempo en el “alma” de la Armada: *“La Fuerza es la razón de ser de la organización de la Armada”*.

Vayamos pues adelante y analicemos la que ha sido desde hace años una de las ideas básicas que ha estado presente en casi todas las revisiones

de la Organización. La he escogido precisamente por considerar que tiene arraigo entre nosotros: porque creemos en ella.

Habitualmente, el contenido de esta frase se traducía en que la primera prioridad en la asignación de recursos era la Fuerza. Hasta aquí poco hay que objetar, creo que todos estamos de acuerdo; pero si reflexionamos algo más, veremos que, en realidad, lo que hacíamos era asignar la primera prioridad al “material” de la Fuerza, y más concretamente al “material nuevo”.

Admito que llevar las cosas a los extremos es siempre sacarlas de quicio pero lo voy a hacer de manera intencionada, porque creo que hay ocasiones en que un poco de exageración contribuye a una mayor claridad. La aceptación de la idea nos pone cerca de aceptar también la idea contraria: nos acerca a admitir que la razón de ser de la Organización de la Armada no es ni el mantenimiento, ni el personal, ni la formación, ni el adiestramiento, ni la infraestructura, ni la gestión, ni los repuestos, ni el vestuario...

Comprendo que, expresada en esta versión negativa, la idea rechina en los oídos, porque bien sabemos que, además de “material nuevo”, Fuerza es también mantenimiento, personal, formación, adiestramiento, infraestructura, gestión, repuestos, vestuario..., y que sin la dosis equilibrada de todos estos elementos, el “material nuevo” existirá, pero no será eficaz.

... Recuerdo, una vez más, que estamos en el “templo del otro lado” revisando una de las ideas que la Armada ha guardado allí durante bastante tiempo, y que una pequeña dosis de provocación es siempre un estímulo para pensar. ¿Qué es pues lo que nos está sucediendo para que la idea en negativo rechine?...

El origen de esta idea es bastante antiguo. Aparecía en los trabajos de la COMESPLAN previos a la Ley Orgánica de la Armada, y cualquiera que los conozca medianamente, admitirá conmigo que es muy poco probable que los que en su día la formularon admitieran la interpretación negativa hecha anteriormente. No es eso lo que querían indicar.

Pero también, en honor a la verdad, hemos de reconocer que las prioridades en la asignación de recursos que hemos practicado durante algunos años después de la COMESPLAN admite cierta similitud con la exagerada versión negativa de la idea. Probablemente se hizo así por considerar que la escasez de recursos era sólo coyuntural, y que si disponíamos de “material nuevo” los elementos necesarios para que fuera eficaz vendrían por añadidura. Quizá en esto nos hayamos equivocado.

La rectificación parece que está en marcha. Los Fundamentos de la Organización de la Armada, recientemente promulgados, la modifican para redactarla de forma diferente. En una versión reducida vienen a decir que: *La existencia y eficacia de la Fuerza constituyen la razón de ser de la organización de la Armada*”.

Trataré de aportar una interpretación personal sobre la nueva expresión de la idea.

Como ya he dicho, estimo que asignar la primera prioridad al “material nuevo” de la Fuerza estaba justificado por considerar que la escasez de recursos era coyuntural.

Pero eso nunca sucede. La escasez de los recursos nunca es coyuntural. Los recursos, por una razón o por otra, siempre resultan escasos. En esta época, en que la economía parece que va relativamente bien, es el personal el que está llegando a un nivel crítico; y se puede prever que cuando la economía vaya mal, tendremos quizá más personal..., pero con seguridad tendremos menos dinero. Este intercambio entre recurso de personal y recurso financiero posiblemente se convierta en una característica del nuevo modelo profesional.

Conceder prioridad al “material nuevo” durante un tiempo prolongado nos puede conducir a un desequilibrio entre cantidad y calidad que disminuya nuestra Fuerza real. Eso, quizá, es lo que llevó a incluir las palabras “existencia” y “eficacia” en la nueva redacción.

Pero, ¿cómo aplicar la idea?. En mi modesta opinión, y en lo que se refiere a recursos, lo que necesitamos es disponer de una base general saludable que, en definitiva, es la única que puede proporcionar la “Fuerza equilibrada, moderna y eficaz” que propugnan los Fundamentos citados. Y esta base sólo será sólida si nos “salen las cuentas” simultáneamente en términos de Entidad (“material nuevo”) y en términos de Estándar²³ (relacionado con la “eficacia”). La Armada no debería conservar unidades, materiales u organismos que no cumplan un estándar mínimo. Por debajo de un nivel determinado es mejor prescindir de ellos. Esta idea también está recogida como un Principio orgánico (Eficacia) en los nuevos Fundamentos de la Organización.

Así pues, estimo que la idea, tal y como aparece en su nueva redacción, junto a la aplicación del citado Principio de Eficacia, debe dar origen en la práctica a que se cumpla que: Entidad x Estándar = Recursos.

El mantenimiento a ultranza del factor “Entidad”, teniendo en cuenta que los recursos no han aumentado, nos puede llevar hacia la disminución del “Estándar”, no sólo de la Fuerza sino de la Armada en general, lo cual se puede reflejar-entre otras cosas-en una pérdida de “motivación” que se traducirá a su vez en una disminución del personal disponible: al final, merma de la Fuerza.

La nueva idea exige considerar, en todos los ámbitos de la Organización, la Eficacia (“Estándar”) al mismo nivel que la Existencia (“Entidad”). Los nuevos Fundamentos no hacen ninguna distinción entre ambos conceptos. Esa es una novedad. Pero entonces, ¿qué hacer cuando los costes suben, ¿tendremos que disminuir la “Entidad”?

Pues sólo si mejoramos el lado derecho de la expresión -los Recursos- podremos mantener simultáneamente “Entidad” y “Estándar”; y ese lado derecho se puede mejorar no sólo en términos de cantidad, sino también mejorando la eficiencia de nuestra Organización. Es decir, no se trata, sólo, de

23 La palabra “estándar” intenta reflejar aquí no sólo la eficacia sino algo más general: el patrón de calidad, la norma de referencia, el nivel.

aumentar el presupuesto, que seguramente es necesario, se trata también de aumentar nuestra Eficiencia.

En este enfoque que considera “Entidad” y “Estándar” al mismo nivel, ¿puede verse algo negativo?. Creo que no. A todos nos gusta ver nuevas unidades, nos enorgullecemos de ellas y evidentemente son uno de los principales estímulos. Entonces, ¿debemos renunciar a ellas para mantener el “Estándar” de las más antiguas?. Pues sólo si mejora la Eficiencia con la que gastamos los recursos, y únicamente en la medida que lo hagamos, podremos disponer de nuevas unidades para ir relevando a las antiguas, al tiempo que mantenemos el “Estándar”.

La idea original aparece pues matizada. Estamos llegando a la conclusión de que, si bien la Existencia y Eficacia de la Fuerza son la razón de ser de la Organización de la Armada, sólo mediante la mejora de la Eficiencia con que gastamos los recursos podremos aproximarnos a ella.

Si no mejoramos la Eficiencia de la Organización, y soy consciente de que el margen para ello no es excesivo, tendremos que ir pensando en reducir la “Entidad” para poder mantener el “Estándar”. En otras palabras, si creemos en la idea expresada con su nueva redacción, tendremos que luchar por mejorar la Eficiencia, lo que nos obliga a aceptar los consiguientes sacrificios.

La mejora de la Eficiencia que, dicho sea de paso, es el tercer objetivo de la Organización que figura en los nuevos Fundamentos, requiere cambios continuos en nuestros modos de trabajar. Habrá que echarle esfuerzo e imaginación, y me temo que se nos pueden acabar los períodos de descanso que antes disfrutábamos entre mudanza y mudanza. Eso se daba en el siglo XX, pero será difícil en el siglo XXI.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Estamos llegando al final, pero antes me gustaría volver al principio y resaltar cómo elementos aparentemente abstractos, “alma”, “templo del otro

lado”, “ideas”, “dogmas”, “prejuicios”, etc., tienen gran influencia sobre nuestra realidad próxima. Determinan nuestra Organización, y ésta a su vez determina lo que es posible tener: nuestros medios, nuestros hombres y mujeres, nuestra formación, nuestra calidad de vida, etc.

La Armada, que siempre ha sabido enlazar lo abstracto con la realidad, necesita ahora aumentar la velocidad con la que es capaz de trasladar las ideas desde el “cuerpo” al “alma”, y de hacer realidad los consiguientes cambios sin aceptar que, tras el correspondiente esfuerzo, caigamos en “unos años de tranquilidad”. Esto es, hay que aumentar la Flexibilidad para incorporar ideas, y la Rapidez para mejorar la Eficiencia de la Organización.

Para lograrlo no hay que renunciar a nuestros Principios, sino fomentar la discusión abierta y constructiva sobre ellos y sobre las otras ideas que guardamos en el “templo del otro lado”, sin temor a que se produzca inestabilidad y reservando una parte de la energía para aplicarlos. Debemos recordar que es el entorno, y no los que buscan las soluciones, quien nos obliga a cambiar. Es el entorno el que nos “mueve el queso”²⁴, y es de agradecer el nuevo liderazgo que “busca el queso”. La Armada del siglo XXI necesita lo mismo que Don José Echegaray decía que era necesario para desarrollar las ciencias: “valentía del pensamiento, vuelo de la imaginación y fuerza del querer”.

24 Spencer Jonson, M.D.. ¿Quién se ha llevado MI QUESO?.